

Fecha de Inicio del Plan: 20 diciembre, 2011

PLAN DE DESARROLLO LOCAL CHICOANA – EL CARRIL



Plan Consultor Urbano Territorial

Arq. Alejandra del Valle Martinez

Informe Final



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SALTA.

Secretaría de Planificación.

INDICE

	<i>Pág.</i>
<u>INTRODUCCIÓN</u>	6
1. <u>PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA</u>	8
1.1. <i>VISIÓN</i>	8
1.2. <i>MISIÓN</i>	8
1.3. <i>PRINCIPIOS</i>	8
1.4. <i>OBJETIVO GENERAL</i>	9
1.5. <i>OBJETIVOS PARTICULARES</i>	9
1.6. <i>ESTRATEGIAS</i>	9
1.7. <i>MODELO ESPACIAL DESEADO</i>	10
2. <u>UNIDADES DE DESARROLLO Y GESTIÓN DE EJE URBANO TERRITORIAL</u>	12
2.1. <i>PROGRAMAS</i>	13
2.2. <i>MATRIZ DE PROGRAMAS, SUB PROGRAMAS Y PROYECTOS</i>	40
2.3. <i>GRÁFICOS DE CADA UNA</i>	41
3. <u>UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTIÓN DE PARAJES RURALES DE ZONAS DE MONTAÑA, QUEBRADA Y SERRANÍA</u>	54
3.1. <i>PROYECTOS TRASCENDENTES</i>	54
3.2. <i>PROYECTOS PRIORITARIOS</i>	84
3.3. <i>PROYECTOS COMPLEMENTARIOS</i>	129
4. <u>UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTIÓN DE PARAJES RURALES DE ZONAS CON PREDOMINIO DE MONOCULTIVOS</u>	133
4.1. <i>PROYECTOS TRASCENDENTES</i>	133
4.2. <i>PROYECTOS PRIORITARIOS</i>	205

4.3.	<i>PROYECTOS COMPLEMENTARIOS</i>	238
5.	<u><i>UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTIÓN DE ZONAS URBANAS Y PERIURBANAS</i></u>	241
5.1.	<i>PROYECTOS TRASCENDENTES</i>	241
5.2.	<i>PROYECTOS PRIORITARIOS</i>	266
5.3.	<i>PROYECTOS COMPLEMENTARIOS</i>	352
6.	<u><i>UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTIÓN TRANSVERSAL</i></u>	356
6.1.	<i>PROYECTOS TRASCENDENTES</i>	356
6.2.	<i>PROYECTOS PRIORITARIOS</i>	376
6.3.	<i>PROYECTOS COMPLEMENTARIOS</i>	396
7.	<u><i>CRONOGRAMA DE PROYECTOS</i></u>	398
8.	<u><i>INDICADORES DE AVANCE Y MONITOREO</i></u>	406
9.	<u><i>CONCLUSIÓN</i></u>	424
10.	<u><i>INSTANCIAS PARTICIPATIVAS</i></u>	426
11.	<u><i>FUENTES DE INFORMACIÓN</i></u>	428

Agradecimiento.

*De manera especial a Jorge Vedoya, mi esposo,
por acompañarme, comprenderme y ayudarme
durante este proceso, en el cual el trabajo,
me demandó tiempo personal y familiar.*



INTRODUCCIÓN

INTRODUCCION.

El presente informe expone sobre las propuestas estratégicas esbozadas para permitir al Departamento de Chiconá un desarrollo urbano territorial sustentable. Desde este Eje Estratégico se trabajó de manera coordinada con los restantes consultores para responder de manera holística a la demanda social planteada en las etapas participativas, como al diagnóstico realizado por cada consultor en la etapa anterior.

Para plantear las propuestas que se pueden encontrar en este Informe Final, se utilizó como basamento de partida común para todos los consultores el “Concepto de Unidades de Desarrollo y Gestión”, definido por similitudes geográficas, naturales, sociales y urbanas. Esto denotará, especialmente para el lector, que se desdibujan los límites municipales, para pasar a ser un “todo departamental”. Cada programa, sub programa o proyecto planteado responde a una realidad compleja a nivel territorial, no puntual. Habrá casos en que los proyectos bajan a una escala menor, de nivel barrial, pero forman parte de una estrategia global departamental.

Para diseñar las propuestas estratégicas, este Eje Urbano Territorial se estructuró en los siguientes pilares temáticos, que responden en gran medida a conceptos de sustentabilidad y a factores detectados en etapas anteriores de este trabajo:

- Multifocalidad Urbana
- Accesibilidad
- Espacios Abiertos
- Comunicación
- Gestión Sustentable
- Usos del suelo

En versión digital se adjunta este informe y una PARTE I que responde a una síntesis del análisis y diagnóstico realizado durante el proceso de este trabajo.



CAPÍTULO 1

1. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

1.1. VISIÓN

Que el Departamento Chicoana ofrezca alternativas diversas a los pobladores locales para que puedan trabajar, vivir y recrearse dignamente. Utilizando para ello un concepto de integración urbano – territorial – social, que permita un equilibrio flexible y dinámico entre todas las partes territoriales del mismo. (Parajes, barrios, zonas rurales, zonas naturales)

1.2. MISIÓN

Dotar al Departamento Chicoana (pobladores, funcionarios públicos, etc.) de una visión completa como territorio, para que a partir de sus futuras normativas, y desarrollo de proyectos y acciones, puedan potenciar los factores positivos que hoy poseen y modificar paulatinamente los conflictos que los impactan negativamente.

1.3. PRINCIPIOS

1. La incorporación del enfoque ambiental y los principios del Desarrollo Sustentable en el modelo de planeamiento y gestión municipal.
2. La mejora de la calidad de vida y del ambiente, reduciendo la segregación social y física.
3. La recuperación del rol del Estado Municipal como principal actor del Desarrollo Urbano, asumiendo el liderazgo en la promoción y coordinación de proyectos trascendentes que privilegien el interés público y favorezcan la iniciativa y la inversión privada.
4. El fortalecimiento del papel del poder público municipal en la promoción de estrategias de financiamiento que posibiliten el cumplimiento de planes, programas y proyectos en condiciones de máxima eficiencia.

5. La gestación de un municipio culturalmente rico y diversificado, atractivo y competitivo; con un manejo sustentable y armónico de los componentes urbanos, naturales y productivos del territorio.

5.3. OBJETIVO GENERAL

Promover el desarrollo sustentable de los Municipios, implementando un proceso de planificación, regulación y gestión urbanística que preserve y ponga en valor sus atributos ambientales, y garantice la calidad de vida e inclusión social de todos sus habitantes.

5.4. OBJETIVOS PARTICULARES

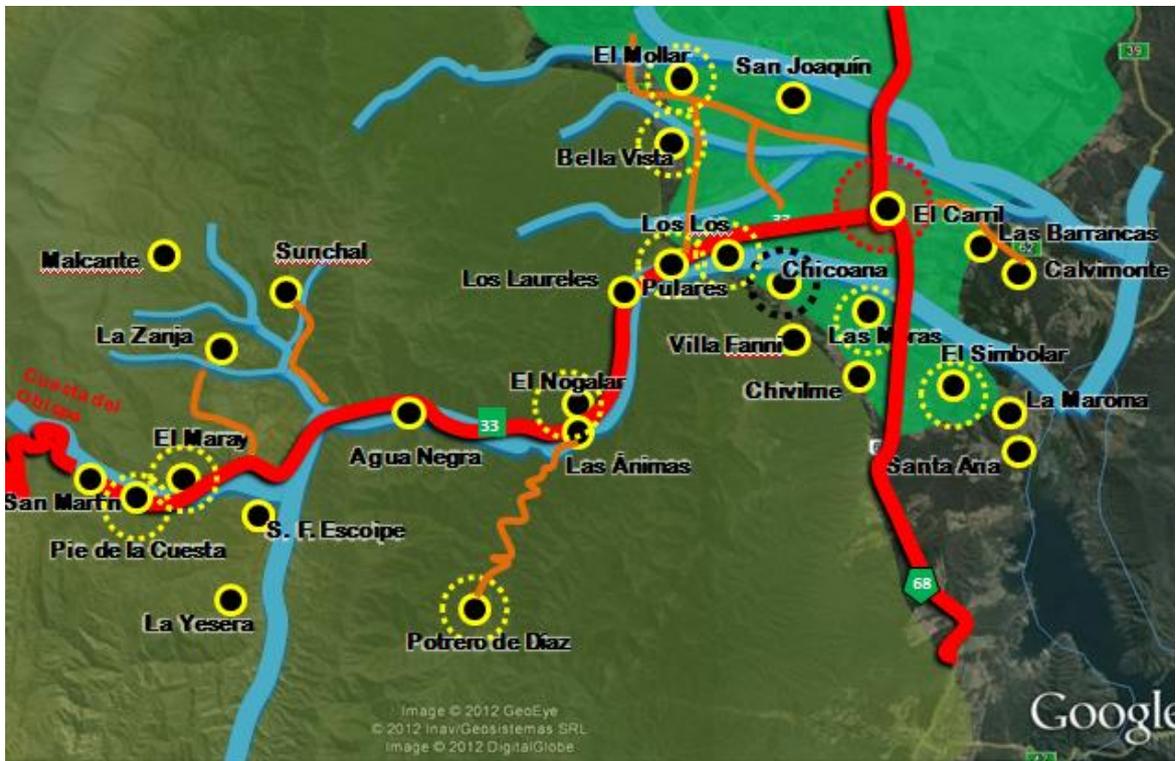
- ✓ Dotar al territorio de un equilibrio de puntos focales (Multifocalidad).
- ✓ Brindar accesibilidad a todos los parajes que componen el departamento.
- ✓ Generar un sistema de espacios en los que la población pueda desarrollar actividades de ocio, deportivas y recreativas.
- ✓ Mejorar la calidad de vida de los habitantes, mediante acciones relacionadas a obras de infraestructura y soluciones habitacionales.
- ✓ Mejorar la situación de las áreas productivas mediante obras de saneamiento de tierras.(desagües)
- ✓ Generar un mecanismo de gestión departamental que permita la participación y construya el consenso comunitario.

5.5. ESTRATEGIAS

Para avanzar en el diseño de propuestas se plantearon 4 estrategias sobre las cuales se fueron abriendo programas y sub programas, para cada Unidad de Desarrollo y Gestión.

- Estructuración Urbana Territorial
- Movilidad Territorial
- Valorización Patrimonial
- Gestión del Planeamiento

5.6. MODELO ESPACIAL DESEADO



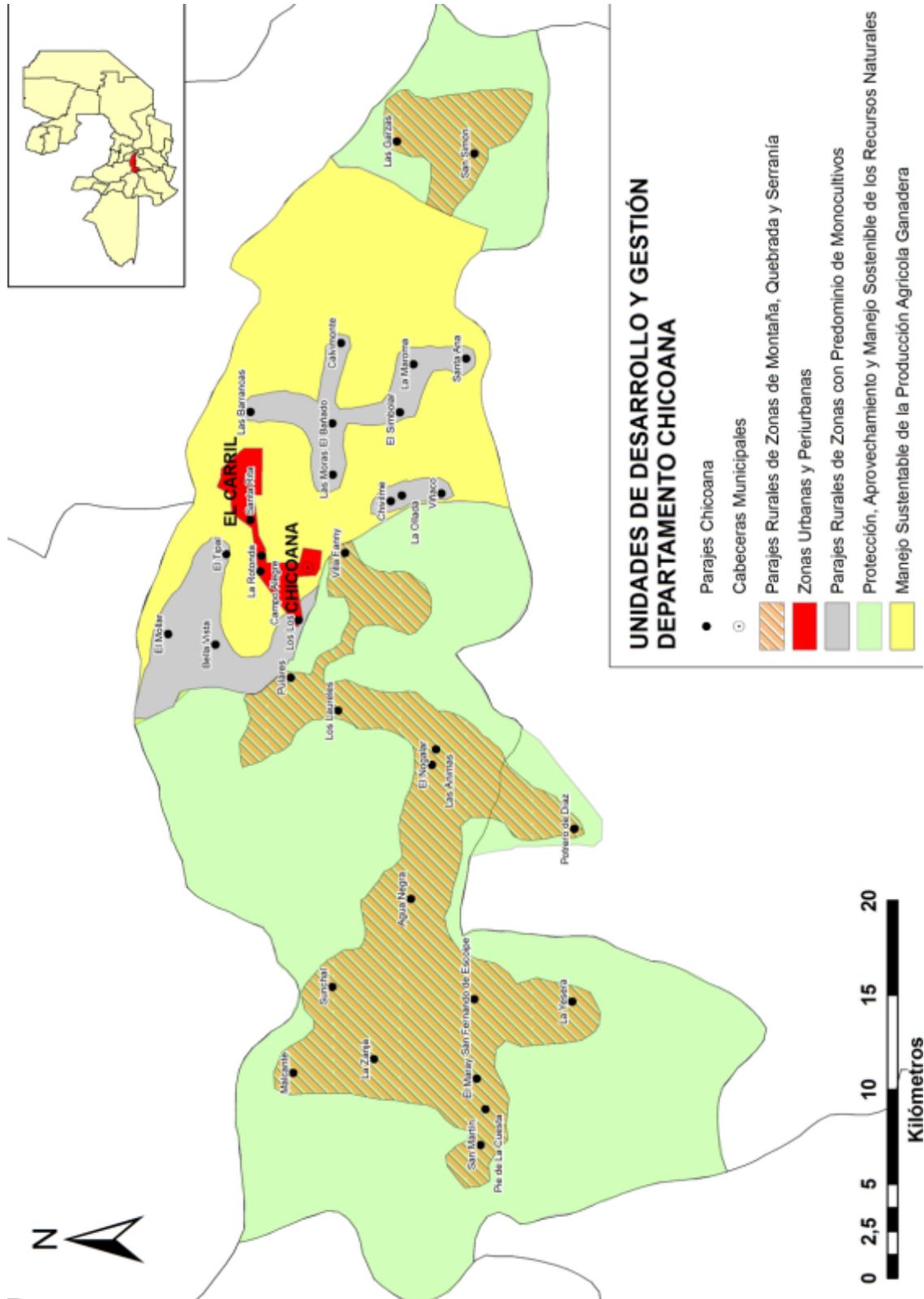
-  Paraje
-  Área natural – productiva
-  Área rural productiva
-  Vía principal
-  Caminos a potenciar
-  Río - Arroyo
-  Nodo con desarrollo de actividades que dotarán a la comunidad de independencia funcional
-  Nodo con impacto local. Con desarrollo de actividades inexistentes y consolidación de las actuales
-  Nodo principal con impacto regional. Con desarrollo de todas las actividades aún inexistentes y consolidación de las actuales



CAPÍTULO 2

2. UNIDADES DE DESARROLLO Y GESTIÓN DE EJE URBANO TERRITORIAL

Fuente: Consultor Ambiental: Pablo Iribarnegaray



El Eje Urbano Territorial trabajó en la elaboración de propuestas sobre tres de todas las Unidades de Desarrollo y Gestión definidas para el Departamento de Chicoana. (Se pueden observar en gráfico anterior) Éstas son:

- Unidad de Desarrollo y Gestión de Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía.
- Unidad de Desarrollo y Gestión de Parajes Rurales de Zonas con Predominio de Monocultivos.
- Unidad de Desarrollo y Gestión de Áreas Urbanas y Periurbanas.

También se definió, al igual que el resto de consultores, una Unidad de Desarrollo y Gestión Transversal a todas las unidades marcadas en el gráfico.

De esta manera, para la presentación de propuestas de este eje, se estructurará la misma en 4 (cuatro) Unidades de Desarrollo y Gestión.

5.7. PROGRAMAS

En este apartado se presentarán las fichas de los Programas planteados para las tres Unidades de Desarrollo y Gestión que utilizó el Eje Urbano Territorial.

En cada ficha se podrán encontrar:

- Unidad de Desarrollo y Gestión de Pertenencia
- Descripción
- Objetivos
- Sub Programas pertenecientes al Programa
- Proyectos pertenecientes al Programa

Nota: algunos programas, poseen el mismo nombre y se repiten en varias Unidades de Desarrollo y Gestión, por lo que se encontrará una sola ficha que haga referencia a la Unidad/es de Desarrollo y Gestión de Pertenencia.



FICHA DE PROGRAMA: Multifocalidad Territorial/Urbana

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA:

- *Unidad de Desarrollo y Gestión de Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía.*
- *Unidad de Desarrollo y Gestión de Parajes Rurales de Zonas con Predominio de Monocultivos.*
- *Unidad de Desarrollo y Gestión de Zonas Urbanas y Periurbanas.*

DESCRIPCION:

Cuando hablamos de Multifocalidad, nos referimos a la existencia de varios o múltiples focos de atracción en el territorio. Esto puede deberse a cuestiones geográficas, a provisión de servicios, a turismo, a sistema de transporte, etc.

Siempre, en un territorio habrá puntos o localidades que generan atracción por sobre otras. Es decir que algunos poseen mayor importancia que otros, desde el punto de vista de funcionamiento en relación con los pobladores y visitantes.

De esta manera se comienza a definir la estructuración del territorio. Y en base a ella se desarrolla la vida diaria de la comunidad toda.

Este programa focaliza el concepto de múltiples focos de atracción en el territorio o en el área urbana para lograr un equilibrio de usos y de ofertas a los habitantes de cada zona. Es decir, que con este programa se apunta a generar nuevos equipamientos o diversificar los usos de suelo existentes.

OBJETIVOS:

- Generar polos de atracción que sean ocasionados por la presencia de equipamiento recreativo, deportivo, institucional, sanitario, etc., que doten a la población lugareña de mejores condiciones de vida, con la posibilidad de desarrollar actividades sin necesidad de migrar a áreas urbanas o centrales.

SUB-PROGRAMAS Y PROYECTOS / ACCIONES PERTENECIENTES AL PROGRAMA

Sub Programas:

1. Nuevo equipamiento comunitario

2. Mejoramiento de equipamiento comunitario existente
3. Nuevos usos mixtos
4. Embellecimiento Urbano

Proyectos:

1. Albergue estudiantil en escuela de Potrero de Díaz
2. Mejoramiento y mantenimiento del equipamiento educativo
3. Mejoramiento y mantenimiento del equipamiento sanitario
4. Parador Turístico en El Nogalar
5. Red de almacenes de ramos generales
6. Equipamiento educativo nivel maternal e inicial
7. Equipamiento educativo nivel superior
8. Centro Cívico Municipal en Chicoana
9. Registro Civil en Chicoana
10. Sala de velatorios en Chicoana
11. Obra (fase final) Morgue Municipal El Carril
12. Refuncionalización de SUM El Carril
13. Puesta en valor de fachadas y edificios a preservar (El Carril - Chicoana)
14. Puesta en valor de corredor turístico de El Carril
15. Puesta en valor de plaza principal de Chicoana
16. Adecuación de equipamiento de acceso a Chicoana



Nº
2

FICHA DE PROGRAMA: Sistema Territorial/Urbano de Espacios Abiertos

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA:

- *Unidad de Desarrollo y Gestión de Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía.*
- *Unidad de Desarrollo y Gestión de Parajes Rurales de Zonas con Predominio de Monocultivos.*
- *Unidad de Desarrollo y Gestión de Zonas Urbanas y Periurbanas.*

DESCRIPCION:

La herramienta de diseño de propuestas: “Espacios Abiertos” intenta significar un elemento importantísimo para la esencia de la urbanidad, la calidad social y la vigencia socio-política-cultural del área urbana.

En este concepto deben aunarse la función de recreación, con la preservación ecológica, el auto reconocimiento social, la educación y el turismo.

Esta concepción está en la búsqueda de un equilibrio entre lo construido y no construido, y entre estos espacios y el medio natural.

En los espacios abiertos, la comunidad se apropia del lugar, para realizar actividades de ocio, de recreación, deportivas y culturales.

Por ello este programa busca conferir a los parajes o áreas urbanas, un sistema de este tipo de espacios, que aglutine a la comunidad para un desarrollo de espíritu y que esto potencie su aferra a las tierras de origen.

OBJETIVOS:

- Dotar al territorio de un sistema variado de espacios abiertos que permitan a la comunidad realizar actividades culturales, deportivas y de ocio.
- Lograr que estos espacios disminuyan la cantidad de migraciones de jóvenes a las áreas urbanas
- Permitir que las zonas más carenciadas de las áreas urbanas modifiquen su morfología urbana a través de la estética de estos espacios.

SUB-PROGRAMAS Y PROYECTOS / ACCIONES PERTENECIENTES AL PROGRAMA

Sub Programas:

1. Consolidación y resignificación de espacios abiertos existentes
2. Nuevos espacios abiertos

Programas:

1. Espacios para ferias de artesanos y productores locales.
2. Parques integradores de la quebrada
3. Parques integradores rurales
4. Remodelación y Refuncionalización de la Casa de la Tradición (Chicoana)
5. Clubes deportivos (Chicoana y El Carril)
6. Parques integradores urbanos
7. Plaza recreativa en Los Los



FICHA DE PROGRAMA: Accesibilidad y Transporte

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA:

- *Unidad de Desarrollo y Gestión de Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía.*
- *Unidad de Desarrollo y Gestión de Parajes Rurales de Zonas con Predominio de Monocultivos.*
- *Unidad de Desarrollo y Gestión de Zonas Urbanas y Periurbanas.*

DESCRIPCION:

Este programa busca modificar la situación actual de muchas de las vías que estructuran el territorio departamental.

De acuerdo a etapa de análisis y diagnóstico es de una marcada importancia el tema vial. Acorde a la vasta extensión del departamento, a sus parajes dispersos y a actividad productiva, generadora de núcleos urbanos pequeños, las vías son numerosas y marcan un tejido de valor.

Lamentablemente la existencia de estos caminos o rutas no permiten la conexión y la accesibilidad para cada paraje, ya que su estado amerita numerosas obras viales.

Esta situación se complica aún más cuando no existe un óptimo sistema de transporte público que permita a la comunidad y a visitantes desplazarse de un lugar a otro.

Entonces este programa se focalizará en acciones que tiendan a mejorar el transporte público y el estado de rutas o caminos rurales.

OBJETIVOS:

- Potenciar el tejido vial existente mediante el mejoramiento de su estado.
- Dotar a la comunidad de un sistema de transporte público inclusivo y diferenciado.

SUB-PROGRAMAS Y PROYECTOS / ACCIONES PERTENECIENTES AL PROGRAMA

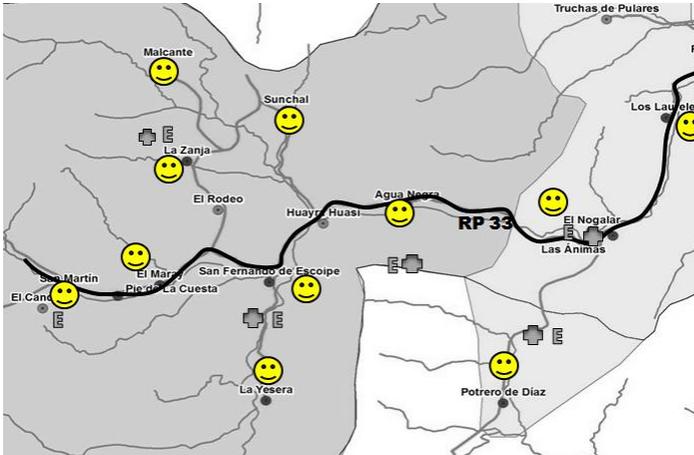
Sub Programas:

1. Transporte público
2. Obras de ingeniería civil y ambiental (Infraestructura vial nueva)
3. Mantenimiento
4. Equipamiento de transporte público
5. Mejoramiento de estado de calles

Proyectos:

1. Paradores para colectivos
2. Transporte diferenciado para parajes de la quebrada
3. Mejoramiento y consolidación de camino a La Zanja
4. Mejoramiento y consolidación de camino a Sunchal
5. Mejoramiento y consolidación de camino a La Yesera
6. Mejoramiento y consolidación de camino a Potrero de Díaz
7. Mejoramiento y consolidación de camino a Truchas de Pulares
8. Badén para San Fernando Escoipe
9. Mantenimiento correctivo
10. Mantenimiento preventivo
11. Transporte diferenciado para parajes rurales de zona valle
12. Mejoramiento y consolidación de RP 49
13. Mejoramiento y consolidación de RP 77
14. Mejoramiento y consolidación de RP 76
15. Mejoramiento y consolidación de RP 61
16. Mejoramiento y consolidación de RP 32
17. Mejoramiento y consolidación de RP 62
18. Mejoramiento y consolidación de RP 60
19. Obra en Barrio Parque la Cruz (Chicoana)
20. Obra en Barrio San Isidro (Chicoana)
21. Obra en Barrio Juan Pablo II (Chicoana)

22. Obra en Barrio Batalla de Salta (Chicoana)
23. Obra en Barrio La Tradición (Chicoana)
24. Obra en Barrio La Rotonda (Chicoana)
25. Obra en Barrio San Simón (El Carril)
26. Obra en Barrio San Jorge (El Carril)
27. Obra en Barrio Matadero (El Carril)
28. Obra en Barrio Ntra. Sra. de las Mercedes (El Carril)
29. Obra en Barrio Jardín de María (El Carril)
30. Obra en Barrio Balaguer (El Carril)
31. Obra en Barrio Calvimonte (El Carril)
32. Obra en Barrio Arturo D' Andrea (El Carril)
33. Obra en Paraje Santa Rita (El Carril)
34. Mejoramiento y consolidación de camino a Los Los
35. Puente-pasarela peatonal en acceso a Chicoana sobre RP 32



FICHA DE PROGRAMA: Comunicación

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA:

- *Unidad de Desarrollo y Gestión de Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía.*

DESCRIPCION:

Este programa permitiría conectar a los parajes de la zona de montaña, quebrada y serranía, con las áreas urbanas más importantes del departamento. De igual manera, se lograría una inclusión social y permitiría a los pobladores sentirse más cerca y menos aislados.

La inexistencia de un sistema de comunicación para todos estos parajes dispersos, aumenta la aislación, la negación y el olvido.

Es imprescindible que exista una red de comunicación para utilizar como forma diaria de información, como método de solicitar ayuda ante emergencias en salud o educación. Este Programa incluiría a la comunidad dentro del tejido informativo social departamental.

OBJETIVOS:

- Lograr que los parajes dispersos se conecten entre sí y con las áreas urbanas principales del departamento.
- Mejorar la actividad de comercialización de la producción local mediante el uso de esta red de comunicación.
- Optimizar y agilizar las comunicaciones de emergencia ante problemas de salud.

SUB-PROGRAMAS Y PROYECTOS / ACCIONES PERTENECIENTES AL PROGRAMA

Sub Programa

1. Mejoramiento de las telecomunicaciones

Proyecto

1. Red de Comunicación



Nº
5

FICHA DE PROGRAMA: Infraestructuras

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA:

- *Unidad de Desarrollo y Gestión de Parajes Rurales de Zonas con Predominio de Monocultivos.*
- *Unidad de Desarrollo y Gestión de Zonas Urbanas y Periurbanas.*

DESCRIPCION:

Este programa está relacionado a las obras para desagües pluviales.

El territorio del departamento posee el cruce de varios ríos o arroyos que en épocas estivales causan conflictos de inundación y anegamiento de parajes.

Por ello este programa busca solucionar los conflictos causados por lluvias o crecimiento de ríos o arroyos.

OBJETIVOS:

- Erradicar las zonas anegadas por falta de canales o falta de mantenimiento de canales existentes.
- Permitir una accesibilidad constante a los parajes más alejados o más cercanos a ríos o arroyos.
- Disminuir los impactos negativos del exceso de lluvias en campos productivos.

SUB-PROGRAMAS Y PROYECTOS / ACCIONES PERTENECIENTES AL PROGRAMA

Sub Programa

1. Desagües pluviales

Proyectos

1. Obras de desagüe pluvial
2. Mejoramiento de canales existentes
3. Mejorar desagües pluviales de Barrio Juan Pablo II
4. Desagües pluviales camino al cementerio
5. Mejorar desagües pluviales de Barrio Parque La Cruz



FICHA DE PROGRAMA: Mecanismos de Coordinación Institucional

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA:

- *Unidad de Desarrollo y Gestión Transversal*

DESCRIPCION:

Este programa surge de la necesidad de generar un cambio de paradigma en la gestión municipal. Es necesario iniciar un análisis de situaciones y de propuestas en equipo, con conocimiento de estado e intereses de otro municipio. El cambio se inicia con la elaboración del presente plan, pero a posterior, al momento de implementarlo, la acción departamental es clave.

Para ello se plantea un ente que organice estas acciones y permita optimizar las gestiones departamentales. Es necesario organizar las acciones conjuntas como las gestiones ante otros organismos estatales, ya sean provinciales o nacionales

OBJETIVOS:

- Optimizar las gestiones a nivel provincial.
- Mejorar los acuerdos interinstitucionales.
- Lograr desarrollar más y mejores proyectos de este plan.

SUB-PROGRAMAS Y PROYECTOS / ACCIONES PERTENECIENTES AL PROGRAMA

Sub Programas

1. Mesa Departamental

Proyectos

1. Agenda de Gestión Departamental
2. Acuerdos inter-institucionales
3. Órgano de aplicación departamental



FICHA DE PROGRAMA: Gestión Municipal de Vías

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA:

- *Unidad de Desarrollo y Gestión Transversal*

DESCRIPCION:

El territorio departamental se ve estructurado por numerosas vías, de las cuales, hoy la mayor parte se encuentra en mal estado.

Este plan plantea una serie importante de obras viales que mejorarán la calidad territorial y social de muchos parajes.

Partiendo de que el mantenimiento es un factor preponderante para el buen estado de las vías, se propone organizar las gestiones de mantenimiento relacionadas al tema vial. Para prevenir accidentes, disminuir los gastos innecesarios, actuar ante emergencias, mitigar daños, disminuir los errores en obra.

OBJETIVOS:

- Organizar las acciones de mantenimiento vial para lograr vías transitables y seguras.
- Contar con personal capacitado para acción ante desastres naturales.
- Monitorear el estado de cada vía y en base a ello generar acciones correctivas o preventivas.

SUB-PROGRAMAS Y PROYECTOS / ACCIONES PERTENECIENTES AL PROGRAMA

Sub Programa

1. Dirección de vialidad municipal

Proyectos

1. Sistema municipal de verificación de estado de vías y de control de obras nuevas y de mantenimiento
2. Mitigación de Daños Provenientes por desastres naturales



FICHA DE PROGRAMA: Normativa Estratégica

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA:

- *Unidad de Desarrollo y Gestión Transversal*

DESCRIPCION:

Este programa abarca a la totalidad de la normativa necesaria para permitir acciones y prevenciones en sentido territorial, urbano o edilicio.

Es preciso contar con un cuerpo normativo que brinde soluciones a los numerosos problemas planteados en la etapa de participación.

Con este programa se debe enfocar a nivel municipal, por lo que los proyectos que se desprendan de éste, deben ser para cada municipio en particular.

Esta normativa responderá a los conceptos planteados por este plan.

OBJETIVOS:

- Contar con un Código de Planeamiento Urbano Territorial para Chicoana y otro para El Carril.
- Contar con un Código de Edificación para Chicoana y Otro para El Carril.
- Permitir acciones a corto plazo para conceptos de prevención.

SUB-PROGRAMAS Y PROYECTOS / ACCIONES PERTENECIENTES AL PROGRAMA

Sub Programa

1. Protección a corto plazo del patrimonio arquitectónico
2. Normativa edilicia
3. Normativa Urbana Territorial
4. Implementación de la normativa

Proyectos

1. Ordenanza de construcciones a preservar, restaurar y/o reciclar
2. Ordenanza sobre tipología constructiva respetuosa del paisaje (en zona de quebrada y montaña y paisaje serrano) Estudio de impacto de paisaje (cuencas visuales)
3. Ordenanza sobre cartelería y publicidad urbana y/o rural
4. Ordenanza de delimitación de centro histórico de Chicoana
5. Ordenanza de delimitación de Corredor histórico de El Carril
6. Código de Edificación para cada municipio
7. Código de Planeamiento Urbano Territorial para cada municipio
8. Constitución del órgano de aplicación municipal de la normativa



FICHA DE PROGRAMA: Saneamiento Dominial

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA:

- *Unidad de Desarrollo y Gestión Transversal*

DESCRIPCION:

Con este programa se busca dar solución a las cuestiones de irregularidades con el dominio. Existen numerosos casos de falta de título de propiedad, especialmente en parajes rurales.

Esta situación trae aparejada una serie de inconvenientes:

- Imposibilidad de acceder a servicios como energía eléctrica y servicio de agua potable.
- Dificultad para obtener créditos.
- Dificultad para los productores al momento de solicitar financiamiento para un proyecto.

Es necesario crear una dependencia estatal que facilite las gestiones a los pobladores rurales y que realice los relevamientos y planos de mensura para organizar la información necesaria para estos trámites.

OBJETIVOS:

- Ordenar los títulos de propiedad para permitir a los pobladores el acceso de diferentes servicios.
- Sanear los dominios irregulares para facilitar las acciones relacionadas a soluciones habitacionales.

SUB-PROGRAMAS Y PROYECTOS / ACCIONES PERTENECIENTES AL PROGRAMA

No posee sub programas o proyectos.



FICHA DE PROGRAMA: Solución Habitacional

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA:

- *Unidad de Desarrollo y Gestión Transversal*

DESCRIPCION:

Este programa se enfocará en organizar un área municipal que centralice el tema viviendas para poder dar mejores y más rápidas respuestas a la comunidad.

Se plantea la conformación de una dependencia municipal que realice relevamientos, asiente demandas y gestione diferentes tipos de financiamiento para las distintas acciones a llevar a cabo.

El tema habitacional es estructural, así que es sumamente necesario crear un área específica que optimice las gestiones municipales y materialice a corto plazo la mayor cantidad de soluciones habitacionales.

OBJETIVOS:

- Contar con un área específica del tema solución habitacional.
- Disminuir el déficit habitacional existente en cada municipio.
- mejorar la calidad de vida de los pobladores con las intervenciones de ampliación y mejoramiento de viviendas.

SUB-PROGRAMAS Y PROYECTOS / ACCIONES PERTENECIENTES AL PROGRAMA

Sub Programas

1. Más viviendas
2. Mejoramiento de viviendas

Proyectos

1. Viviendas para familias rurales
2. Obras de mejoramiento en viviendas
3. Obras de ampliación en viviendas

5.8. MATRIZ DE PROGRAMAS, SUB PROGRAMAS Y PROYECTOS

UNIDADES DE DESARROLLO Y GESTIÓN	PROGRAMAS	SUB PROGRAMAS	PROYECTOS Y ACCIONES
Unidad de Desarrollo y Gestión de parajes rurales de zonas de montaña, quebrada y serranía.	Multifocalidad Territorial	Nuevo equipamiento comunitario	Albergue estudiantil en escuela de Potrero de Díaz
		Mejoramiento de equipamiento comunitario existente	Mejoramiento y mantenimiento del equipamiento educativo
			Mejoramiento y mantenimiento del equipamiento sanitario
	Nuevos usos mixtos	Parador Turístico en El Nogalar	
		Red de almacenes de ramos generales	
	Sistema Territorial de Espacios Abiertos	Consolidación y resignificación de espacios abiertos existentes	Espacios para ferias de artesanos y productores locales.
		Nuevos espacios abiertos	Parques integradores de la quebrada
	Accesibilidad y Transporte	Transporte público	Paradores para colectivos
			Transporte diferenciado para parajes de la quebrada
		Obras de ingeniería civil y ambiental (Infraestructura vial nueva)	Mejoramiento y consolidación de camino a La Zanja
			Mejoramiento y consolidación de camino a Sunchal
			Mejoramiento y consolidación de camino a La Yesera
			Mejoramiento y consolidación de camino a Potrero de Díaz
	Mantenimiento	Mejoramiento y consolidación de camino a Truchas de Pulares	
Badén para San Fernando Escoipe			
Comunicación	Mejoramiento de las telecomunicaciones	Mantenimiento correctivo	
		Mantenimiento preventivo	
			Red de Comunicación

Unidad de Desarrollo y Gestión de parajes rurales de zonas con predominio de monocultivos.	Multifocalidad Territorial	Nuevo equipamiento comunitario	Equipamiento educativo nivel maternal e inicial
		Mejoramiento de equipamiento comunitario existente	Mantenimiento del equipamiento educativo Mantenimiento del equipamiento sanitario
		Nuevos usos mixtos	Red de almacenes de ramos generales
	Sistema Territorial de Espacios Abiertos	Nuevos espacios abiertos	Parques integradores rurales
	Accesibilidad y Transporte	Transporte público	Paradores para espera de colectivos
			Transporte diferenciado para parajes rurales de zona valle
		Obras de ingeniería civil y ambiental (Infraestructura vial nueva)	Mejoramiento y consolidación de RP 49
			Mejoramiento y consolidación de RP 77
			Mejoramiento y consolidación de RP 76
			Mejoramiento y consolidación de RP 61
			Mejoramiento y consolidación de RP 32
			Mejoramiento y consolidación de RP 62
	Mantenimiento	Mantenimiento Correctivo	
		Mantenimiento Preventivo	
	Infraestructuras	Desagües pluviales	Obras de desagüe pluvial
Mejoramiento de canales existentes			

Unidad de Desarrollo y Gestión de zonas urbanas y periurbanas.	Multifocalidad Urbana	Nuevo Equipamiento Comunitario	Equipamiento educativo nivel maternal e inicial
			Equipamiento educativo nivel superior
			Centro Cívico Municipal en Chicoana
			Registro Civil en Chicoana
			Sala de velatorios en Chicoana
			Obra (fase final) Morgue Municipal El Carril
		Mejoramiento de equipamiento comunitario existente	Refuncionalización de SUM El Carril
			Mejoramiento y mantenimiento del equipamiento sanitario
			Obras de mantenimiento en establecimientos educativos
	Embelllecimiento Urbano	Puesta en valor de fachadas y edificios a preservar (El Carril - Chicoana)	
		Puesta en valor de corredor turístico de El Carril	
		Puesta en valor de plaza principal de Chicoana	
		Adecuación de equipamiento de acceso a Chicoana	
Sistema Urbano de Espacios Abiertos	Consolidación y resignificación de espacios abiertos existentes	Remodelación y Refuncionalización de la Casa de la Tradición (Chicoana)	
		Clubes deportivos (Chicoana y El Carril)	
	Nuevos Espacios Abiertos	Parques integradores urbanos	
		Plaza recreativa en Los Los	

Unidad de Desarrollo y Gestión de zonas urbanas y periurbanas.	Accesibilidad y Transporte	Equipamiento de transporte público	Paradores para espera de colectivos
		Mejoramiento de estado de calles	Obra en Barrio Parque la Cruz (Chicoana)
			Obra en Barrio San Isidro (Chicoana)
			Obra en Barrio Juan Pablo II (Chicoana)
			Obra en Barrio Batalla de Salta (Chicoana)
			Obra en Barrio La Tradición (Chicoana)
			Obra en Barrio La Rotonda (Chicoana)
			Obra en Barrio San Simón (El Carril)
			Obra en Barrio San Jorge (El Carril)
			Obra en Barrio Matadero (El Carril)
			Obra en Barrio Ntra. Sra. de las Mercedes (El Carril)
			Obra en Barrio Jardín de María (El Carril)
			Obra en Barrio Balaguer (El Carril)
			Obra en Barrio Calvimonte (El Carril)
			Obra en Barrio Arturo D' Andrea (El Carril)
	Obra en Paraje Santa Rita (El Carril)		
	Infraestructuras	Desagües Pluviales	Mejoramiento y consolidación de camino a Los Los
Puente-pasarela peatonal en acceso a Chicoana sobre RP 32			
		Mejorar desagües pluviales de Barrio Juan Pablo II	
		Desagües pluviales camino al cementerio	
		Mejorar desagües pluviales de Barrio Parque La Cruz	

Unidad de Gestión Transversal	Mecanismos de Coordinación Institucional	Mesa Departamental	Agenda de Gestión Departamental	
			Acuerdos inter-institucionales	
			Órgano de aplicación departamental	
	Gestión municipal de vías	Dirección de vialidad municipal	Sistema municipal de verificación de estado de vías y de control de obras nuevas y de mantenimiento	
			Mitigación de Daños Provenientes por desastres naturales	
	Normativa Estratégica	Protección a corto plazo del patrimonio arquitectónico		Ordenanza de construcciones a preservar, restaurar y/o reciclar
				Ordenanza sobre tipología constructiva respetuosa del paisaje (en zona de quebrada y montaña y paisaje serrano) Estudio de impacto de paisaje (cuencas visuales)
				Ordenanza sobre cartelería y publicidad urbana y/o rural
				Ordenanza de delimitación de centro histórico de Chicoana
				Ordenanza de delimitación de Corredor histórico de El Carril
			Normativa edilicia	Código de Edificación para cada municipio
			Normativa Urbana Territorial	Código de Planeamiento Urbano Territorial para cada municipio
		Implementación de la normativa	Constitución del órgano de aplicación municipal de la normativa	
Saneamiento Dominial				
Solución habitacional	Más viviendas		Viviendas para familias rurales	
	Mejoramiento de viviendas		Obras de mejoramiento en viviendas	
				Obras de ampliación en viviendas

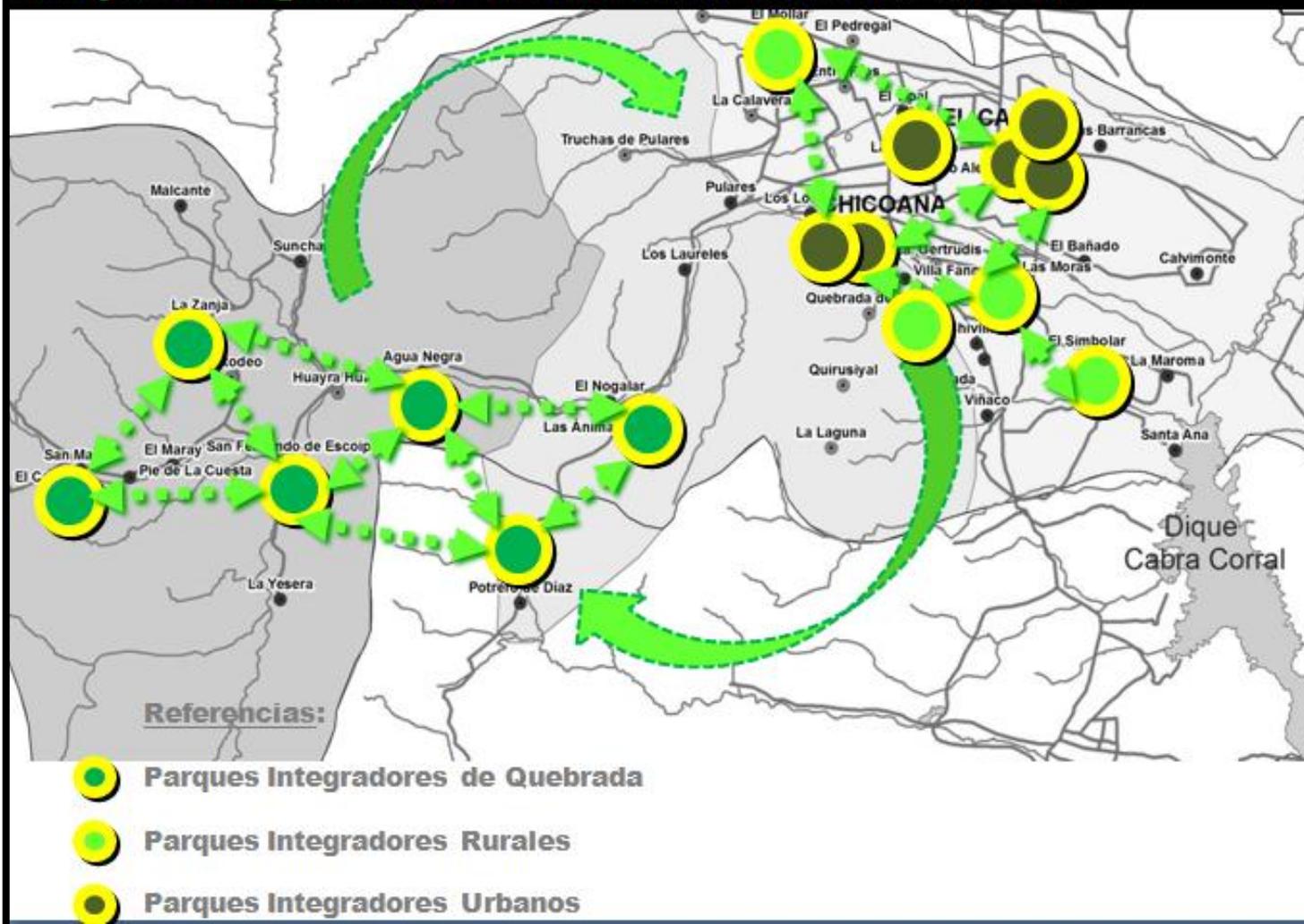
Los colores que se observan en la columna de Proyectos o algunas columnas de Programas o Sub Programas, responden a una priorización y calificación de propuestas, de acuerdo a su importancia y a su efecto multiplicador.

	Proyectos Trascendentes
	Proyectos Prioritarios
	Proyectos Complementarios

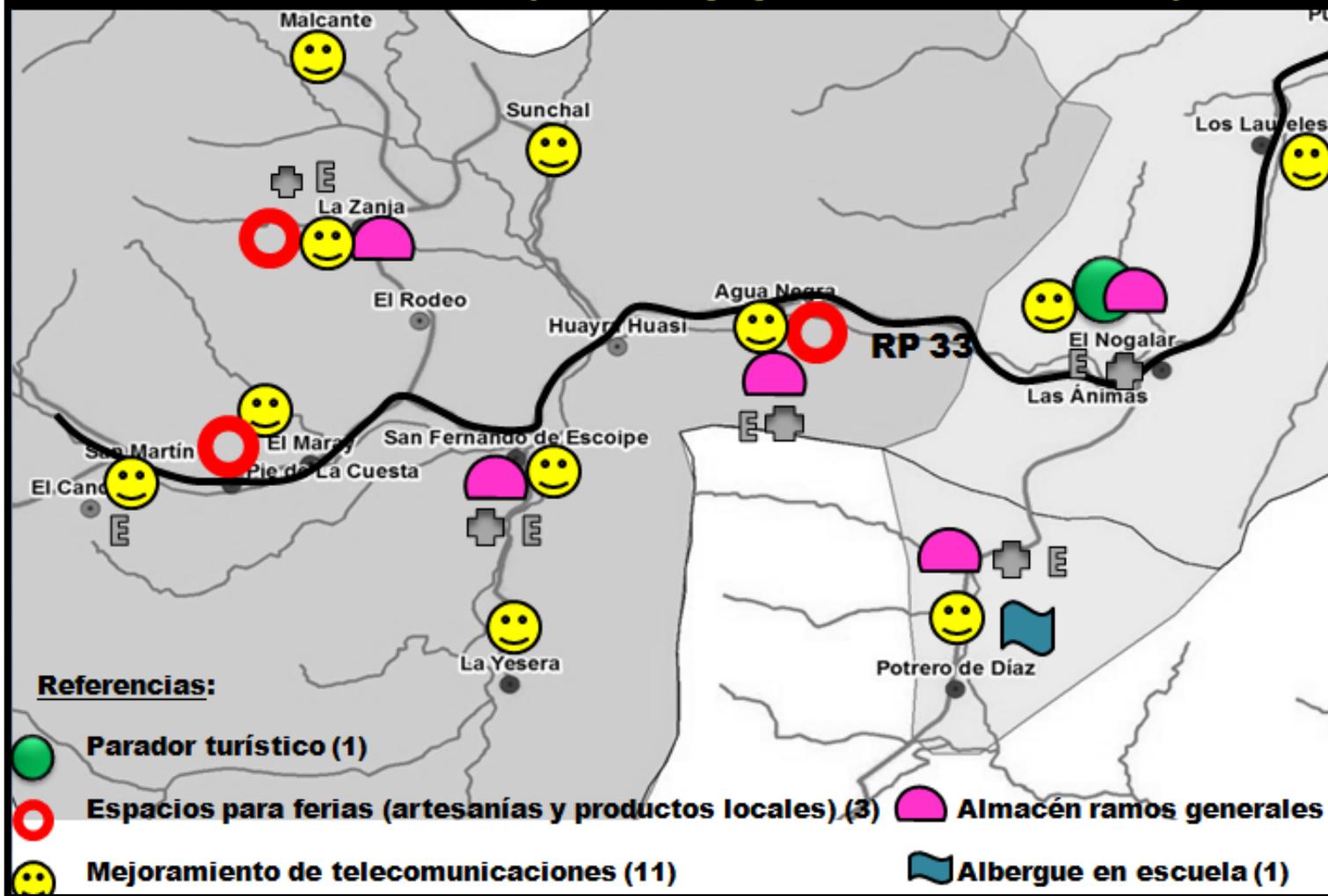
5.9. GRÁFICOS DE CADA UNA

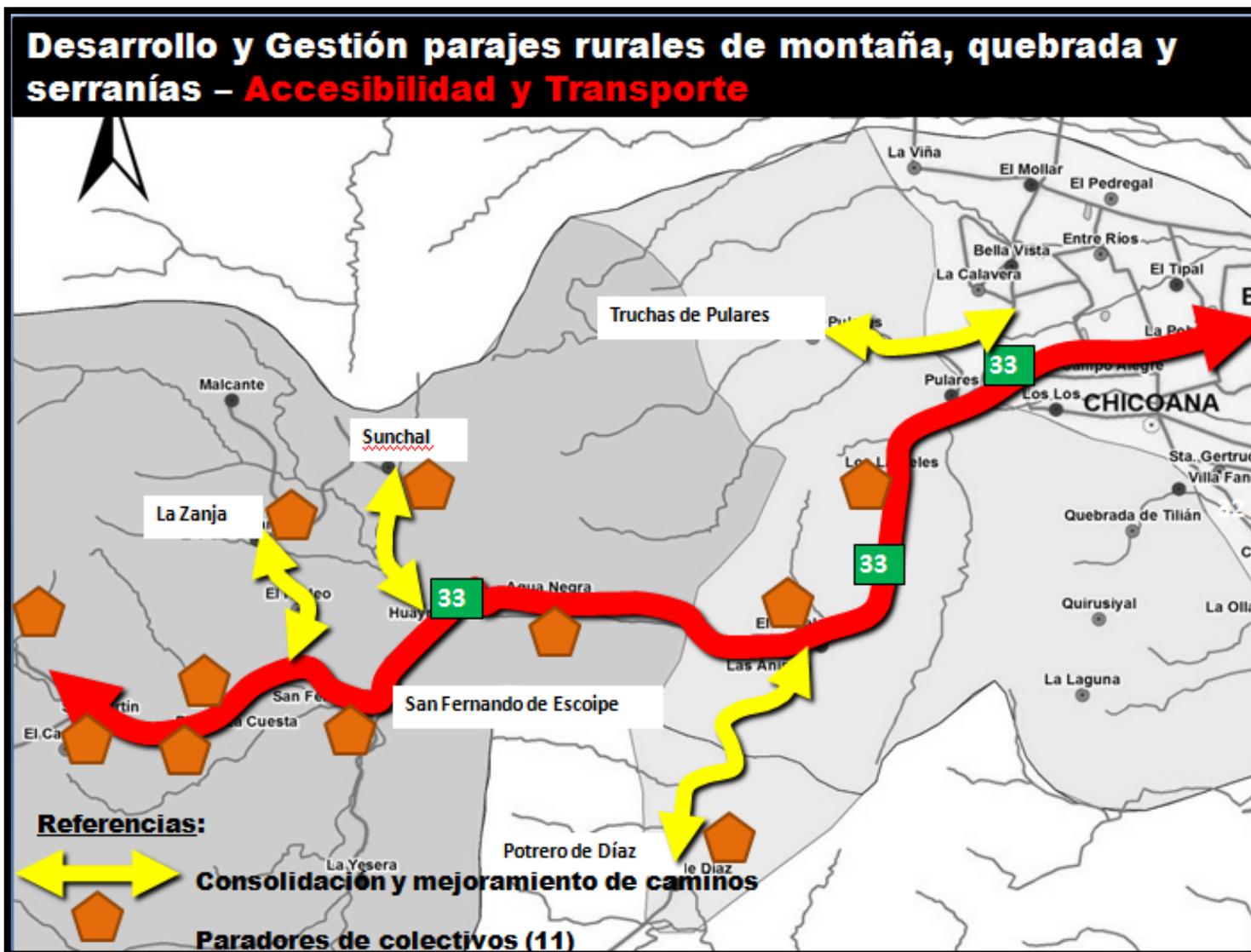
En este apartado se presentan los gráficos representativos de propuestas para cada Unidad de Desarrollo y Gestión en la que desarrolló sus proposiciones de Programas, Sub Programas y Proyectos el Eje Urbano Territorial.

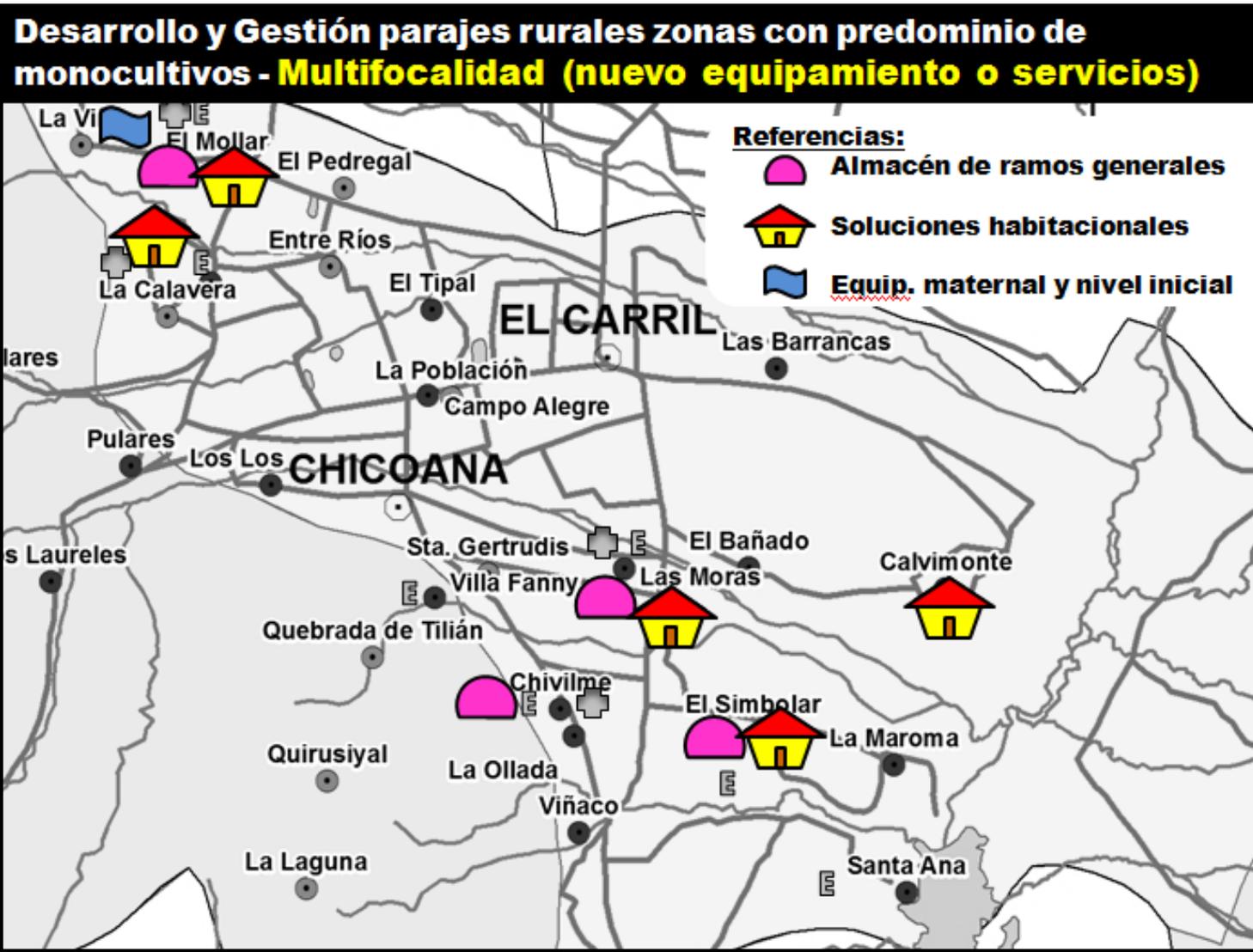
Parques Integradores (en todas las Unidades de Gestión)



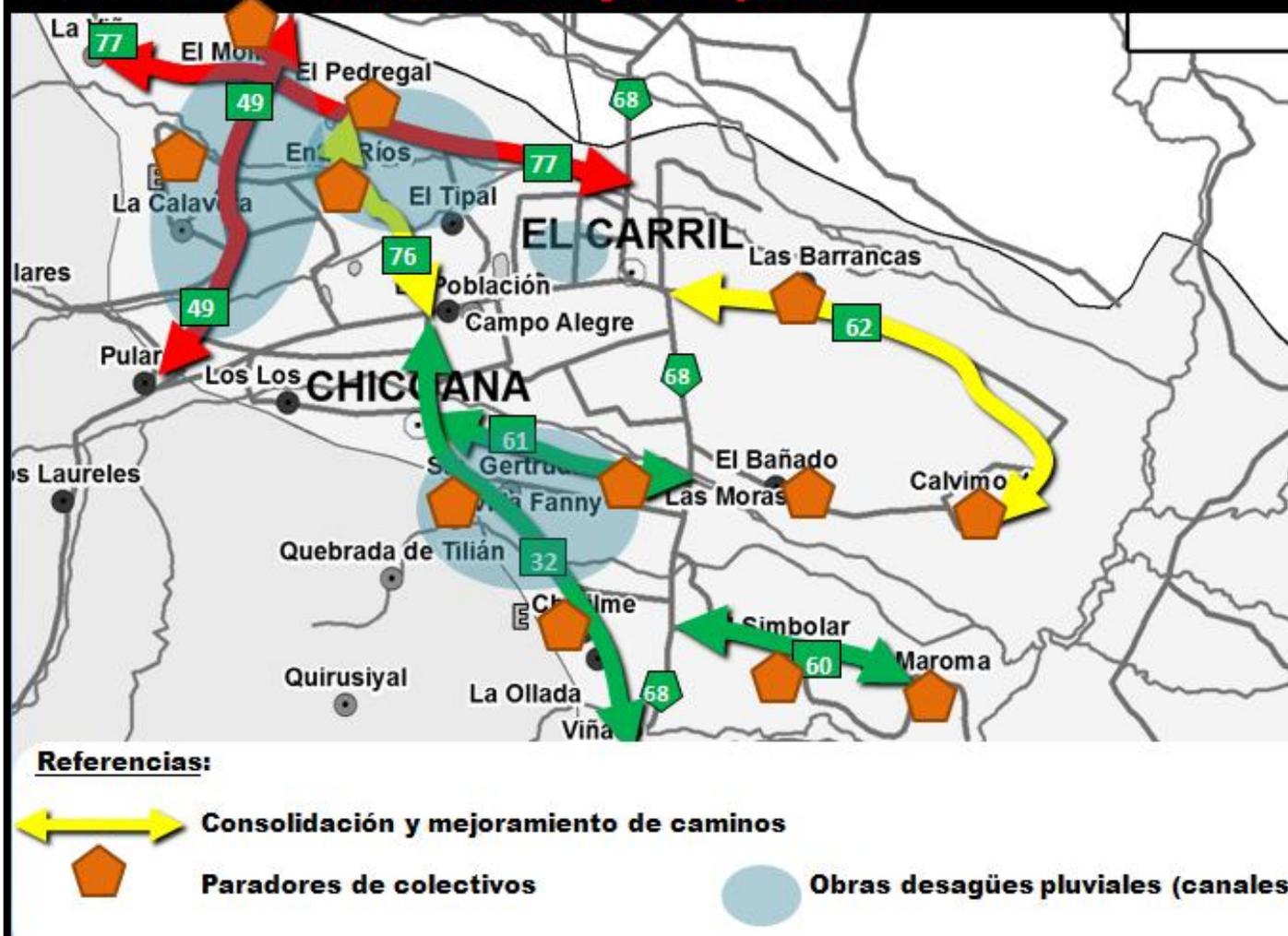
Desarrollo y Gestión parajes rurales de montaña, quebrada y serranía - Multifocalidad (nuevo equipamiento o servicios)



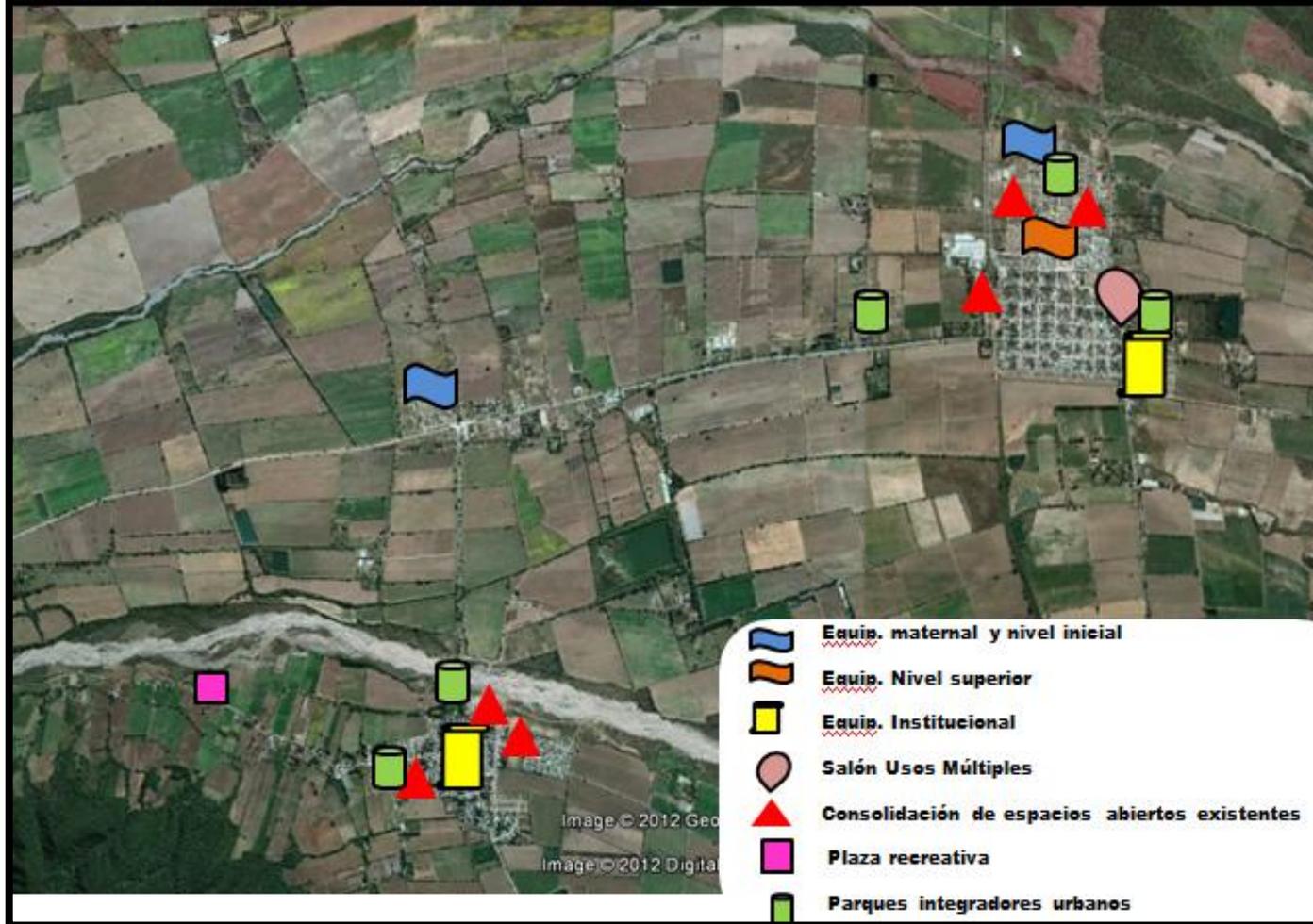




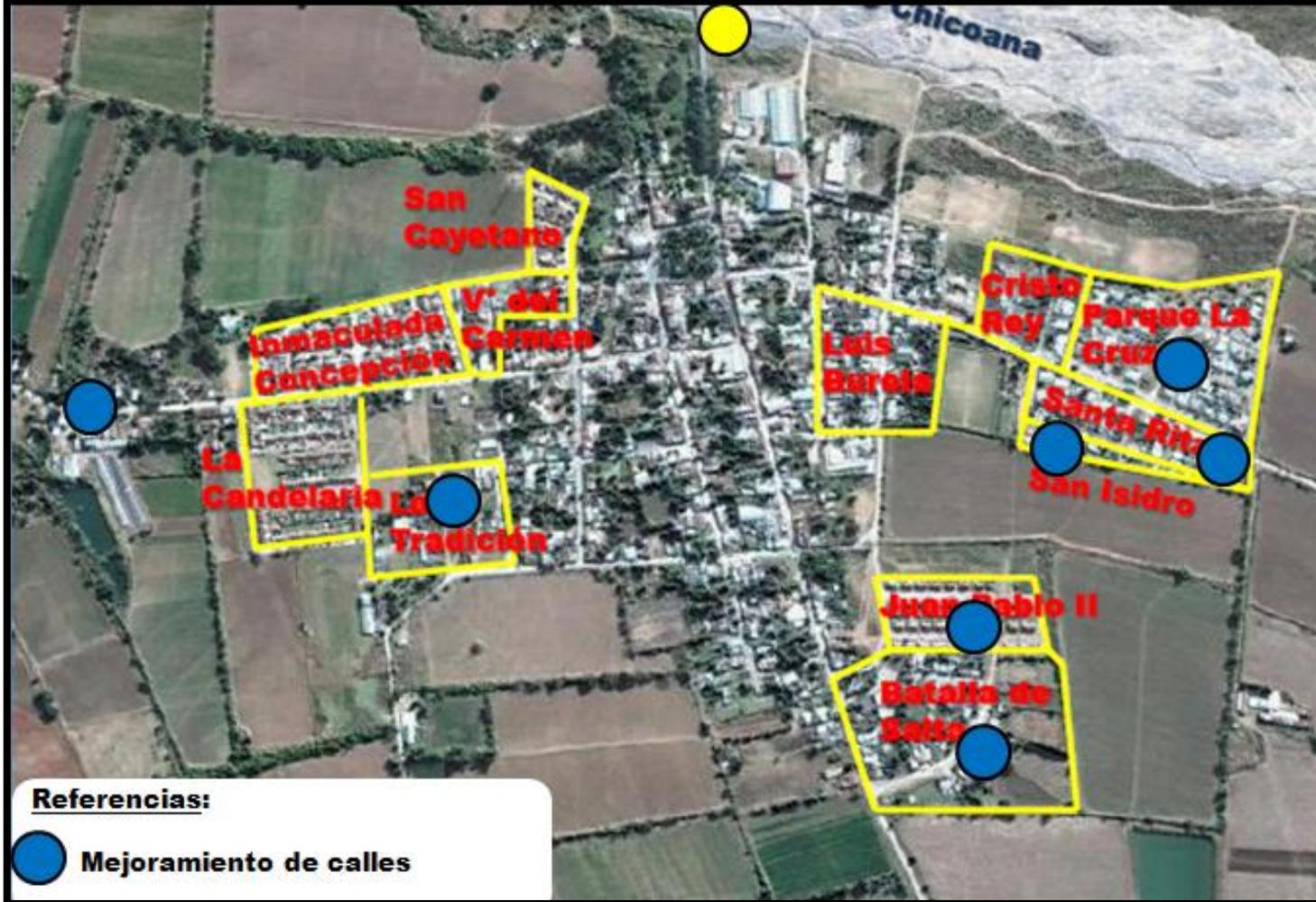
Desarrollo y Gestión parajes rurales zonas con predominio de monocultivos – **Accesibilidad y transporte**



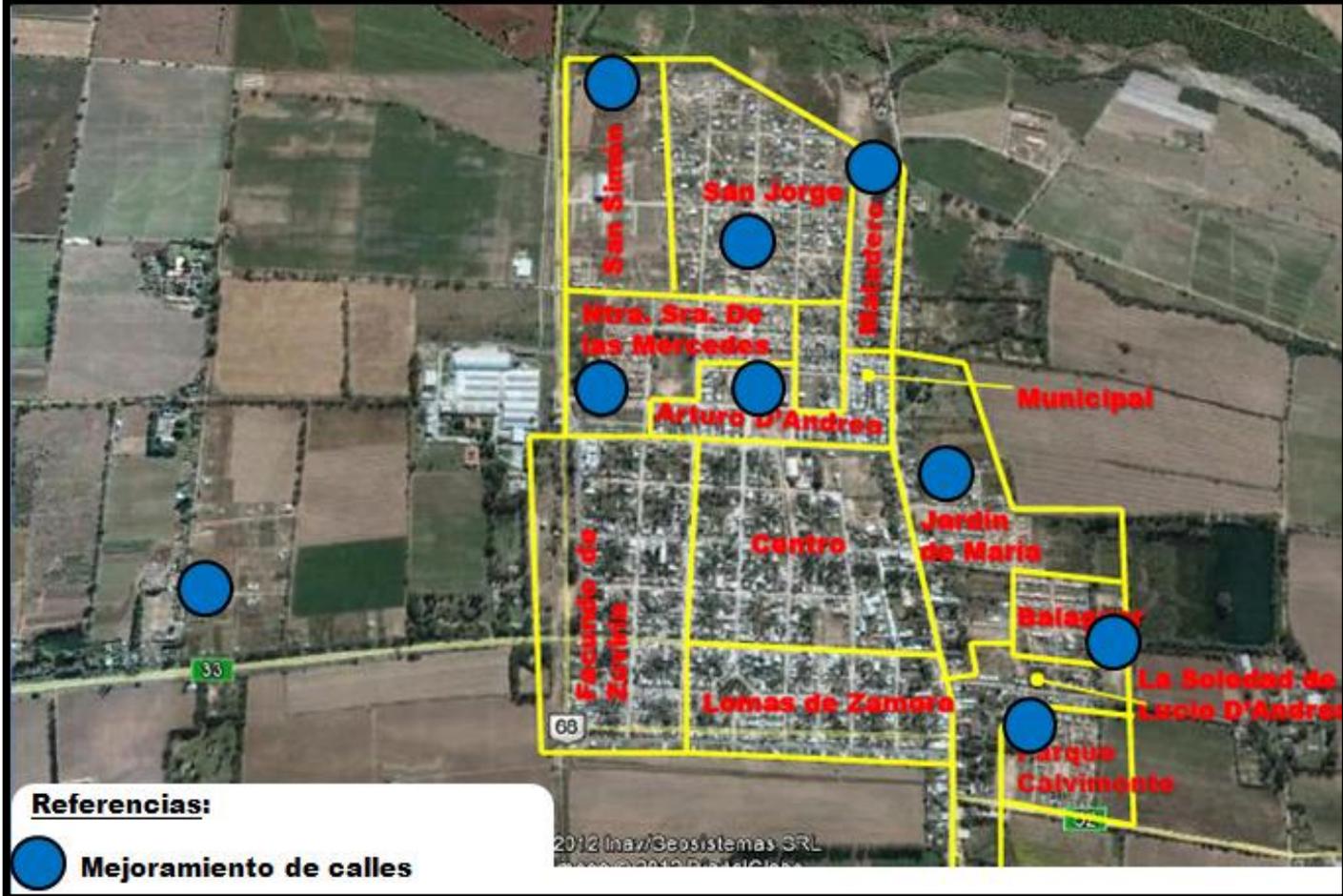
Unidad de Desarrollo y Gestión de zonas urbanas y periurbanas Multifocalidad y Espacios Abiertos



Unidad de Desarrollo y Gestión de zonas urbanas y periurbanas Accesibilidad y Transporte



Unidad de Desarrollo y Gestión de zonas urbanas y periurbanas Accesibilidad y Transporte





CAPÍTULO 3

6. UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTIÓN DE PARAJES RURALES DE ZONAS DE MONTAÑA, QUEBRADA Y SERRANÍA

6.3. PROYECTOS TRASCENDENTES

En este apartado se presentarán las fichas de los Proyectos Trascendentes para esta Unidad de Desarrollo y Gestión. Cada uno de los proyectos aparecerá separado por carátulas identificatorias de ellos.



Nº

1

TITULO DEL PROYECTO:
Mejoramiento y consolidación de camino a La Zanja

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

SUB PROGRAMA: *Obras de ingeniería civil y ambiental (Infraestructura vial nueva)*

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía.***

Objetivos

- Mejorar la accesibilidad al paraje.
- Optimizar la comercialización de los productos artesanales y locales.
- Disminuir las posibilidades de accidentes viales.
- Conectar territorialmente al paraje con otros parajes cercanos.

Qué se propone.

Este proyecto se desarrollará de manera integral, generando interrelación temática, de acciones y de gestiones, abarcando temas como:

- Construcción (obras nuevas)
- Aspectos ambientales (cuidado ambiental)
- Señalización vial

Se busca avanzar en el desarrollo vial incorporando criterios ambientales, sociales y culturales, generando proyectos de bajo impacto, más responsables con el entorno y con más participación de la comunidad, propiciando el desarrollo humano sostenible.

Se plantea reducir los impactos ambientales que se presentan durante la construcción de vías, sobre los diferentes componentes del entorno.

Con el desarrollo de este proyecto se intenta estimular obras viales que consten de lo siguiente:

- Obras de ingeniería civil que le son inherentes tales como:
 - ✓ excavaciones y formación de terraplenes con taludes y cunetas laterales

- ✓ obras de drenaje transversal y longitudinal (cauces y canales con alcantarillas, cauces de intercepción de corrientes y de distribución de la escorrentía)
 - ✓ muros de contención
 - ✓ puentes, cajas-puentes y vados
 - ✓ nivelación
 - ✓ revestimiento de ripio.
- Obras de ingeniería ambiental tales como el planteo y diseño de:
 - ✓ cercas vivas
 - ✓ protección de taludes
 - ✓ revestimiento de cunetas y cauces
 - ✓ reforestación de ciertas áreas
 - ✓ siembra de pantallas verdes
 - ✓ preservación del paisaje
 - ✓ prevención de la degradación del ambiente por el uso negligente de contaminantes del aire, del suelo y del agua así como de materiales tóxicos, y por la operación de la maquinaria e instalaciones del contratista, o por mala ejecución del trabajo.
 - Señalización vial: colocación de
 - ✓ Señales Verticales
 - ✓ Señalización Horizontal
 - ✓ Mojones de Referencia
 - ✓ Barreras de Protección

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Se debe recalcar que la mayor parte de los caminos de esta zona se encuentran en franja de extrema vulnerabilidad geológica, consecuencia de su ubicación respecto a la cadena montañosa que se desarrolla hasta el Paraje San Martín, final de la jurisdicción de este departamento. En época estival las

vías sufren riesgos de aludes o desbordes de ríos que afectan el paso de vehículos o transeúntes.

El estado de estos caminos actualmente interfiere en el buen desenvolvimiento de la vida diaria de la comunidad. Se ven afectados negativamente:

- La actividad productiva
 - ✓ se dificulta el transporte de producción a la zona del valle
 - ✓ se dificulta la llegada de insumos a la zona productiva alta
 - ✓ se dificulta la comercialización
- La vida social.
 - ✓ no es fácil llegar a los centros urbanos para hacer uso de equipamiento educativo o sanitario
 - ✓ no es fácil llegar a los pueblos para desarrollar actividades recreativas y de ocio.
 - ✓ se dificulta el desarrollo de actividades deportivas en las áreas urbanas
- La vida diaria
 - ✓ se obstaculiza el desplazamiento de la población para abastecimiento diario o periódico.

Por todo esto, se plantea la necesidad de este proyecto para:

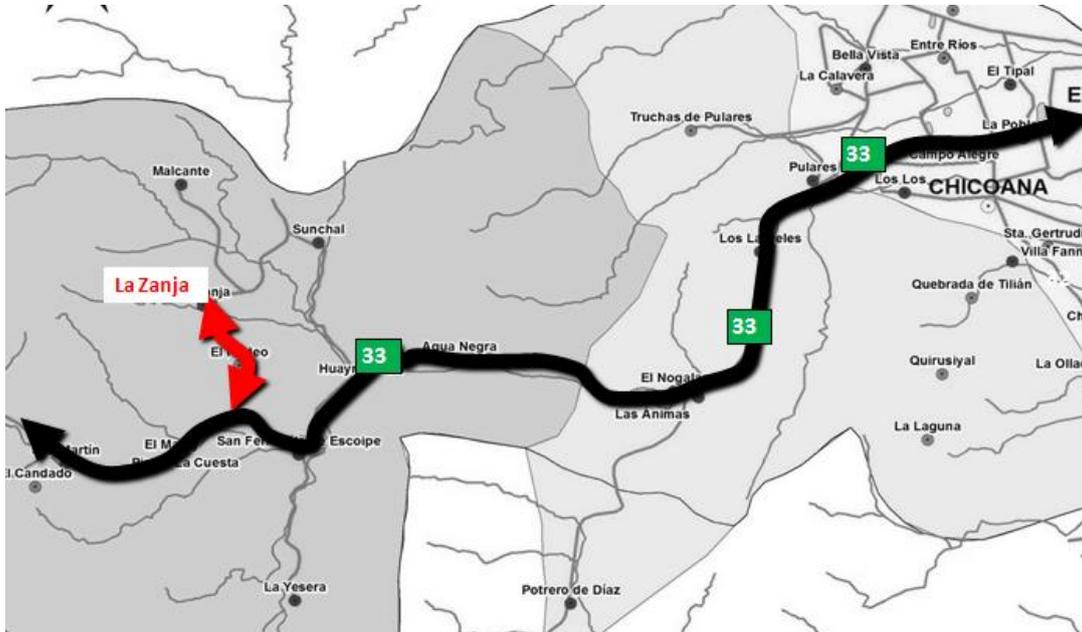
- ✓ Mejorar la accesibilidad al paraje.
- ✓ Permitir la materialización del transporte diferencial de la quebrada.
- ✓ Posibilitar así un mantenimiento continuo del camino.
- ✓ Reducir los impactos ambientales que se presenten durante las obras viales.

Coordinación (¿Quiénes?)

- Municipalidad de Chicoana
- PROSAP (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación)
- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Provincia.
- Secretaría de Recursos Hídricos

Lugar (Localización – cobertura)

Este proyecto se desarrollaría en el camino que va al Paraje La Zanja. Trayecto que va desde la RP 33 hasta el centro institucional del paraje.



Calendario (¿Cuándo?)

- ✓ Solicitud de financiamiento: 2° semestre de año 2012 - 1° semestre de año 2013
- ✓ Obra: transcurso de año 2014

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Formulación del proyecto para solicitar financiamiento.
- Realización del proyecto ejecutivo (donde se incluyan tareas de relevamiento, obras viales, obras ambientales y señalización vial)
- Control municipal del avance de la obra y de su entrega.

Costo estimado: \$ 2.800.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Directos:
 - ✓ Comunidad de La Zanja
 - ✓ Comunidad de Malcante
 - ✓ Productores
 - ✓ Compradores de producción de la zona
- Indirectos:
 - ✓ Comunidad de El Sunchal
 - ✓ Turistas
 - ✓ Visitantes

Recursos físicos (¿Con qué?)

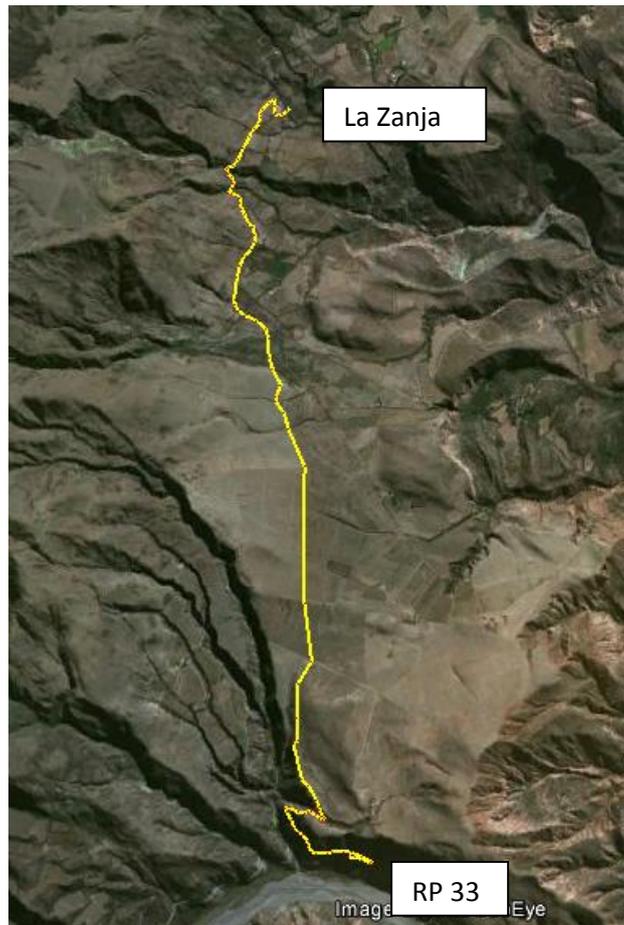
Financiamiento a solicitar en PROSAP (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación)

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- Secretaría de Obras Públicas de la Municipalidad.
- PROSAP (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación)
- Consorcio de caminos que realicen los productores de la zona
- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Provincia.
- Secretaría de Recursos Hídricos.
- Empresa constructora que gane la licitación.
- Empleados municipales

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- ✓ 6 Kilómetros aproximadamente de camino a consolidar y mejorar con obras que surjan de acuerdo a relevamiento detallado del camino. (obras viales, ambientales y señalización)



Trayecto del camino a La Zanja

Antecedentes.

Se presentan imágenes de obras en diferentes lugares:

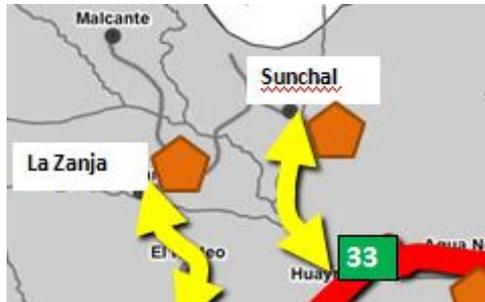


Obra badén sobre río Santa Cruz. Catamarca

Colocación de mallas y preparación del badén para el hormigonado. Obra realizada por Vialidad Nacional.

Proyectos con conexión pertenecientes al presente Plan y a otros articulados con el mismo:

- Proyecto de Mejoramiento y Consolidación de Camino a Sunchal.
- Proyecto de Mejoramiento y Consolidación de Camino a Potrero de Díaz
- Proyecto de Mantenimiento Preventivo.
- Proyecto de Mantenimiento Correctivo.
- Sistema municipal de verificación de estado de vías y de control de obras nuevas y de mantenimiento
- Mitigación de Daños Provenientes por desastres naturales



TITULO DEL PROYECTO: **Mejoramiento y consolidación de camino a Sunchal**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

**SUB PROGRAMA: *Obras de ingeniería civil y ambiental
(Infraestructura vial nueva)***

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- *De Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía.*

Objetivos

- Conectar territorialmente al paraje con otros parajes cercanos.
- Mejorar la accesibilidad al paraje.
- Optimizar la comercialización de los productos artesanales y locales.
- Disminuir las posibilidades de accidentes viales.

Qué se propone.

Este proyecto se desarrollará de manera integral, generando interrelación temática, de acciones y de gestiones, abarcando temas como:

- Construcción (obras nuevas)
- Aspectos ambientales (cuidado ambiental)
- Señalización vial

Se busca avanzar en el desarrollo vial incorporando criterios ambientales, sociales y culturales, generando proyectos de bajo impacto, más responsables con el entorno y con más participación de la comunidad, propiciando el desarrollo humano sostenible.

Se plantea reducir los impactos ambientales que se presentan durante la construcción de vías, sobre los diferentes componentes del entorno.

Con el desarrollo de este proyecto se intenta estimular obras viales que consten de lo siguiente:

- Obras de ingeniería civil que le son inherentes tales como:
 - ✓ excavaciones y formación de terraplenes con taludes y cunetas laterales
 - ✓ obras de drenaje transversal y longitudinal (cauces y canales con alcantarillas, cauces de intercepción de corrientes y de distribución de la escorrentía)
 - ✓ muros de contención
 - ✓ puentes, cajas-puentes y vados

- ✓ nivelación
- ✓ revestimiento de ripio.

- Obras de ingeniería ambiental tales como el planteo y diseño de:
 - ✓ cercas vivas
 - ✓ protección de taludes
 - ✓ revestimiento de cunetas y cauces
 - ✓ reforestación de ciertas áreas
 - ✓ siembra de pantallas verdes
 - ✓ preservación del paisaje
 - ✓ prevención de la degradación del ambiente por el uso negligente de contaminantes del aire, del suelo y del agua así como de materiales tóxicos, y por la operación de la maquinaria e instalaciones del contratista, o por mala ejecución del trabajo.

- Señalización vial: colocación de
 - ✓ Señales Verticales
 - ✓ Señalización Horizontal
 - ✓ Mojones de Referencia
 - ✓ Barreras de Protección

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Se debe recalcar que la mayor parte de los caminos de esta zona se encuentran en franja de extrema vulnerabilidad geológica, consecuencia de su ubicación respecto a la cadena montañosa que se desarrolla hasta el Paraje San Martín, final de la jurisdicción de este departamento. En época estival las vías sufren riesgos de aludes o desbordes de ríos que afectan el paso de vehículos o transeúntes.

El estado de estos caminos actualmente interfiere en el buen desenvolvimiento de la vida diaria de la comunidad. Se ven afectados negativamente:

- La actividad productiva

- ✓ se dificulta el transporte de producción a la zona del valle
- ✓ se dificulta la llegada de insumos a la zona productiva alta
- ✓ se dificulta la comercialización
- La vida social.
 - ✓ no es fácil llegar a los centros urbanos para hacer uso de equipamiento educativo o sanitario
 - ✓ no es fácil llegar a los pueblos para desarrollar actividades recreativas y de ocio.
 - ✓ se dificulta el desarrollo de actividades deportivas en las áreas urbanas
- La vida diaria
 - ✓ se obstaculiza el desplazamiento de la población para abastecimiento diario o periódico.

Por todo esto, se plantea la necesidad de este proyecto para:

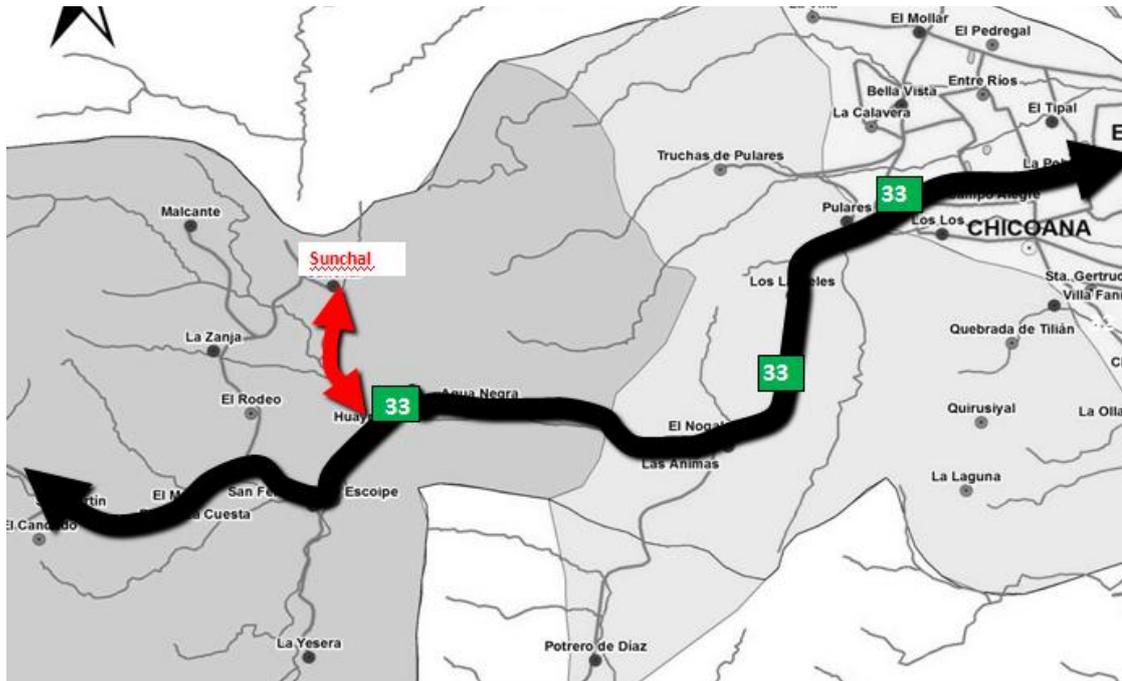
- ✓ Mejorar la accesibilidad al paraje.
- ✓ Permitir la materialización del transporte diferencial de la quebrada.
- ✓ Posibilitar así un mantenimiento continuo del camino.
- ✓ Reducir los impactos ambientales que se presenten durante las obras viales.

Coordinación (¿Quiénes?)

- Municipalidad de Chicoana
- PROSAP (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación)
- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Provincia.
- Secretaría de Recursos Hídricos

Lugar (Localización – cobertura)

Este proyecto se desarrollaría en el camino que va al Paraje Sunchal. Trayecto que va desde la RP 33 hasta el centro institucional del paraje.



Calendario (¿Cuándo?)

- ✓ Solicitud de financiamiento: 2° semestre de año 2013 - 1° semestre de año 2014
- ✓ Obra: transcurso de año 2015

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Formulación del proyecto para solicitar financiamiento.
- Realización del proyecto ejecutivo (donde se incluyan tareas de relevamiento, obras viales, obras ambientales y señalización vial)
- Control municipal del avance de la obra y de su entrega.

Costo estimado: \$ 1.500.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Directos:
 - ✓ Comunidad de El Sunchal
 - ✓ Productores

- ✓ Compradores de producción de la zona
- ✓ Turistas
- ✓ Visitantes
- Indirectos:
 - ✓ Comunidad de Malcante
 - ✓ Comunidad de La Zanja

Recursos físicos (¿Con qué?)

Financiamiento a solicitar en PROSAP

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- Secretaría de Obras Públicas de la Municipalidad.
- PROSAP (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación)
- Consorcio de caminos que realicen los productores de la zona
- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Provincia.
- Secretaría de Recursos Hídricos.
- Empresa constructora que gane la licitación.
- Empleados municipales

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- ✓ 3,15 Kilómetros aproximadamente de camino a consolidar y mejorar con obras que surjan de acuerdo a relevamiento detallado del camino. (obras viales, ambientales y señalización)



Antecedentes.

Ver en Proyecto de camino a La Zanja

Proyectos con conexión pertenecientes al presente Plan y a otros articulados con el mismo:

- Proyecto de Mejoramiento y Consolidación de Camino a La Zanja.
- Proyecto de Mejoramiento y Consolidación de Camino a Potrero de Díaz
- Proyecto de Mantenimiento Preventivo.
- Proyecto de Mantenimiento Correctivo.
- Sistema municipal de verificación de estado de vías y de control de obras nuevas y de mantenimiento
- Mitigación de Daños Provenientes por desastres naturales



TITULO DEL PROYECTO: **Mejoramiento y consolidación de camino a Potrero de Díaz**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

**SUB PROGRAMA: *Obras de ingeniería civil y ambiental
(Infraestructura vial nueva)***

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía.***

Objetivos

- Conectar territorialmente al paraje con otros parajes cercanos.
- Mejorar la accesibilidad al paraje.
- Optimizar la comercialización de los productos artesanales y locales.
- Disminuir las posibilidades de accidentes viales.

Qué se propone.

Este proyecto se desarrollará de manera integral, generando interrelación temática, de acciones y de gestiones, abarcando temas como:

- Construcción (obras nuevas)
- Aspectos ambientales (cuidado ambiental)
- Señalización vial

Se busca avanzar en el desarrollo vial incorporando criterios ambientales, sociales y culturales, generando proyectos de bajo impacto, más responsables con el entorno y con más participación de la comunidad, propiciando el desarrollo humano sostenible.

Se plantea reducir los impactos ambientales que se presentan durante la construcción de vías, sobre los diferentes componentes del entorno.

Con el desarrollo de este proyecto se intenta estimular obras viales que consten de lo siguiente:

- Obras de ingeniería civil que le son inherentes tales como:
 - ✓ excavaciones y formación de terraplenes con taludes y cunetas laterales
 - ✓ obras de drenaje transversal y longitudinal (cauces y canales con alcantarillas, cauces de intercepción de corrientes y de distribución de la escorrentía)
 - ✓ muros de contención

- ✓ puentes, cajas-puentes y vados
 - ✓ nivelación
 - ✓ revestimiento de ripio.
- Obras de ingeniería ambiental tales como el planteo y diseño de:
 - ✓ cercas vivas
 - ✓ protección de taludes
 - ✓ revestimiento de cunetas y cauces
 - ✓ reforestación de ciertas áreas
 - ✓ siembra de pantallas verdes
 - ✓ preservación del paisaje
 - ✓ prevención de la degradación del ambiente por el uso negligente de contaminantes del aire, del suelo y del agua así como de materiales tóxicos, y por la operación de la maquinaria e instalaciones del contratista, o por mala ejecución del trabajo.
 - Señalización vial: colocación de
 - ✓ Señales Verticales
 - ✓ Señalización Horizontal
 - ✓ Mojones de Referencia
 - ✓ Barreras de Protección

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Se debe recalcar que la mayor parte de los caminos de esta zona se encuentran en franja de extrema vulnerabilidad geológica, consecuencia de su ubicación respecto a la cadena montañosa que se desarrolla hasta el Paraje San Martín, final de la jurisdicción de este departamento. En época estival las vías sufren riesgos de aludes o desbordes de ríos que afectan el paso de vehículos o transeúntes.

El estado de estos caminos actualmente interfiere en el buen desenvolvimiento de la vida diaria de la comunidad. Se ven afectados negativamente:

- La actividad productiva

- ✓ se dificulta el transporte de producción a la zona del valle
- ✓ se dificulta la llegada de insumos a la zona productiva alta
- ✓ se dificulta la comercialización
- La vida social.
 - ✓ no es fácil llegar a los centros urbanos para hacer uso de equipamiento educativo o sanitario
 - ✓ no es fácil llegar a los pueblos para desarrollar actividades recreativas y de ocio.
 - ✓ se dificulta el desarrollo de actividades deportivas en las áreas urbanas
- La vida diaria
 - ✓ se obstaculiza el desplazamiento de la población para abastecimiento diario o periódico.

Por todo esto, se plantea la necesidad de este proyecto para:

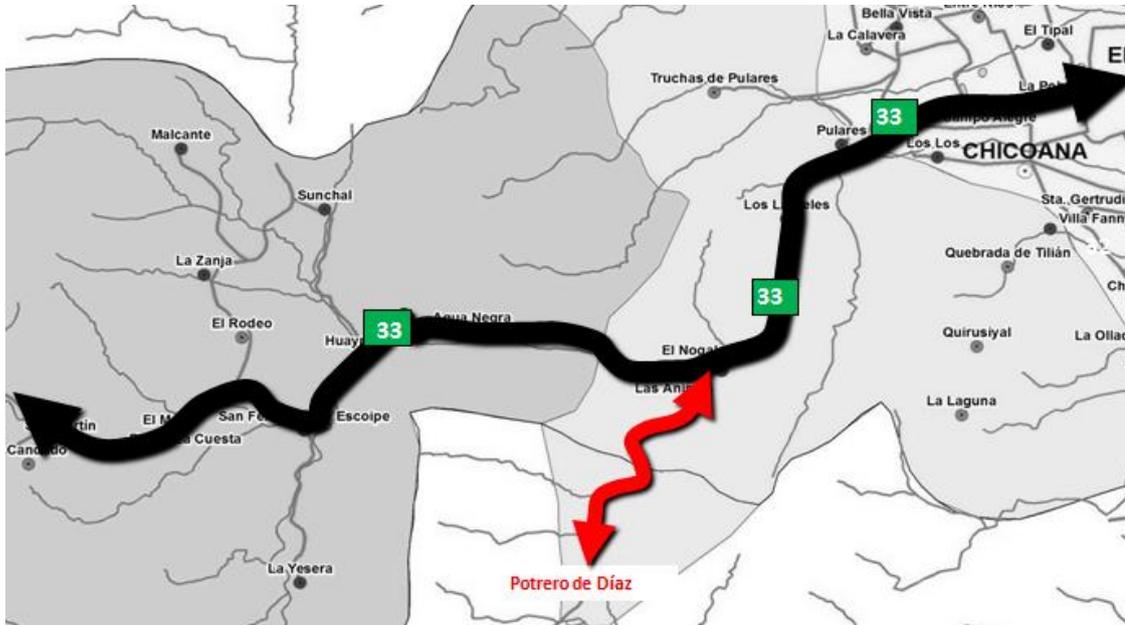
- ✓ Mejorar la accesibilidad al paraje.
- ✓ Permitir la materialización del transporte diferencial de la quebrada.
- ✓ Posibilitar así un mantenimiento continuo del camino.
- ✓ Reducir los impactos ambientales que se presenten durante las obras viales.

Coordinación (¿Quiénes?)

- Municipalidad de Chicoana
- PROSAP (Programa de Servicios agrícolas Provinciales – perteneciente al Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Presidencia de la Nación)
Área de intervención: Infraestructura Básica (Caminos Rurales, Electrificación Rural)
- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Provincia.
- Secretaría de Recursos Hídricos

Lugar (Localización – cobertura)

Este proyecto se desarrollaría en el camino que va al Paraje Potrero de Díaz. Trayecto que va desde la RP 33 hasta el centro institucional del paraje.



Calendario (¿Cuándo?)

- ✓ Solicitud de financiamiento: 2° semestre de año 2012
- ✓ Obra: transcurso de año 2013 (quizás año 2014)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Formulación del proyecto para solicitar financiamiento.
- Realización del proyecto ejecutivo (donde se incluyan tareas de relevamiento, obras viales, obras ambientales y señalización vial)
- Control municipal del avance de la obra y de su entrega.

Costo estimado: \$ 7.500.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- ✓ Comunidad de Potrero de Díaz
- ✓ Productores
- ✓ Compradores de producción de la zona
- ✓ Peregrinos de El Milagrito
- ✓ Turistas
- ✓ Visitantes

Recursos físicos (¿Con qué?)

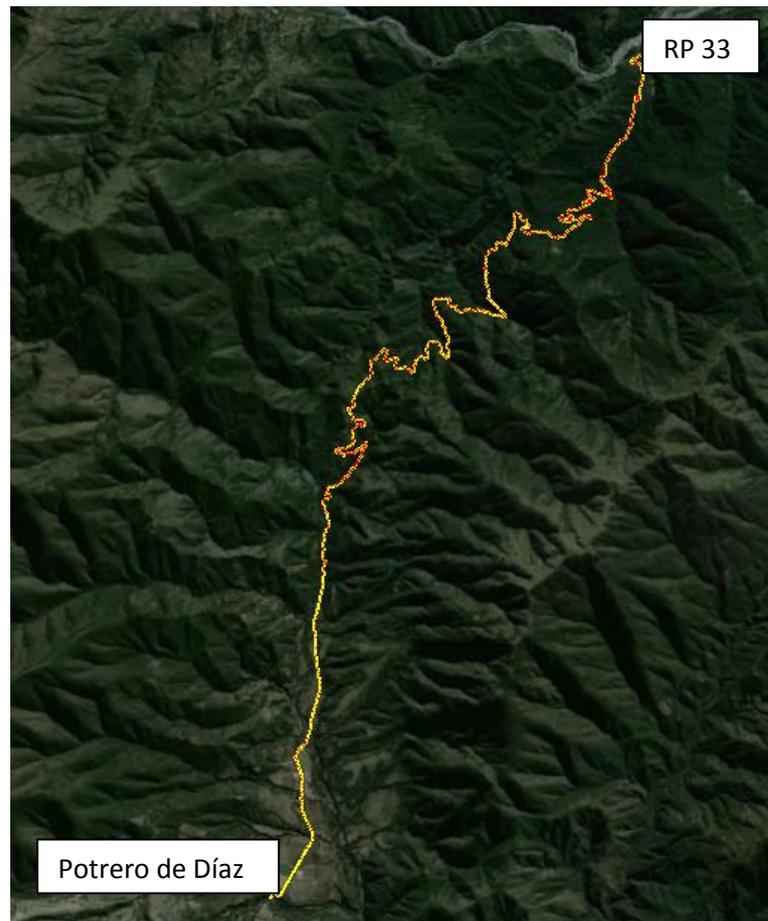
Financiamiento a solicitar en PROSAP

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- Secretaría de Obras Públicas de la Municipalidad.
- PROSAP (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación)
- Consorcio de caminos que realicen los productores de la zona
- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Provincia.
- Secretaría de Recursos Hídricos.
- Empresa constructora que gane la licitación.
- Empleados municipales

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- ✓ 16 Kilómetros aproximadamente de camino a consolidar y mejorar con obras que surjan de acuerdo a relevamiento detallado del camino. (obras viales, ambientales y señalización)



Antecedentes

Ver en Proyecto de Camino a La Zanja.

Proyectos con conexión pertenecientes al presente Plan y a otros articulados con el mismo:

- Proyecto de Mejoramiento y Consolidación de Camino a La Zanja.
- Proyecto de Mejoramiento y Consolidación de Camino a Sunchal.
- Proyecto de Mantenimiento Preventivo.
- Proyecto de Mantenimiento Correctivo.
- Sistema municipal de verificación de estado de vías y de control de obras nuevas y de mantenimiento
- Mitigación de Daños Provenientes por desastres naturales



TITULO DEL PROYECTO: **Red de Comunicación**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Comunicación

SUB PROGRAMA: *Mejoramiento de las Telecomunicaciones*

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía.***

Objetivos.

- Lograr que los parajes dispersos se conecten entre sí y con las áreas urbanas principales del departamento.
- Mejorar la actividad de comercialización de la producción local mediante el uso de esta red de comunicación.
- Optimizar y agilizar las comunicaciones de emergencia ante problemas de salud.

Qué se propone.

Se propone mejorar la comunicación de los parajes dispersos de la zona mediante la instalación de estaciones de radio HF (alta frecuencia) que beneficiarán a las comunidades.

Sería de utilidad que esta red tuviera su propia frecuencia, lo que demandaría una intervención y participación directa de la Comisión Nacional de Comunicaciones (CNC) en este proyecto.

La posibilidad de interconectar a familias de comunidades y organizaciones que viven en zonas carentes de telefonía fija, telefonía móvil o radio telefonía, contribuye a dar solución a un problema trascendental como el aislamiento rural. Resulta prioritario apuntalar las líneas de acción en el fortalecimiento de la comunicación de parajes de quebrada, montaña y serranías.

Algunos parajes ya poseen estaciones de radio con equipos en muy buen estado (Potrero de Díaz) y otros parajes poseen equipos que no funcionan y deben ser analizados técnicamente para definir su utilidad o su arreglo. (La Zanja)

También se deben instalar antenas que permitan la cobertura de esta red de comunicaciones. Al momento de definir su ubicación se deberá tener en cuenta su bajo impacto visual y la no afectación del paisaje.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Los parajes y poblaciones que se ubican dentro de este territorio están aislados entre sí y aislados de las áreas urbanas, debido a la falta de un sistema de comunicación, de telefonía fija, o telefonía celular.

Si se presentan situaciones de emergencias desde el aspecto sanitario, las acciones que debieran ser inmediatas, se transforman en lentas y desesperadas, a la búsqueda de algo o alguien que permita el transporte o la comunicación con el área urbana o con otro paraje.

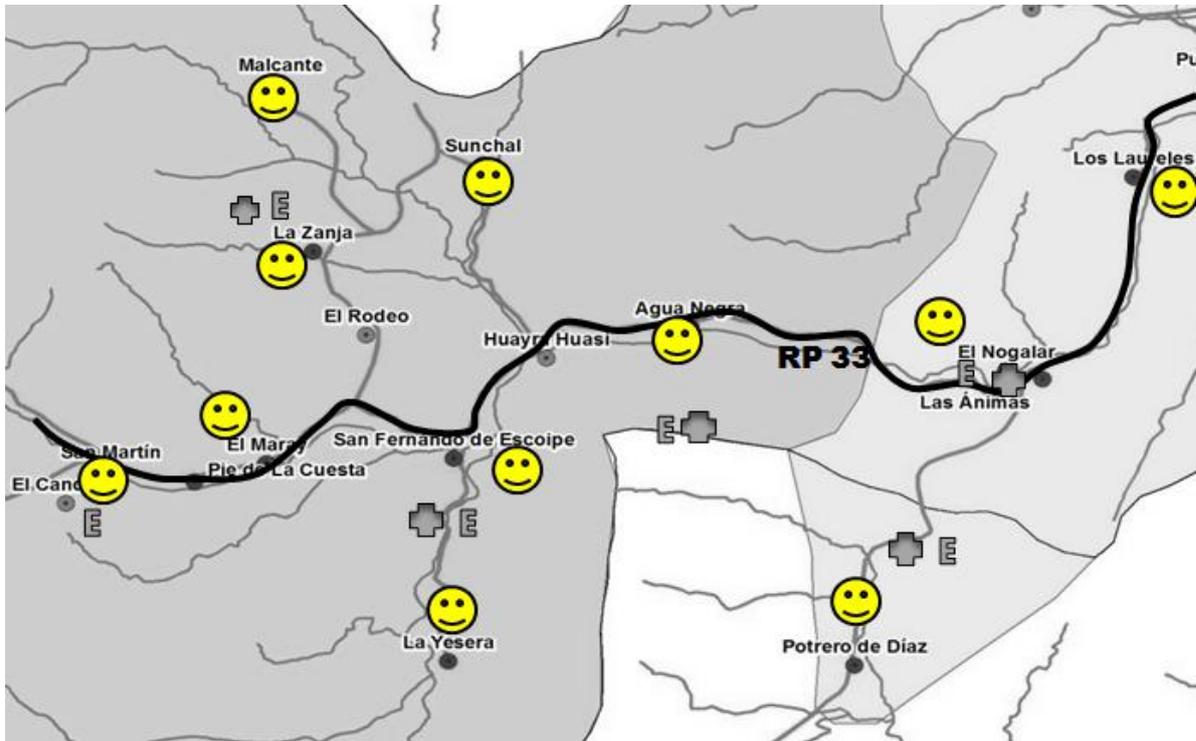
Facilitar la comunicación impactará no sólo en la futura planificación organizacional y programación de actividades de desarrollo territorial, sino también en el intercambio de información y formación de los pobladores, el mejoramiento de los componentes de comercialización y producción familiar, la articulación con el sistema de salud y defensa civil, y la capacitación de los jóvenes en radio afición y programas de educación, entre otras alternativas.¹ Resulta fundamental fortalecer la comunicación entre los pobladores para facilitar una planificación de sus acciones, la discusión de estrategias y la generación de acuerdos. En definitiva, la comunicación debe ser la base de toda organización.

Coordinación (¿Quiénes?)

- Municipalidad de Chicoana.
- Sub Secretaría de Agricultura Familiar – Dependiente del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación (Programa de Comunicación)
- INTI – Instituto Nacional de Tecnología Industrial.
- Comisión Nacional de Comunicaciones (CNC)
- Asociaciones de la Quebrada.

¹ Saber cómo – N°86 – Marzo 2010 – Sueños de radio.

Lugar (Localización – cobertura)



Se plantea dar cobertura a los parajes ilustrados en el gráfico superior (con carita amarilla) donde debieran instalarse radios de HF (alta frecuencia) Algunos parajes ya poseen el equipo.

La instalación de los mismos se sugiere en equipamiento sanitario o educativo. A definir según relevamiento detallado de cada lugar.

También debe realizarse la instalación de antenas, cuya ubicación surgirá de la primera etapa de este proyecto que realizará el relevamiento de la zona.

Calendario (¿Cuándo?)

- Formulación de Proyecto para solicitar financiamiento: 1° semestre de año 2013

- Desarrollo del proyecto y obras de dependientes del mismo: año 2014

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Formular el proyecto para solicitar financiamiento (Municipalidad de Chicoana)
- Realizar la 1° Etapa del proyecto ya financiado, que es la de relevamiento in situ.

Realizar la obra e instalación de equipos (en tres etapas, si el costo lo exigiese) Con trabajo conjunto entre el Sub Secretaría de Agricultura Familiar, INTI y los pequeños productores de la zona.

1° Grupo:

- ✓ Malcante
- ✓ La Zanja
- ✓ Sunchal
- ✓ La Yesera
- ✓ Potrero de Díaz

2° Grupo:

- ✓ San Martín
- ✓ El Maray
- ✓ San Fernando de Escoipe

3° Grupo:

- ✓ Agua Negra
- ✓ El Nogalar
- ✓ Los Laureles

Costo estimado 1° Grupo: \$1.800.000

Costo estimado 2° Grupo: \$1.200.000

Costo estimado 3° Grupo: \$1.200.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

Comunidad de la Unidad de Desarrollo y Gestión de Quebrada, Montaña y Serranías. Impactando principalmente en salud y educación.

Recursos físicos (¿Con qué?)

- Equipos de radio existentes
- Antenas existentes
- Financiamiento a solicitar
- Donaciones de equipo de radio que se puedan solicitar

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- Equipo Técnico municipal.
- Equipo Técnico INTI
- Equipo Técnico Sub secretaría de Agricultura Familiar
- Comunidad de la quebrada

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- ✓ Instalación de 9 equipos nuevos de radio de alta frecuencia HF
- ✓ Arreglo de un equipo si se puede reutilizar existente en La Zanja
- ✓ Instalación de número a determinar d p ara cobertura de la red de comunicación.

Antecedentes

Trabajo conjunto entre el INTI y pequeños productores mapuches de la Línea Sur de Río Negro: se concretó la primera fase del proyecto de comunicación rural con la instalación de cinco estaciones de radio que beneficiarán a las comunidades dispersas de la región.

En este contexto, el INTI, a través de su Unidad de Extensión de Bariloche y la Unidad Técnica de Telecomunicaciones del Centro de Electrónica e Informática, está implementando el proyecto “Fortalecimiento de la Red de Comunicación en la Región Sur de Río Negro”, que se desarrolla en el marco de un programa más amplio que persigue apuntalar el desarrollo de la cadena de la carne ovina, generando alternativas a la producción primaria. Esta iniciativa comenzó en marzo de 2009, cuando el INTI firmó un acuerdo de trabajo con el Bloque de Organizaciones de Río Negro (Bloque), que reúne a unas 500 familias de productores, en su mayoría de origen mapuche, organizadas en diferentes cooperativas.



Instalación de una antena en la comunidad mapuche Mariano Solo, Paraje de Colan Conhué.
Primera comunicación entre las localidades de Treneta y Mariano Solo.

Proyectos con conexión pertenecientes al presente Plan y a otros articulados con el mismo:

- Sub Programa Mesa Departamental.

6.4. PROYECTOS PRIORITARIOS

En este apartado se presentarán los proyectos considerados prioritarios por el plan. Para cada uno de ellos se utiliza una carátula identificativa.



Nº
5

TITULO DEL PROYECTO: **Albergue estudiantil en escuela de Potrero de Díaz**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Multifocalidad Territorial

SUB PROGRAMA: *Nuevo equipamiento comunitario*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- *De Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía.*

Qué se propone.

Se propone la realización del albergue estudiantil para la escuela primaria de Potrero de Díaz. Que el mismo cuente con una gran habitación femenina y otra gran habitación masculina. Deberá poseer sanitarios para cada habitación. Los sanitarios deben poseer zona de duchas, de bachas y de inodoros (mingitorios si correspondiese).

También se hace necesaria la materialización de una galería o pasillo conector de todos estos locales.

El albergue podría construirse en parte posterior de la escuela o en uno de sus laterales.

La tipología constructiva debe respetar el paisaje natural existente. Para lo cual debe recurrirse a materiales constructivos utilizados en la zona o a colores que no invadan la armonía.

Se plantea la necesidad de que el albergue cuente con muy buena aislación térmica, ya que la zona en algunas épocas del año llega a tener -10°C . Esta característica es indispensable para el buen descanso de los niños.

Justificación: (¿Por qué y para qué?)

El Paraje Potrero de Díaz posee un establecimiento educativo de nivel inicial y primario. Se trata de la Escuela N° 4.373 “María Teresita López de Castillo”. Con una matrícula media de 35 alumnos. Es una de las escuelas con mayor número de alumnos de la zona de Montaña y Serranías.

De acuerdo a lo relevado in situ (durante día de lluvia), se detectó lo siguiente:

- muy pocos alumnos asistieron al establecimiento, sólo llegaron los que viven en casas cercanas.

De esta manera se hace necesario repasar algunos datos del paraje:

Potrero de Díaz, posee una importante dispersión de viviendas debido a la extensión del paraje y además su accidentado relieve aísla más cada construcción. Para esta situación de esparcimiento de viviendas, intervienen elementos naturales, como arroyos, ríos, pendientes del terreno, etc.

Para acceder a este lugar se debe atravesar un sinuoso y difícil camino, y así se logra llegar “al centro” del paraje. Allí, en una explanada de terreno, entre cerros y lomadas, se puede observar la construcción de la escuela, del puesto sanitario, de la capilla y del centro municipal. Relativamente cerca, se materializan construcciones particulares (viviendas) que cuentan con espacio para potreros, granjas y huerta o tierra cultivada. Aunque el paraje y sus restantes viviendas llega mucho más allá de la visión. Por ejemplo, un lugar de este paraje, llamado El Sauce, queda aproximadamente a 3 horas a caballo de este centro descrito.

Esta situación conlleva a que la mayor parte del alumnado deba invertir bastante tiempo en la llegada a la escuela, debiendo a veces transitar el camino en días de lluvia o de frío extremo. Para ilustrar mejor la situación, vale comentar que niños de 4 años deben venir a caballo en días de nieve con -5° a -10° . Algunos alumnos deben realizar travesías de 6 horas a caballo entre ida y vuelta a la escuela, lo que produce un agotamiento en los pequeños niños de nivel inicial.



Fuente: Elaboración propia sobre imagen satelital de Google Earth

Coordinación: (¿Quiénes?)

Intendente de la Municipalidad de Chicoana en coordinación con el Ministerio de Educación de la Provincia de Salta.

Lugar: (Localización – cobertura)

En predio de la escuela primaria 4.373 - Potrero de Díaz – En el centro institucional del paraje.

Calendario: (¿Cuándo?)

Sería necesario que la obra se realizara en el transcurso del año 2013 ó a más tardar en el transcurso del año 2014. (Los planos ya se encuentran realizados.)

Procedimientos: (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- ✓ Gestión del Municipio de Chicoana ante el Ministerio de Educación de la Provincia para la construcción del albergue.
- ✓ Acuerdo intermunicipal entre Chicoana y Coronel Moldes, ya que La Escuela de Potrero de Díaz forma parte del Municipio de Coronel Moldes.
- ✓ Actualización o aprobación de los planos existentes para esta obra.
- ✓ Acopio de materiales en la escuela Potrero de Díaz – Cooperación de transporte de materiales de la Municipalidad de Chicoana.
- ✓ Construcción del nuevo edificio (por empresa constructora si se realiza un llamado a licitación de la obra)
- ✓ Dotación del equipamiento necesario para el albergue
- ✓ Costo aproximado: \$300.000

Destinatarios: (¿Para quiénes?)

Alumnos que viven lejos de la escuela y deben cruzar ríos o trasladarse aproximadamente 3 horas para llegar a la escuela. Aproximadamente 24 estudiantes.

Recursos físicos: (¿Con qué?)

- Equipamiento:
 - ✓ 13 camas cuchetas
 - ✓ 6 roperos o muebles para guardar ropa
 - ✓ 13 mesas de luz
- Materiales de construcción necesarios para la obra de acuerdo a la propuesta arquitectónica

Recursos Humanos: (¿Con quiénes?)

La Municipalidad de Chicoana podría disponer de 2 personas para cooperar en la construcción del albergue. También se puede solicitar la cooperación de la comunidad para la mano de obra de la construcción.

Independiente a ello, este tipo de obras, se realiza con licitaciones y pequeñas empresas constructoras se hacen cargo de la misma.

Cantidad: (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

Un albergue con un ala femenina y un ala masculina. Cada ala debe contar con sanitarios y habitaciones. Se podría realizar una gran habitación para cada ala donde los alumnos duerman en camas cuchetas. (Aproximadamente 85 m²)



TITULO DEL PROYECTO: **Parador Turístico en El Nogalar**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Multifocalidad Territorial

SUB PROGRAMA: *Nuevos usos mixtos*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- *De Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía.*

Qué se propone

Se propone un espacio donde se aglutinen diferentes actividades relacionadas al ocio, la recreación, el turismo, la cultura, el comercio-abastecimiento y servicios de la comunidad local. Se busca generar un polo de atracción que genere movimiento social, económico y cultural.

Que permita a la comunidad de la quebrada, contar con otro espacio diferente donde se la incluya dentro de la dotación de servicios y equipamiento comunitario.

Por ello se prevé que posea:

- venta de artesanías (local que contenga la exposición de artesanías y productos de la zona)
- un lugar para gastronomía (comedor – confitería con sus zonas de dependencia)
- sanitarios (batería de baños para damas y caballeros)
- parador de caballos (especialmente para pobladores de Potrero de Díaz)
- lugar para estacionamiento de motos, autos y colectivos
- pequeño alojamiento (especialmente para los pobladores de Potrero de Díaz)
- cajero automático (útil para lugareños y para viajeros)
- un almacén de ramos generales (este almacén formaría parte de la red de almacenes de ramos generales propuesta, aunque estaría dentro de este núcleo de actividades)
- una plaza o espacio semicubierto con equipamiento (bancas, farolas, cestos de basura, mesitas y bancos, etc.) que permita el disfrute del paisaje y el descanso, y a la vez se aproveche como espacio cultural.

Se trata de un complejo donde se interrelacionan diferentes edificios de pequeña escala en torno a un espacio central que es la plaza recreativa.

La tipología constructiva no debe invadir ni agredir el paisaje, sino por el contrario, debe revalorizarlo y jerarquizarlo.

La construcción y su tipología, deben ser aprobadas y controladas por la municipalidad de Chicoana, que contará con una Ordenanza de “Tipología constructiva respetuosa del paisaje”.

Justificación: (¿Por qué y para qué?)

El Nogalar es un punto estratégico sobre la RP33, hoy desaprovechado. Se ubica justo en el inicio del recorrido hacia la Cuesta del Obispo. También es valiosa su ubicación en esta ruta, específicamente en intersección con el camino que lleva a Potrero de Díaz.

La comunidad de El Nogalar carece de un espacio aglutinante donde puedan desarrollar actividades recreativas, culturales y de ocio.

También se hace visible la insuficiencia de un equipamiento que brinde alojamiento a los pobladores de Potrero de Díaz cuando bajan para realizar sus actividades comerciales al valle y deben dejar allí las motos o los caballos.

También sería un punto positivo para los turistas que inician el recorrido hacia la Cuesta del Obispo, a los que se les permita aprovisionarse de diferentes productos o hacer uso de un cajero automático o de los sanitarios antes de emprender el recorrido.

Actualmente muchas de estas demandas no son satisfechas o se resuelven de manera precaria.

Coordinación: (¿Quiénes?)

Municipalidad de Chicoana con el particular al que se le brinde la concesión del espacio.

Lugar: (Localización – cobertura)

Espacio sobre RP 33, entre Camping Chorro Blanco y la Escuela de El Nogalar. Entre la ruta citada y el cauce del Río Escoipe.

Calendario: (¿Cuándo?)

- En el segundo semestre de 2012 se debe realizar el proyecto de este complejo, en acuerdo con la Municipalidad de Chicoana. El mismo debe contar con planos detallados que especifiquen la propuesta de cada sector.
- Este proyecto puede contar con tres etapas de construcción:
 - ✓ 1° Etapa (transcurso año 2.013)
 - una plaza o espacio semicubierto cultural para la comunidad
 - almacén de ramos generales
 - sanitarios
 - parador de caballos
 - ✓ 2° Etapa (transcurso año 2.015)
 - venta de artesanías
 - pequeño alojamiento
 - lugar para estacionamiento de motos, autos y colectivos
 - ✓ 3° Etapa (transcurso año 2.017)
 - un lugar para gastronomía
 - cajero automático

Aunque, si es posible realizar la construcción total en una sola etapa o en dos, el impacto social sería mayor.

Procedimientos: (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- La Municipalidad de Chicoana debe firmar el convenio de concesión del predio y acordar los elementos componentes (construcciones y espacios) de este nuevo parador turístico con el particular de la Quebrada de Escoipe al que le den la concesión.
- Se debe realizar un trabajo interconectado entre la municipalidad y el particular para poner en valor los intereses de ambas partes, perfilando siempre a un espacio contenedor social y cultural.
- La municipalidad de Chicoana debe controlar el proceso de obra de este complejo, de acuerdo a los planos aprobados.

- Gestionar créditos y estímulos fiscales para la materialización de este proyecto.
- La tipología constructiva debe ser armónica con el paisaje natural circundante y con las construcciones del lugar.
- Costo aproximado de 1° Etapa: \$ 251.000
- Costo aproximado de 2° Etapa: \$ 321.000
- Costo aproximado de 3° Etapa: \$ 252.500

Destinatarios: (¿Para quiénes?)

✓ Directos:

- Comunidad de El Nogalar
- Comunidad de Potrero de Díaz
- Turistas
- Viajeros
- Peregrinos de El Milagro

✓ Indirectos:

- Comunidad toda de la Quebrada de Escoipe

Recursos físicos: (¿Con qué?)

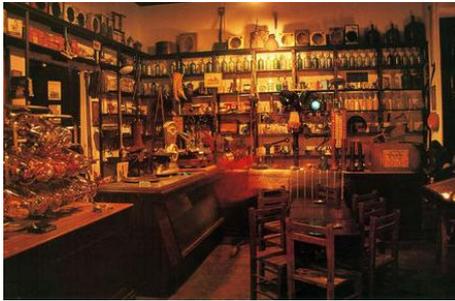
Financiamiento a solicitar en la Sub Secretaría de Financiamiento de la Provincia para insertarlo en alguno de los programas disponibles de esa cartera.

Recursos Humanos: (¿Con quiénes?)

- ✓ Equipo técnico que realice el proyecto del complejo de este parador turístico.
- ✓ Personal para atender los diferentes espacios de este complejo: 8 personas
- ✓ Personal de la empresa constructora que realice la obra. Aproximadamente 10 personas.

Cantidad: (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- ✓ puestos de trabajo estable generados (8 personas)
- ✓ actividades comunitarias culturales y recreativas a realizarse. (de acuerdo a lo que se plantee con la municipalidad y a demanda de la comunidad)
- ✓ noches de alojamiento en aumento en la nueva posada a partir de su inauguración.



Nº
7

TITULO DEL PROYECTO: **Red de almacenes de ramos generales**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Multifocalidad Territorial

SUB PROGRAMA: *Nuevos usos mixtos*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

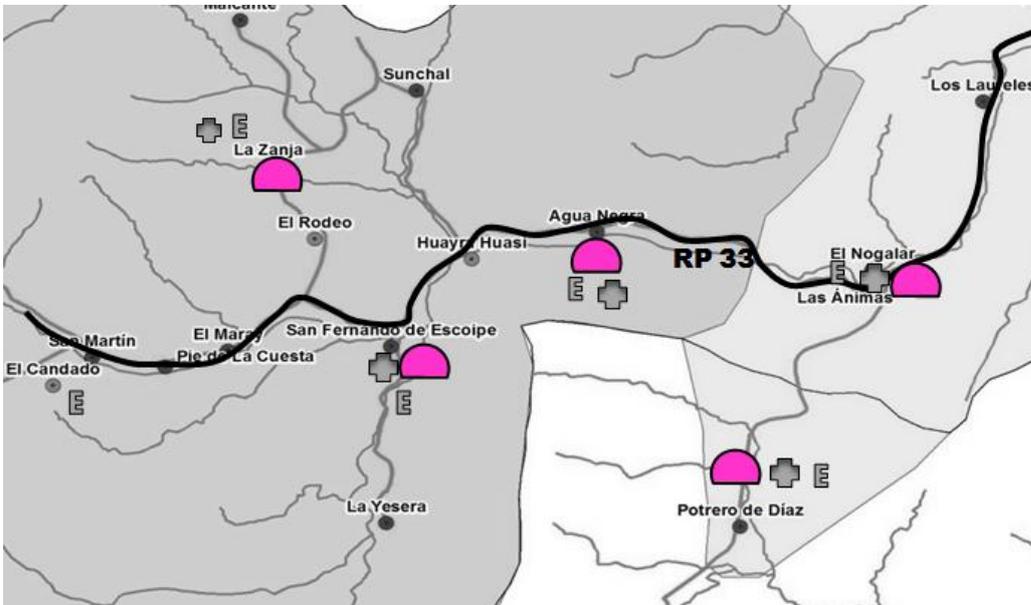
UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- *De Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía.*

Qué se propone

Se propone una red de almacenes de ramos generales cuyo objetivo primordial sea el de generar abastecimiento a las comunidades cercanas. Como consecuencia de la dotación de este nuevo uso mixto, se prevén una serie de efectos:

- ✓ Movimiento social y económico hacia el sector donde se ubique el local comercial
- ✓ Facilidad para el abastecimiento diario y periódico
- ✓ Arraigo hacia la zona donde viven
- ✓ Disminución de la migración



Se prevén 5 almacenes en la zona de Montaña, Quebrada y Serranías. El gráfico anterior ilustra sobre la ubicación de ellos.

- ✓ Almacén de ramos generales en La Zanja
- ✓ Almacén de ramos generales en San Fernando de Escoipe
- ✓ Almacén de ramos generales en Agua Negra
- ✓ Almacén de ramos generales en Potrero de Díaz Almacén de ramos generales en El Nogalar (ubicado dentro del complejo del parador turístico)

Todos los almacenes debieran ubicarse en la zona central institucional de los parajes mencionados.

Este proyecto posee dos pilares importantes:

- A. La parte edilicia que debe responder a un patrón de edificación visual regional que no agreda el paisaje y se integre con él.
- B. El perfil comercial y económico con el que se debe contar para que funcionen estos emprendimientos. Para ello es necesario apoyarse en el concepto de Asociativismo en puntos como: provisión de mercadería e insumos, transporte de mercadería a los lugares de venta, generación de ofertas cíclicas y diversas en cada almacén, promoción radial de la oferta de cada uno, capacitación sobre venta y atención al público, etc. Por medio de este Asociativismo se busca fortalecer el nuevo rol de estos almacenes. Que serán espacios receptivos de demanda constante. Para ello los propietarios de estos almacenes deberán estar interrelacionados para avanzar en conjunto, fortaleciéndose y no compitiendo entre sí.

Se plantea que cada almacén de ramos generales cuente con un espacio de aproximadamente 20 m². En el cual se pueda exhibir la mercadería de rubros como:

- almacén
- limpieza
- vestimenta

Este almacén deberá contar con un baño, un depósito pequeño y el salón de venta con la exposición de los productos a vender.

En algunos casos estos locales también podrán vender productos elaborados en la zona.

Se plantea una tipología constructiva baja, con colores exteriores claros o colores tierra (marrones, ocre, naturales, etc.)

Sería de interés que el patrón visual que interconecte estos almacenes posea la reminiscencia de antiguos almacenes de ramos generales, donde en un espacio común se lucían altas estanterías de madera con los productos en exposición. Con bolsas grandes de harina, azúcar, porotos, lentejas, etc. para fraccionar y vender en bolsas de papel por gramos o por kilo. (Evitando el uso de bolsas plásticas que aumenten el volumen de materiales inorgánicos a desechar y cooperando así con el Programa de Gestión de Residuos Sólidos en las Unidades de Paisaje Serrano y de Quebrada y Montaña (perteneciente al Eje Ambiental)



Ejemplo de almacenes con reminiscencia antigua

Justificación: (¿Por qué y para qué?)

Se observa un desequilibrio territorial departamental, en cuanto a dotación de equipamiento y de servicios, por lo que la población se ve empujada a dejar sus lugares de orígenes (carentes de servicios y equipamiento comunitario) para asentarse en áreas urbanas donde poseen cerca los lugares de abastecimiento, de recreación, servicios diversos y equipamiento en diferentes rubros, los que le permiten el desarrollo de su vida diaria.

En el análisis y diagnóstico realizado se detecta que uno de los temas principales es el de la falta de múltiples focos de atracción, es decir que se carece de nodos que ofrezcan diversas actividades a los pobladores. En el

caso de los parajes correspondientes a la zona de montaña y serranías, es este uno de los mayores problemas detectados, por ello se focalizan las propuestas en generar espacios o equipamiento que doten a la comunidad de las actividades que hoy carecen y que pueden mejorar su calidad de vida diaria a corto plazo.

En el caso específico de la justificación para los almacenes de ramos generales, es de entender la necesidad de abastecimiento de la población pero casi inentendible que deban desplazarse tantos kilómetros y con vías de acceso tan complejas para poder realizar las compras para los hogares, complicándose aún más la situación por la falta de transporte público.

Entonces se resalta la carencia notoria de espacios que provean a la población de diferentes productos (comercios). Pero aquí no se habla de pequeños almacenes que surgen por falta de alternativas laborales, sino de una red organizada de almacenes de ramos generales que potenciados entre sí, logran un mejor aprovisionamiento de mercadería a precios más bajos para poder brindar a sus comunidades precios competitivos en el mercado local y ofertas importantes.

Esta red de almacenes ofrecerá a la población lugareña el abastecimiento necesario diario o periódico, permitiendo también que viajeros o turistas puedan comprar productos cuando pasen por el lugar.

Coordinación: (¿Quiénes?)

- Municipalidad de Chicoana (área de producción) que organiza la red de almacenes, selecciona a los postulantes para manejar los almacenes y pone en marcha la red.
- Personas que gerencian (pobladores locales) los almacenes que se organizan en red.

Lugar: (Localización – cobertura)

Estos almacenes se ubicarán en el centro institucional de cada uno de los parajes mencionados (La Zanja - San Fernando de Escoipe - Potrero de Díaz y Agua Negra) En lugar específico a definir entre la comunidad correspondiente a cada paraje y la municipalidad de Chicoana. (Si hubiese una construcción municipal en alguno de los parajes sería óptimo reutilizar la misma para este fin.)

En el paraje El Nogalar, este almacén estaría dentro del predio en el que se materializaría el Parador Turístico de El Nogalar.

Calendario: (¿Cuándo?)

- Organización de la red de almacenes de ramos generales: 2º semestre de año 2012
- Búsqueda de financiamiento para este proyecto: 2º semestre de año 2012
- Puesta en marcha de la red y puesta en valor de los edificios existentes a reciclar: 1º semestre de año 2013
- Construcción de nuevos edificios para albergar estos almacenes (espacios pequeños): 2º semestre de año 2013.

Nota: de acuerdo a un relevamiento exhaustivo y a conclusiones de la comunidad y la municipalidad se definirán los lugares exactos de ubicación y en base a ello se definirán necesidades y acciones a realizar.

Procedimientos: (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Desarrollar el proyecto para poder organizar la red de almacenes de manera legal y poder solicitar financiamiento a la Subsecretaría de Financiamiento de la Provincia o a otro organismo que posea créditos para estas iniciativas.
- Presentar el proyecto a la comunidad para buscar interesados en gerenciar estos almacenes (cada almacén debe estar manejado por una persona de ese paraje en el cual se encuentra ubicado)

- Realizar un relevamiento detallado de cada paraje a ubicar estos almacenes y definir lugar exacto de instalación del mismo.
- Definir un patrón de identificación visual que permita personalizar esta red.
- Poner en valor los edificios existentes a reciclarse.
- Construir nuevos edificios para almacenes en parajes en los que no haya construcciones existentes a reutilizar.

El costo aproximado de este proyecto es de \$280.00 (aquí no se incluye el costo del almacén que se ubica en Parador de El Nogalar, ya que ese almacén está dentro del costo de dicho parador)

Destinatarios: (¿Para quiénes?)

- Directos:
 - ✓ Comunidad de cada paraje donde se encuentra el almacén. (5 almacenes = 5 parajes)
 - ✓ Comunidad de parajes cercanos. En el caso del almacén de La Zanja, también beneficiaría a la comunidad de Sunchal y de Malcante. Y en el caso del almacén de San Fernando de Escoipe sería de utilidad también para pobladores de La Yesera.
- Indirectos:
 - ✓ Viajeros
 - ✓ Turistas
 - ✓ Visitantes esporádicos de la zona

Recursos físicos: (¿Con qué?)

- ✓ Edificaciones existentes que puedan servir para reciclar para este uso.
- ✓ Financiamiento solicitado para este proyecto.

Recursos Humanos: (¿Con quiénes?)

- ✓ Un equipo técnico que desarrolle el proyecto de red de almacenes y realice el relevamiento en cada comunidad para definir el lugar de ubicación.
- ✓ Un encargado municipal

Cantidad: (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- ✓ 5 almacenes para 5 parajes.
- ✓ cantidad de mercadería vendida en cada almacén.



Nº
8

TITULO DEL PROYECTO: **Espacios para ferias de artesanos y productores locales**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Sistema Territorial de Espacios Abiertos

SUB PROGRAMA: *Consolidación y resignificación de Espacios Abiertos Existentes*

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía.***

Qué se propone.

Una de las actividades locales con mayor fuerza, es la realización de ferias de artesanos y productores locales de la quebrada. Estas ferias cada año poseen mayor difusión y mayor asistencia de público. En estos sucesos los productores locales exhiben y venden sus productos. En el mismo evento se realizan actividades culturales y venta de comidas típicas. Al acontecimiento asisten personas de la quebrada, residentes en Chicoana y El Carril y visitantes de otras localidades como así también turistas.

Estas actividades logran el inusual movimiento de la población y una diversidad de acciones diarias, creando, aunque sea esporádicamente, un polo de atracción de personas.

Por lo general se realizan en predios de los fortines gauchos de los diferentes parajes.

Estas ferias se realizan en:

- La Zanja
- Pie de la Cuesta
- Agua Negra

Estos fortines poseen instalaciones (a veces tinglados) que acogen estas ferias. Este tipo de construcciones afecta negativamente el paisaje, agrediendo la armonía visual.

Es así que se propone darle un nuevo significado a estos espacios, tanto del punto de vista edilicio como desde lo social y desde su aceptación comunitaria.

Se plantea resignificar los mismos para adecuarlos a la estética local y a las costumbres locales y en paralelo mejorar las instalaciones que se utilizan para los fortines y para la comunidad en general.

De esta manera, en algunos casos se mejorarán las instalaciones si hubiese problemas edilicios a resolver y si existieran carencias detectadas, las mismas serían subsanadas mediante el proyecto.

Estos espacios actualmente son contenedores de actividades sociales, culturales, de recreación y de ocio, que la comunidad vivencia como propios, y se apropia de ellos para su complacencia.

Pero también es necesario mejorar la estética y las comodidades de cada uno de estos lugares. Es decir que el proyecto se sustenta sobre las mejoras de instalaciones edilicias en los predios donde actualmente se realizan las ferias. Por último se detalla que para el caso de Agua Negra o de Pie de la Cuesta se propone construir corrales de aparte para el manejo de ganado mayor. Estos espacios necesitarían menos de 1.000 metros lineales de alambrados de 6 hilos, con postes a tres metros. Se propone realizar remates, en donde todos ven lo que se merca y todos escuchan los precios que se pagan. Ese sistema da transparencia al mercado.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Se necesitan espacios contenedores sociales que a la vez estén bien diseñados y respondan a una demanda de la comunidad cada vez mayor. Por ello surge la necesidad de mejorar las instalaciones actuales donde se realizan estas ferias.

Para que la comunidad comience a tener óptimos espacios abiertos de los cuales se apropie, para los desarrollos de sus actividades deportivas, de ocio, sociales, culturales, etc.

Porque hoy carecen de suficientes sanitarios, se carece de protección superior (toldos o techo) que permitan trabajar en la sombra, pero que no afecten la visual del paisaje natural.

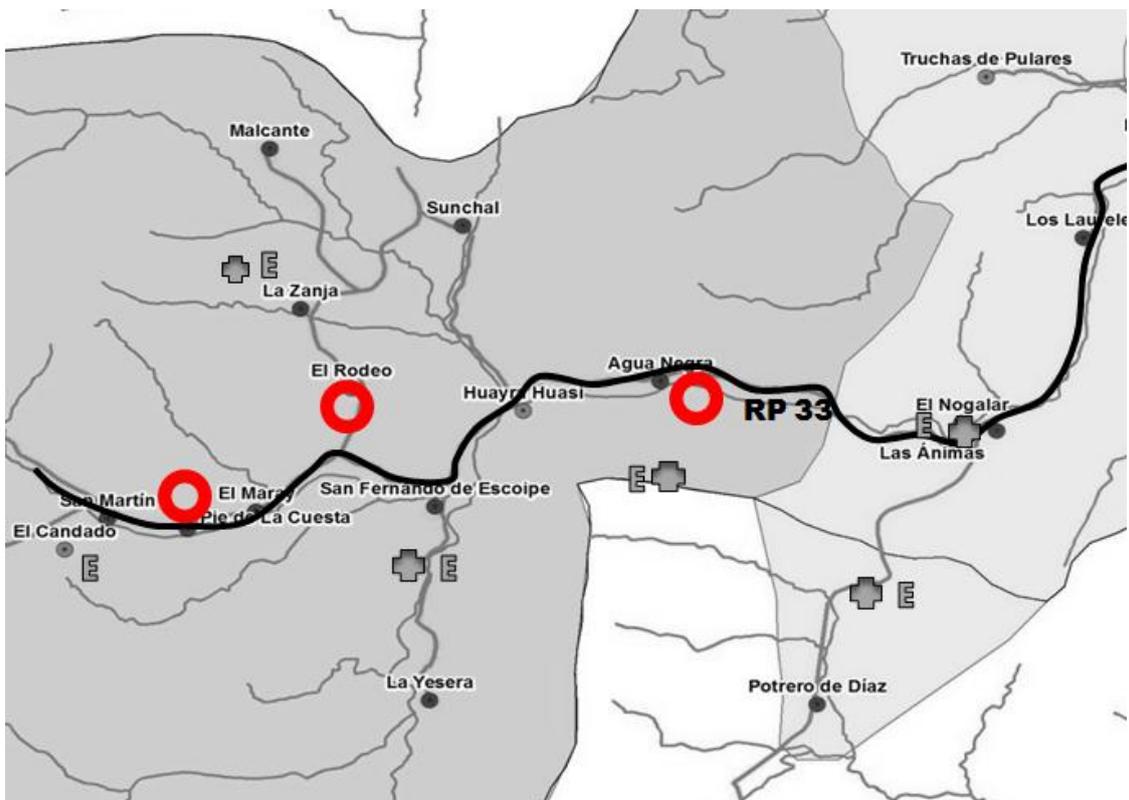
Es necesario trabajar estéticamente el todo, como una sola unidad de paisaje.
(Lo natural y lo social unificados)

Coordinación (¿Quiénes?)

- ✓ Municipalidad de Chicoana
- ✓ Fortines Gauchos de estos parajes
- ✓ INTA (Pro Huerta)
- ✓ Comunidad en general de cada paraje.

Lugar (Localización – cobertura)

En los lugares específicos donde se realizan las ferias actualmente, mejorando las instalaciones existentes.



Calendario (¿Cuándo?)

A partir de un relevamiento exhaustivo se determinarán las prioridades y en base a ello se estipularán las diferentes etapas.

- Se plantea un inicio de relevamiento detallado de cada lugar donde se realizan las ferias en 3º trimestre de 2012.
- Un proyecto de remodelación y re significación para cada instalación de cada paraje (3 parajes) en 4º trimestre de 2012.
- Un inicio de obras para mejoramiento y consolidación de los espacios 2º semestre año 2013
- La etapa de obras puede a su vez subdividirse en tres etapas (una para cada paraje)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Relevamiento detallado de las instalaciones existentes. Participación comunitaria donde se expongan deseos y necesidades para esos espacios.
- Elaboración de proyecto arquitectónico y paisajístico para la re significación de los tres predios y sus correspondientes instalaciones.
- Talleres de Participación con la comunidad para validar los proyectos.
- Inicio de obras de mejoramiento de instalaciones.
- Obra de paisajismo en el predio en general.

Costo estimado: \$750.000. Que se puede dividir en tres etapas de \$250.000 cada una.

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- ✓ Productores y expositores de la feria.
- ✓ Comunidad de cada paraje
- ✓ Visitantes de Chicoana y El Carril.
- ✓ Visitantes de otras localidades del Valle de Lerma
- ✓ Turistas

Recursos físicos (¿Con qué?)

- ✓ Con predios de los fortines gauchos
- ✓ financiamiento solicitado para este proyecto.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- ✓ Equipo técnico que realice el proyecto y lleve a cabo las instancias participativas con la comunidad

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- ✓ Más cantidad de ferias a lo largo del año.
- ✓ Mayor comodidad para los feriantes y los visitantes
- ✓ Más armonía en el paisaje sin instalaciones agresivas visualmente (como tinglados)

Antecedentes



Puestos de venta en Parque La Candelaria – Medellín - Colombia



TITULO DEL PROYECTO: **Parques Integradores de la Quebrada**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Sistema Territorial de Espacios Abiertos

SUB PROGRAMA: *Nuevos espacios abiertos*

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía.***

Qué se propone.

Se propone trabajar en el territorio sobre el fortalecimiento de espacios abiertos. Esto quiere decir que se debe proyectar para que se otorguen a la comunidad espacios de calidad, para la realización de actividades de ocio, recreativas, deportivas y culturales.

Se busca conceder a la territorial una estructura de espacios óptimos donde haya una apropiación social gratuita.

Se trata de conceptualizar a estos espacios integradores como nutrientes configuracionales esenciales para la urbanidad, la calidad social, y la vigencia socio - política - culturales de las áreas pobladas.

La integralidad del concepto de Espacios Abiertos, al que se refiere el Sub Programa, implica considerar que la función de recreación, tradicionalmente ligada al “espacio verde”, debe complementarse con otras como la preservación ecológica, el autorreconocimiento social, la educación y el turismo.

La esencia de la propuesta está en la búsqueda de una sabia proporción y articulación entre los ámbitos construidos y no construidos.

Se plantean espacios de contención social donde puedan realizarse actividades como:

- fútbol
- tenis
- básquet
- patín
- atletismo
- salto en camas elásticas
- lectura
- talleres de teatro
- gimnasia modeladora
- talleres de música
- talleres de pintura
- juegos varios
- talleres de apoyo educativo
- descanso, etc.

Para lograr la conjunción de todas estas actividades se debe pensar en un espacio flexible y fluido, que posea la facilidad de transformarse según las necesidades y que permita el uso de varias actividades en paralelo.

Se hace necesario que estos espacios cuenten con zonas cubiertas y mini espacios cerrados y con otras zonas semicubiertas y zonas totalmente abiertas. Por ejemplo:

- Zonas cerradas para:
 - ✓ Lectura (biblioteca)
 - ✓ Talleres de apoyo educativo
 - ✓ Salas de juego de mesa
- Zonas semi cubiertas para:
 - ✓ talleres de teatro
 - ✓ gimnasia modeladora
 - ✓ talleres de música
 - ✓ talleres de pintura
 - ✓ juegos varios
 - ✓ descanso
- Zonas al aire libre (con importante diseño de paisaje y usos de especies arbóreas para crear zonas de sombra)
 - ✓ fútbol
 - ✓ tenis
 - ✓ básquet
 - ✓ patín
 - ✓ atletismo
 - ✓ salto en camas elásticas
 - ✓ descanso

También se debe designar un espacio dentro de cada parque integrador, para que sea contenedor de los residuos reciclables (botellas de vidrio, cartones, papeles, botellas plásticas, etc.). La comunidad de cada paraje, contribuirá de

manera especial a la gestión de residuos sólidos, separando los residuos en origen, tratando en su lugar de origen lo orgánico para elaboración de abono de la tierra. Y lo sólido seco, es decir, lo que sea reciclable, se llevará a cada parque integrador donde se reunirán estos elementos y posteriormente la municipalidad gestionará su traslado a una organización que compre los mismos.

En los parques posiblemente se puedan colocar contenedores especialmente diseñados para estos fines.



Estos conjuntos de diferentes zonas construidas y no construidas variarán de acuerdo a cada paraje y a cada comunidad. Por lo tanto no todos poseerán las mismas actividades para desarrollar, aunque algunas pueden repetirse en todos.

No todos los parques integradores poseerán el mismo diseño arquitectónico. Esto surge como consecuencia de pensar al parque como espacio de la comunidad y para la comunidad, por ello estos espacios responderán a sueños y demandas de cada población.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Se ha detectado que la población posee una notable falta de contención social, que por diferentes motivos se encuentra aislada de todo.

En el caso específico de la comunidad de la quebrada y de serranías, el mayor conflicto social es el desapego por sus lugares de orígenes, la intención de migrar hacia zonas urbanas con mayores ofertas de servicios y de equipamiento.

También es notable la falta de lugares para que la comunidad se reúna en actividades deportivas, de ocio y/o culturales.

Por ello, surge la necesidad de contar con este tipo de espacios multiuso, con diversidad de opciones para actividades varias y con mixtura de espacios (abiertos, cerrados, semi cerrados) que “urbanicen” los parajes alejados, brindándoles la sensación y la realidad de estar más incluidos en la sociedad general.

Coordinación (¿Quiénes?)

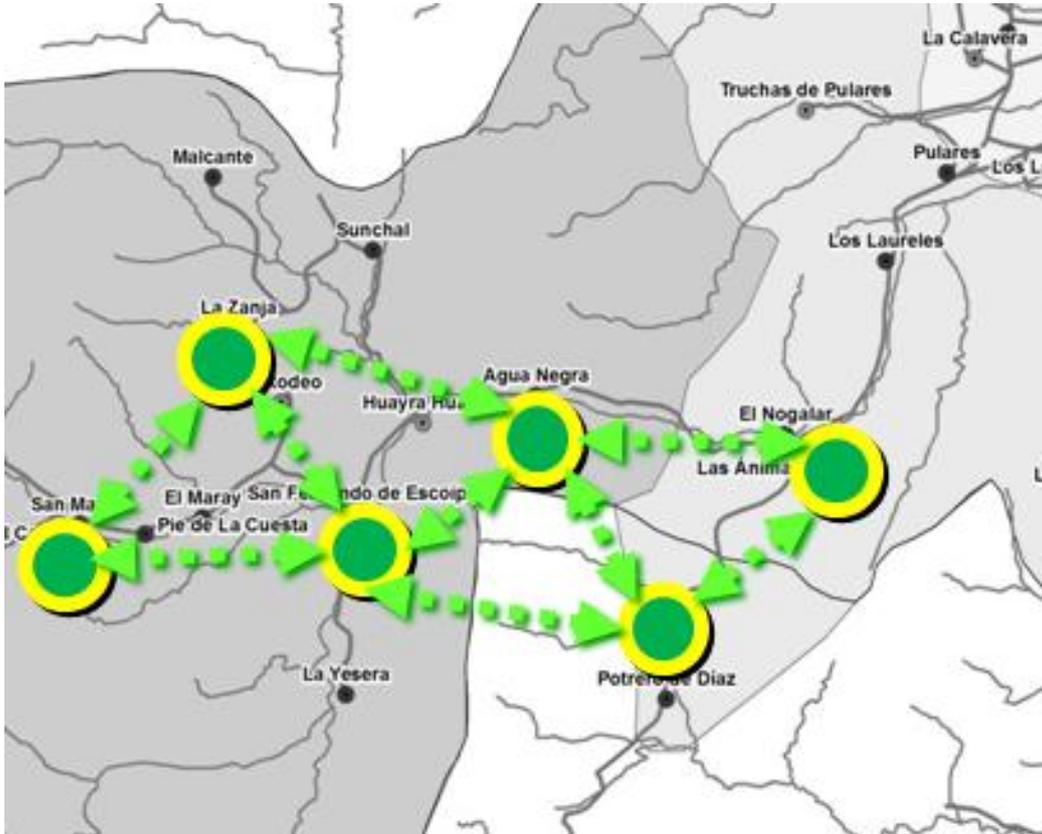
- ✓ Formulación del proyecto para solicitar el financiamiento: Municipalidad de Chicoana.
- ✓ Desarrollo del proyecto ya financiado: Equipo técnico interdisciplinario en coordinación con la Municipalidad de Chicoana.
- ✓ Etapa de construcción: empresa constructora que gane la licitación en coordinación con la Municipalidad de Chicoana.

Lugar (Localización – cobertura)

Se plantean 6 parques integradores en la zona de quebrada y serranías.

Se sugiere que estos parques integradores se ubiquen en los centros institucionales de cada paraje, potenciando así el concepto de un centro con servicios y actividades diferentes.

La ubicación exacta deberá ser definida cuando este proyecto se encuentre en su fase de relevamiento.



Calendario (¿Cuándo?)

- Formulación del proyecto para solicitar el financiamiento: 2° semestre de año 2012
- Desarrollo del proyecto ya financiado: 2° semestre del año 2013
- Etapa de construcción: año 2014

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Formulación del proyecto para realizar la solicitud del financiamiento.
- Elaboración de un plan participativo en el que la comunidad de cada paraje a intervenir diseñe en acompañamiento con un equipo técnico interdisciplinario cada parque integrador.
- Iniciación de la etapa de diseño participativo.
- Realización de planos técnicos y pliegos para licitación.
- Licitación de las obras.
- Iniciación de obras.

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Directos:
 - ✓ Comunidad de San Martín
 - ✓ Comunidad de La Zanja
 - ✓ Comunidad de San Fernando de Escoipe
 - ✓ Comunidad de Agua Negra
 - ✓ Comunidad de Potrero de Díaz
 - ✓ Comunidad de El Nogalar

- Indirectos:
 - ✓ Comunidad de Sunchal
 - ✓ Comunidad de Malcante
 - ✓ Comunidad de La Yesera
 - ✓ Visitantes y turistas

Recursos físicos (¿Con qué?)

Financiamiento a solicitar en uno o varios organismos del Gobierno de la Provincia de Salta.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- Equipo municipal
- Equipo técnico interdisciplinario que desarrolle el proyecto
- Comunidad que participe de las instancias participativas.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- 1 Espacio cerrado para uso de biblioteca, capacitación o apoyo escolar y sala de juegos.
- 1 espacio semi cubierto para actividades como talleres. (con techo o toldo superior)
- 1 espacio abierto con un playón en el que se puedan realizar diferentes actividades.

- Generar un mínimo de actividades comunitarias organizadas por la municipalidad. (2 por año)
- Generar un mínimo de actividades recreativas y deportivas organizadas por las escuelas. (3 al año)
- Generar un mínimo de actividades de apoyo educativo dependiente de la municipalidad (2 al año)
- Generar un mínimo de actividades culturales dependientes de la municipalidad (2 veces al año)



Nº
10

TITULO DEL PROYECTO: **Paradores para colectivos**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

SUB PROGRAMA: *Transporte Público*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- *De Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía.*

Qué se propone.

Se propone la realización de espacios de resguardo para las personas cuando esperan el colectivo. Estas garitas formarán una red de paradores que proporcionarán a la comunidad lugareña y también a otros usuarios, el beneficio del resguardo climático y la dotación de equipamiento para descanso.

Cada garita constará de un espacio semicubierto, con techo y tres lados verticales cerrados para protección contra el viento.

Estos espacios semi cerrados poseerán:

- señalización vial
- señalización turística
- bancas para descanso y espera del colectivo
- vereda perimetral
- accesorios útiles para ciclistas (ganchos para colgar bicis)

Las mismas deberán formar parte de la armonía del paisaje natural, por lo que se plantea un uso adecuado de materiales, colores y formas que no agredan al paisaje existente que se desea revalorizar como atractivo turístico.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

La mayor parte de esta población hace uso del servicio de transporte público a pesar de su insuficiencia e ineficacia. De todas maneras es alto el número de usuarios de este servicio.

Además se presentan otros usuarios esporádicos como viajeros y turistas que también utilizarían estas casillas.

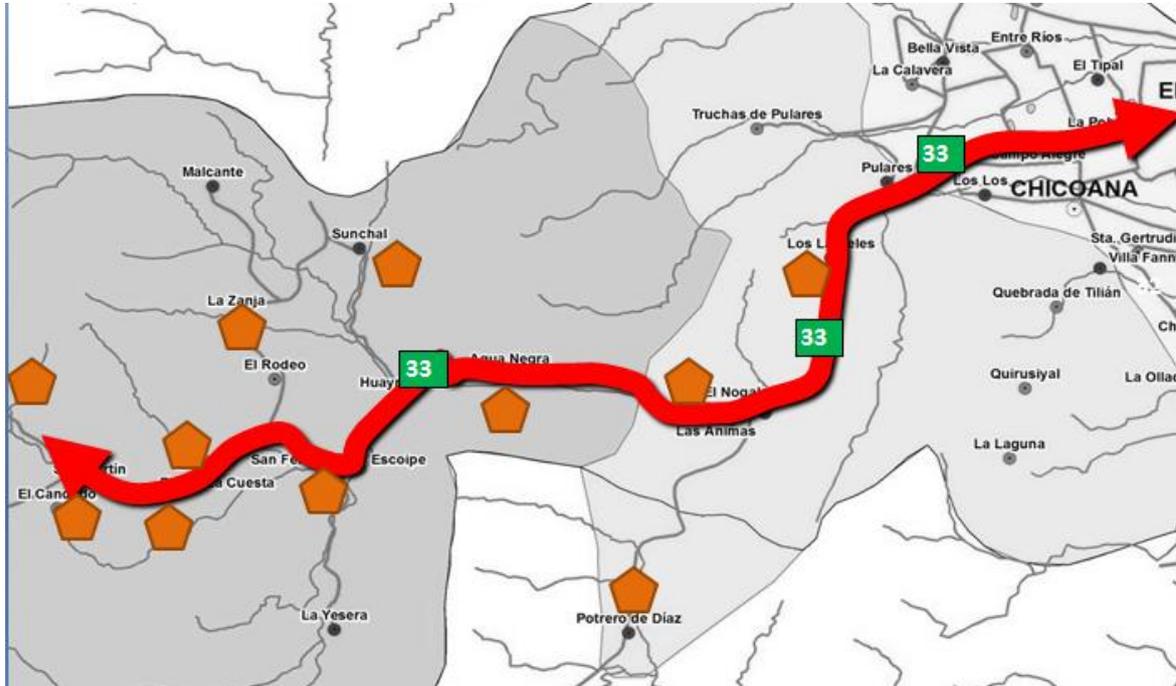
En esta zona geográfica hay días de frío extremo con fuertes vientos por lo que la protección se hace necesaria.

Coordinación (¿Quiénes?)

- Coordinación del proyecto arquitectónico: Municipalidad de Chicoana
- Control de Obra: Municipalidad de Chicoana

- Obra: Empresa constructora

Lugar (Localización – cobertura)



Estas garitas se localizarán sobre la RP33 en los siguientes parajes o lugares:

- Acceso a Valle Encantado
- San Martín
- Pie de La Cuesta
- El Maray
- San Fernando de Escoipe
- Agua Negra
- El Nogalar
- Los Laureles

Y tres paradores se ubicarán en los centros institucionales de los siguientes parajes:

- La Zanja
- Sunchal
- Potrero de Díaz

El lugar exacto de ubicación, se definirá luego del relevamiento detallado del recorrido del nuevo sistema de transporte diferenciado para la quebrada y de la posibilidad física de espacio disponible para la construcción de los paradores.

Calendario (¿Cuándo?)

- Proyecto a realizarse a mediano plazo.

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

La Municipalidad deberá realizar con su equipo técnico un proyecto arquitectónico que dé respuesta las necesidades de la población, siempre con miras a un respeto por el paisaje natural.

Se debe llamar a licitación para la construcción de estos 11 paradores. Se sugiere que se realicen todos dentro de la misma etapa.

El costo aproximado es de \$ 61.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Directos
 - ✓ Comunidad de la quebrada
 - ✓ Visitantes de la comunidad de la quebrada
 - ✓ Ciclistas
- Indirectos
 - ✓ Turistas
 - ✓ Practicantes de trekking

Recursos físicos (¿Con qué?)

Con financiamiento a solicitar en la Subsecretaría de Financiamiento de la Provincia.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

Con el equipo Municipal para la elaboración del proyecto.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

11 paradores de colectivos que permitan a la comunidad una espera segura y protegida

Antecedentes



Parador de colectivos en parajes rurales de Inglaterra



TITULO DEL PROYECTO: **Transporte diferenciado para parajes de la Quebrada**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

SUB PROGRAMA: *Transporte Público*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- *De Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía.*

Qué se propone.

La propuesta de este proyecto es la puesta en marcha de un sistema de transporte público diferenciado para la quebrada de Escoipe. Esto quiere decir que se piensa en un transporte de pequeña escala con una frecuencia especial y con un recorrido incluyente, no excluyente.

Se prevé la constitución de una empresa que deberá estar regularizada por la AMT (Autoridad Metropolitana de Transporte), y cuya naturaleza puede ser de aporte solamente privado o mixto (privado – público).

En el departamento ya existen antecedentes de un servicio diferenciado: se trata de la empresa Aparicio que realiza recorrido desde Rosario de Lerma hasta Chicoana, atravesando la zona productiva del valle, por el camino de los vallistos.

Este proyecto debiera considerar un recorrido que incluya a la mayor parte de parajes posibles, incluso a los que no se encuentran sobre RP 33, es decir, La Zanja, Sunchal y Potrero de Díaz.

Está claro, que para que el servicio se pueda desarrollar con normalidad y seguridad, anteriormente a este servicio, se deben realizar obras de mejoramiento y consolidación de los caminos que conducen a estos parajes.

En este caso se debe planificar un flujo de personas escaso y no regular en cuanto a días y horarios. Provocando ello la necesidad de contar con unidades de pequeño tamaño que no generen costos innecesarios.

Se plantea el uso de unidades de pequeña escala, tipo combi, que permitan el traslado de un número reducido de personas. Cuyo tamaño sea apto para caminos sinuosos.

También se debe tener en cuenta que este servicio de transporte debiera poseer aproximadamente 2 recorridos diarios. Estos recorridos deben estar

alternados con los horarios en los que pasa la combi municipal para los estudiantes y deben estar también intercalados con los colectivos de la Empresa Marcos Rueda, que pasa solamente por la RP 33.

De esta manera se mejora la conectividad y la accesibilidad a los parajes hoy aislados.

Este proyecto está directamente relacionado al Proyecto de Transporte Social propuesto en el "Plan de Desarrollo sustentable y sostenido de pequeños municipios y comunas de la Provincia de Salta".

"...Desde el Plan Estratégico dejamos abierto el dialogo a una Propuesta de Implementación de un Sistema Intermunicipal de Transporte que podría concretarse a partir de la creación de Empresas Intermunicipales de Transporte de Pasajeros, en las cuales los Municipios a través de sus representantes y las empresas privadas, forjen alianzas tendientes a encontrar las soluciones a la problemática planteada. Un elemento fundamental a tener en cuenta desde el inicio de este proceso será la Participación Comunitaria en donde los actores implicados puedan plantear tanto sus necesidades como posibles soluciones al problema."²

Se debe aclarar que el Proyecto de Transporte Social antes mencionado, posee voluntad de ser desarrollado. La misma fue expresada por la Subsecretaría de Planificación Territorial de Inversión Pública dependiente de la Secretaría Nacional de Planificación Estratégica Territorial.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

El transporte público en esta zona se convierte en un verdadero problema. Como consecuencia de la dispersión de los parajes, de su ubicación y de su topografía, no existe un servicio de transporte público para estos lugares.

² Informe Final Consultor Urbano Territorial – Arq. Estela Opertti

La quebrada se caracteriza por una dispersión de parajes y dentro de ellos por un importante esparcimiento de viviendas respecto al centro institucional. Esto sumado al mal estado de los caminos que conducen a ellos, ocasiona aislamiento en la comunidad lugareña, y conflictos para los visitantes que deseen acceder al lugar.

Si además se suma la falta de un transporte público frecuente que permita el desplazamiento de la población de manera normal, la situación se convierte en caótica y genera un total aislamiento social, lo que provoca carencias, migraciones y abandono del terruño.

De acuerdo a información suministrada³, los parajes de Chicoana, no generan un flujo importante de movimiento de personas. Lo que denota la innecesaria dotación de una línea de colectivos urbanos exclusiva hasta cada paraje. Por ello lo que se propone es la mixtura de transporte.

Coordinación (¿Quiénes?)

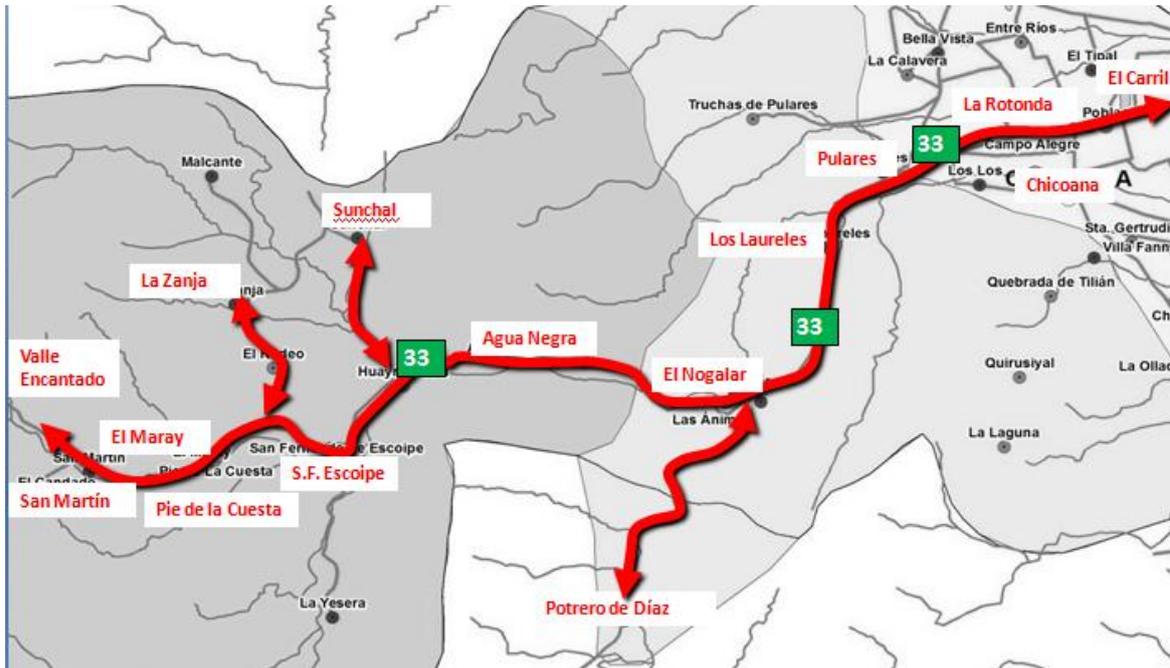
- Municipalidad de Chicoana
- AMT (Autoridad Metropolitana de Transporte)

Lugar (Localización – cobertura)

Se plantea una cobertura para este servicio diferenciado, desde la localidad de El Carril hasta el acceso al Valle Encantado en la Cuesta del Obispo.

Por qué se incluye el Carril y Chicoana dentro de este recorrido: porque la gente debe llegar hasta estos puntos urbanos para realizar trámites institucionales y para desarrollar actividades comerciales, sumándose a futuro el progreso de actividades educativas y de ocio.

³ Entrevista a Lic. Mariana Gasparotto - AMT



Paradas para este nuevo transporte diferenciado de la quebrada.

Calendario (¿Cuándo?)

En el transcurso del año 2014 se debiera realizar esta constitución empresarial y su puesta en marcha con los nuevos recorridos.

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Reunirse con AMT y desarrollar una propuesta viable que reditúe al empresario y solucione los conflictos de la comunidad.
- Formular un proyecto para solicitar financiamiento o para mostrar la idea a un privado que le pueda interesar desarrollar el negocio.
- Poner en marcha el proyecto.
- Monitorear el funcionamiento del nuevo transporte diferenciado.

Costo estimado: \$ 650.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Comunidad de la Quebrada de Escoipe
- Visitantes

- Familiares de los lugareños
- Turistas

Recursos físicos (¿Con qué?)

- Con financiamiento a solicitar en AMT
- Con aporte de privado/s que constituyan la empresa.

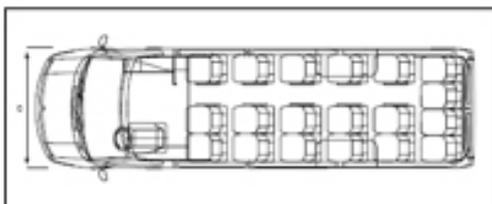
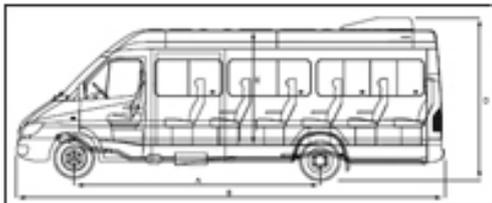
Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- Municipalidad de Chicoana para gestionar el proyecto ante AMT.
- Particulares (privados) que se interesen por esta actividad comercial.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- Al menos 2 unidades
- 2 recorridos diarios

Antecedentes



6.5. PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

6.5.1. MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DEL EQUIPAMIENTO EDUCATIVO

Este proyecto responde a las necesidades de obras de mejoramiento edilicio en el ámbito educativo. De acuerdo a relevamientos realizados, muchos de los establecimientos educativos existentes y en funcionamiento, precisan adecuación de instalaciones, arreglo de estructuras de techos, colocación de aislaciones térmicas e hidrófugas en los techos, reposición de vidrios rotos, pintura, arreglo de sanitarios, etc. Existe anualmente una partida presupuestaria a nivel provincial, que en muchos casos no alcanza para realizar todo lo necesario. Los alumnos deben contar con un espacio acogedor para realizar las tareas concernientes a su educación.

6.5.2. MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DEL EQUIPAMIENTO SANITARIO

El presente proyecto, surge de la necesidad de realizar obras de mantenimiento edilicio en los puestos sanitarios de la zona. En algunos urge arreglar revoque de paredes, o estructuras de techos, como así también obras menores de pintura, arreglos de pisos, etc. Este programa busca generar un espacio de calidad para la atención de la salud de esta zona.

6.5.3. MEJORAMIENTO Y CONSOLIDACIÓN DE CAMINO A LA YESERA

Este proyecto plantea una serie de trabajos viales menores que permitan mejorar la transitabilidad del camino a La Yesera, sin fomentar un uso masivo del mismo. Dotando a los pobladores de La Yesera de una mejor accesibilidad.

6.5.4. MEJORAMIENTO Y CONSOLIDACIÓN DE CAMINO A TRUCHAS DE PULARES

Este proyecto plantea obras de mejoramiento del estado del camino al complejo Truchas de Pulares. Si bien se trata de un camino de propiedad privada, sería de utilidad a largo plazo que el mismo se mejorara para potenciar a nivel turístico local el Comedor y criadero de Truchas de Pulares.

6.5.5. BADÉN PARA SAN FERNANDO ESCOPE

Este proyecto plantea una solución básica a la falta de accesibilidad a San Fernando de Escoipe. Actualmente se debe cruzar el río en vehículo, pero ante crecidas del mismo, la población queda aislada. Muchos vehículos no pasan por el cauce del río ni en épocas normales, así que la situación empeora, obligando a alumnos y docentes a cruzar a pie el río.

Se plantea la realización de un badén que permita el tránsito de vehículos normales para llegar a la zona institucional del paraje, aunque el conflicto ante crecidas importantes del río no se solucione con el mismo.



Obra badén sobre río Santa Cruz. Catamarca
Colocación de mallas y preparación del badén para el hormigonado. Obra realizada por Vialidad Nacional.



Obra badén sobre río Santa Cruz. Catamarca
Obra terminada y badén habilitado al tránsito. Obra realizada por Vialidad Nacional

1.1.1. MANTENIMIENTO CORRECTIVO

Este proyecto propone crear un sistema formal que permita registrar la detección de problemas de mantenimiento y asegurar su solución y seguimiento a nivel de trabajos y reparaciones viales. Este proyecto va directamente relacionado a la ejecución del proyecto siguiente.

1.1.2. MANTENIMIENTO PREVENTIVO

Con este proyecto se persigue implantar en los municipios una manera de trabajo-acción con sistemas de gestión integrada. Este tipo de Mantenimiento se antepone al problema, accidente o desperfecto. Focaliza los esfuerzos en la organización y la observación sistémica y profunda de cada elemento componente de las vías pertenecientes al territorio municipal.





CAPÍTULO 4

4. UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTIÓN DE PARAJES RURALES DE ZONAS CON PREDOMINIO DE MONOCULTIVOS

4.1. PROYECTOS TRASCENDENTES

En este apartado se presentarán las fichas de los Proyectos Trascendentes para esta Unidad de Desarrollo y Gestión. Cada uno de los proyectos aparecerá separado por carátulas identificatorias de ellos.



TITULO DEL PROYECTO: **Parques Integradores Rurales**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Sistema Territorial de Espacios Abiertos

SUB PROGRAMA: *Nuevos Espacios Abiertos*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Rurales de Zonas con predominio de monocultivos.***

Objetivos

- Crear espacios de inclusión social para niños, jóvenes, adultos y ancianos a través del deporte, los juegos, el arte, la cultura y la educación.
- Ofrecer a la comunidad espacios de esparcimiento y recreación.
- Dotar a niños y jóvenes de espacios multiuso para la realización de deportes.
- Fomentar la educación y la lectura con el uso de bibliotecas populares atractivas.
- Promover la participación de niños y jóvenes en juegos de ingenio.

Qué se propone.

Se propone trabajar en el territorio sobre el fortalecimiento de espacios abiertos. Esto quiere decir que se debe proyectar para que se otorguen a la comunidad espacios de calidad, para la realización de actividades de ocio, recreativas, deportivas y culturales.

Se busca conceder a la concepción territorial una estructura de espacios óptimos donde haya una apropiación social gratuita.

Se trata de conceptualizar a estos espacios integradores como nutrientes configuracionales esenciales para la urbanidad, la calidad social, y la vigencia socio - política - culturales de las áreas pobladas.

La integralidad del concepto de Espacios Abiertos, al que se refiere el Sub Programa, implica considerar que la función de recreación, tradicionalmente ligada al “espacio verde”, debe complementarse con otras como la preservación ecológica, el autorreconocimiento social, la educación y el turismo.

La esencia de la propuesta está en la búsqueda de una sabia proporción y articulación entre los ámbitos construidos y no construidos.

Se plantean espacios de contención social donde puedan realizarse actividades como:

- fútbol
- tenis
- básquet
- patín
- atletismo
- salto en camas elásticas
- lectura
- talleres de teatro
- gimnasia modeladora
- talleres de música
- talleres de pintura
- juegos varios
- talleres de apoyo educativo
- descanso, etc.

Para lograr la conjunción de todas estas actividades se debe pensar en un espacio flexible y fluido, que posea la facilidad de transformarse según las necesidades y que permita el uso de varias actividades en paralelo.

Se hace necesario que estos espacios cuenten con zonas cubiertas y mini espacios cerrados y con otras zonas semicubiertas y zonas totalmente abiertas. Por ejemplo:

- Zonas cerradas para:
 - ✓ Lectura (biblioteca)
 - ✓ Talleres de apoyo educativo
 - ✓ Salas de juego de mesa
- Zonas semi cubiertas para:
 - ✓ talleres de teatro

- ✓ gimnasia modeladora
- ✓ talleres de música
- ✓ talleres de pintura
- ✓ juegos varios
- ✓ descanso
- Zonas al aire libre (con importante diseño de paisaje y usos de especies arbóreas para crear zonas de sombra)
 - ✓ fútbol
 - ✓ tenis
 - ✓ básquet
 - ✓ patín
 - ✓ atletismo
 - ✓ salto en camas elásticas
 - ✓ descanso

Estos conjuntos de diferentes zonas construidas y no construidas variarán de acuerdo a cada paraje y a cada comunidad. Por lo tanto no todos poseerán las mismas actividades para desarrollar, aunque algunas pueden repetirse en todos.

No todos los parques integradores poseerán el mismo diseño arquitectónico. Esto surge como consecuencia de pensar al parque como espacio de la comunidad y para la comunidad, por ello estos espacios responderán a sueños y demandas de cada población.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Se ha detectado que la población posee una notable falta de contención social, que por diferentes motivos se encuentra aislada de las áreas urbanas consolidadas.

Es notable la falta de lugares para que la comunidad se reúna en actividades deportivas, de ocio y/o culturales.

Por ello, surge la necesidad de contar con este tipo de espacios multiuso, con diversidad de opciones para actividades varias y con mixtura de espacios (abiertos, cerrados, semi cerrados) que “urbanicen” los parajes alejados, brindándoles la sensación y la realidad de estar más incluidos en la sociedad general.

Coordinación (¿Quiénes?)

- ✓ Formulación del proyecto para solicitar el financiamiento: Municipalidad de Chicoana.
- ✓ Desarrollo del proyecto ya financiado: Equipo técnico interdisciplinario en coordinación con la Municipalidad de Chicoana.
- ✓ Etapa de construcción: empresa constructora que gane la licitación en coordinación con la Municipalidad de Chicoana.

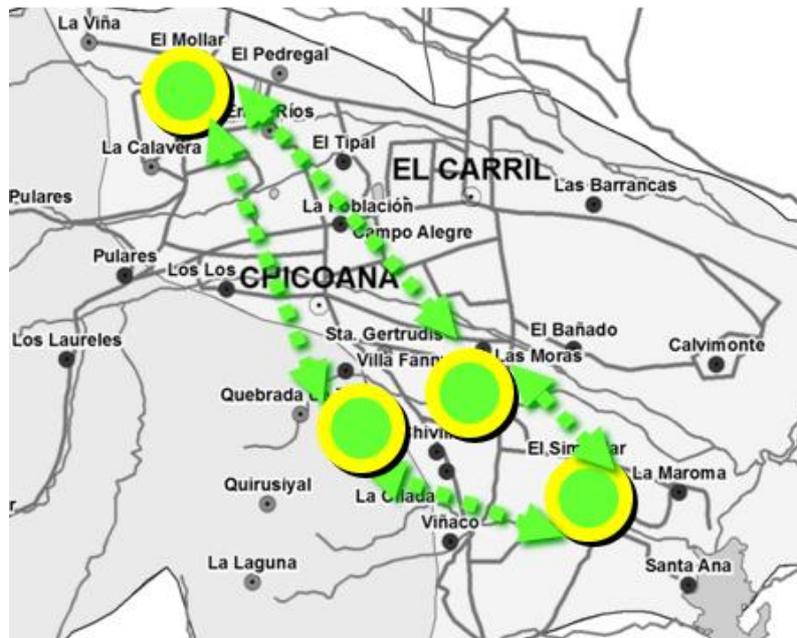
Lugar (Localización – cobertura)

Se plantean 4 parques integradores en la zona de parajes rurales de monocultivo extensivo. En El Mollar, en El Simbolar, en Villa Fanny y en Las Moras.

Se sugiere que estos parques integradores se ubiquen en los centros institucionales de cada paraje, potenciando así el concepto de un centro con servicios y actividades diferentes.

Para el caso del parque en Villa Fanny, se sugiere analizar el establecimiento educativo existente y sus espacios no utilizados para reutilizarlos para este proyecto.

La ubicación exacta deberá ser definida cuando este proyecto se encuentre en su fase de relevamiento.



Calendario (¿Cuándo?)

Se plantea la materialización de este proyecto a corto plazo (5 años) con las siguientes actividades:

- Formulación del proyecto para solicitar el financiamiento
- Desarrollo del proyecto ya financiado
- Etapa de construcción de cada parque integrador

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Formulación del proyecto para realizar la solicitud del financiamiento.
- Elaboración de un plan participativo en el que la comunidad de cada paraje a intervenir diseñe en acompañamiento con un equipo técnico interdisciplinario cada parque integrador.
- Iniciación de la etapa de diseño participativo.
- Realización de planos técnicos y pliegos para licitación.

- Licitación de las obras.
- Iniciación de obras.

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Directos:
 - ✓ Comunidad de El Mollar
 - ✓ Comunidad de Villa Fanny
 - ✓ Comunidad de Las Moras
 - ✓ Comunidad de El Simbolar
- Indirectos:
 - ✓ Comunidad de La Maroma
 - ✓ Comunidad de Bella Vista
 - ✓ Comunidad de Chivilme
 - ✓ Visitantes y turistas

Recursos físicos (¿Con qué?)

Financiamiento a solicitar.

Se sugiere analizar y ver la factibilidad de insertar este proyecto dentro del Plan Ahí de la Presidencia de la Nación. Este plan brinda los siguientes bienes y servicios entre otros tantos temas:

- ✓ Polo de Infraestructura social (infraestructura y equipamiento). Edificación de viviendas y Centros Integradores Comunitarios rurales, incorporación de centros integradores comunitarios móviles, construcción de redes de saneamiento, desarrollo de energías alternativas, construcción de playones deportivos, creación y mejoramiento de vías de acceso y comunicación.
- ✓ Polo de organización social. Constitución y consolidación de las mesas de gestión local; promoción de derechos; organización de talleres recreativos y culturales con niños y jóvenes; formación de promotores juveniles; puesta en marcha de bibliotecas populares, orquestas y

bandas infantiles y juveniles; desarrollo de actividades deportivas (deporte social); fortalecimiento de centros de jubilados.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- Equipo municipal
- Equipo técnico interdisciplinario que desarrolle el proyecto
- Comunidad que participe de las instancias participativas.
- Entidad del Estado Nacional que financie el proyecto.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

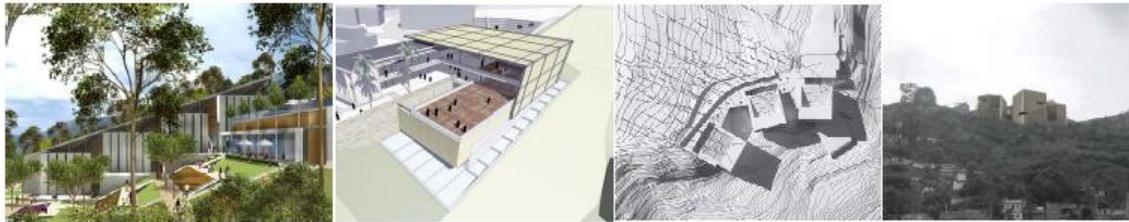
- 1 Espacio cerrado para uso de biblioteca, capacitación o apoyo escolar y sala de juegos.
- 1 espacio semi cubierto para actividades como talleres. (con techo o toldo superior)
- 1 espacio abierto con un playón en el que se puedan realizar diferentes actividades.
- Generar un mínimo de actividades comunitarias organizadas por la municipalidad. (2 por año)
- Generar un mínimo de actividades recreativas y deportivas organizadas por las escuelas. (3 al año)
- Generar un mínimo de actividades de apoyo educativo dependiente de la municipalidad (2 al año)
- Generar un mínimo de actividades culturales dependientes de la municipalidad (2 veces al año)

Antecedentes

Se toma como antecedente la excelente experiencia realizada en Medellín, Colombia con el Urbanismo Social.



EL PLAN MUNICIPAL DE PARQUES BIBLIOTECAS



Compromiso de toda la ciudadanía

PARQUE BIBLIOTECA SAN JAVIER



Compromiso de toda la ciudadanía

PROGRAMAS ESTRATEGICOS DEL PLAN DE DESARROLLO 2004-2007



PROGRAMAS ESTRATEGICOS DEL PLAN DE DESARROLLO 2004-2007



“Déficit de espacio público y discontinuidad en la movilidad peatonal: La carencia de espacio público tiene efecto directo en los barrios, está asociada a la poca integración comunitaria, al deterioro ambiental y la inseguridad peatonal. Además, se ve reflejada en la tendencia al hacinamiento, la discontinuidad en la movilidad peatonal que alarga los tiempos de desplazamiento entre un barrio y a la ineficiencia en los sistemas de transporte.”⁴

⁴ Proyecto Urbano Integral Nororiental – Medellín - www.medellin.gov.co

“...Medellín, un espacio para el encuentro ciudadano agrupa... proyectos que patrocinan procesos de cambio favorable en los componentes sociales y culturales de la población, como los proyectos de Fortalecimiento de las Bibliotecas como centros integrales de desarrollo cultural y social y la construcción y desarrollo del Parque Explora.

La estrategia de dichos proyectos radica en realizar intervenciones de impacto, a partir del desarrollo de grandes infraestructuras e inversiones que permitan la unidad de esfuerzos y acciones integrales en los sectores. Una vez reconocidos los nodos urbanos, los proyectos estratégicos desmarginan estas zonas y las articulan a la ciudad, buscando el equilibrio social.

El Plan Municipal de Parques Bibliotecas que genera espacios culturales, recreativos, educativos y de formación en la ciudad y apoyan a las comunidades menos favorecidas de acuerdo con sus necesidades y particularidades. Para esto se construyen cinco bibliotecas públicas ubicadas en los sectores de San Javier, La Quintana, La Ladera, Belén y Santo Domingo Savio (EDU, 2006).

Un Proyecto Urbano Integral, es un modelo de intervención urbana que pretende elevar los niveles de la calidad de vida de los habitantes de una zona específica.

Para ello, concentra todos sus recursos en un solo territorio, con el ánimo de focalizar los esfuerzos y lograr un resultado que se refleje en el desarrollo y transformación integral de las comunidades, en lo social y en lo físico. Está diseñado especialmente para abordar las zonas de la ciudad más deprimidas y marginadas donde el Estado suele tener una alta deuda social y para ser utilizado como modelo de intervención replicable.



Jornada Barrial en PUI NOC (en Parque Urbano Integral)



Parque del Viento



Parque de La Milagrosa



Parque de La Milagrosa



Las Estancias



Parque de La Vida – Medellín - Colombia

Proyectos con conexión pertenecientes al presente Plan y a otros articulados con el mismo

- Parques Integradores de la Quebrada
- Parques Integradores Urbanos
- Parador Turístico de El Nogalar
- Red de Almacenes de ramos generales
- Espacios para ferias de artesanos y productores locales
- Clubes Deportivos
- Plaza Recreativa Los Los
- Sub Programa: Mesa Departamental



TITULO DEL PROYECTO: **Mejoramiento y consolidación de RP 49**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

**SUB PROGRAMA: *Obras de ingeniería civil y ambiental
(Infraestructura vial nueva)***

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Rurales de Zonas con predominio de monocultivos.***

Objetivos

- Dotar a la zona de una óptima accesibilidad.
- Permitir a los pobladores locales, desplazarse de manera segura.
- Potenciar la dotación de un nuevo sistema de transporte para la zona rural.
- Facilitar la circulación de transporte para la comercialización de productos de la zona.
- Involucrar la protección ambiental dentro de las labores de diseño, construcción, mejoramiento y mantenimiento de rutas, caminos vecinales y vías en general.

Qué se propone.

Este proyecto se desarrollará de manera integral, generando interrelación temática, de acciones y de gestiones, abarcando temas como:

- Construcción (obras nuevas)
- Aspectos ambientales (cuidado ambiental)
- Señalización vial

Se busca avanzar en el desarrollo vial incorporando criterios ambientales, sociales y culturales, generando proyectos de bajo impacto, más responsables con el entorno y con más participación de la comunidad, propiciando el desarrollo humano sostenible.

Se plantea reducir los impactos ambientales que se presentan durante la construcción de vías, sobre los diferentes componentes del entorno.

Con el desarrollo de este proyecto se intenta estimular obras viales que consten de lo siguiente:

- Obras de ingeniería civil que le son inherentes tales como:

- ✓ excavaciones y formación de terraplenes con taludes y cunetas laterales
 - ✓ obras de drenaje transversal y longitudinal (cauces y canales con alcantarillas, cauces de intercepción de corrientes y de distribución de la escorrentía)
 - ✓ muros de contención
 - ✓ puentes
 - ✓ cajas-puentes y vados
 - ✓ nivelación
 - ✓ pavimentación.
- Obras de ingeniería ambiental tales como el planteo y diseño de:
 - ✓ cercas vivas
 - ✓ protección de taludes
 - ✓ revestimiento de cunetas y cauces
 - ✓ reforestación de ciertas áreas
 - ✓ siembra de pantallas verdes
 - ✓ preservación del paisaje
 - ✓ prevención de la degradación del ambiente por el uso negligente de contaminantes del aire, del suelo y del agua así como de materiales tóxicos, y por la operación de la maquinaria e instalaciones del contratista, o por mala ejecución del trabajo.
 - Señalización vial: colocación de
 - ✓ Señales Verticales
 - ✓ Señalización Horizontal
 - ✓ Mojoneras de Referencia
 - ✓ Barreras de Protección

En el caso de intervención sobre esta ruta, se debe tener en cuenta el diseño y la resolución del puente para el paso del Río Pulares y el diseño de canales de desagüe que complementen la obra de mejoramiento vial. (El tema de

desagües forma parte de otro proyecto perteneciente al Programa de Infraestructuras.)

Justificación (¿Por qué y para qué?)

La zona del valle, sector ampliamente productivo, se encuentra inmersa dentro de un tejido vial vasto, pero en muy mal estado de conservación. Muchos de estos caminos se inundan en época estival, actuando de desagües naturales, otros no poseen estos conflictos pero necesitan obras de mejoramiento y consolidación.

Se trata por lo general de rutas provinciales que comunican parajes rurales y fincas.

Muchos de estos parajes con un importante número de población, que sufre el serio problema del anegamiento y aislamiento en verano.

El estado de estos caminos actualmente interfiere en el buen desenvolvimiento de la vida diaria de la comunidad. Se ven afectados negativamente, especialmente en época estival:

- La actividad productiva
 - ✓ se dificulta el transporte de producción
 - ✓ se dificulta la llegada de insumos a la zona productiva
- La vida social.
 - ✓ no es fácil llegar a los centros urbanos para hacer uso de equipamiento educativo o sanitario
 - ✓ no es fácil llegar a los pueblos para desarrollar actividades recreativas y de ocio.
 - ✓ se dificulta el desarrollo de actividades deportivas en las áreas urbanas
- La vida diaria
 - ✓ se obstaculiza el desplazamiento de la población para abastecimiento diario o periódico.

Esta ruta conecta los parajes más poblados de Chicoana, es decir que esta vía es utilizada por numerosas personas. Además este camino posee importancia regional, ya que vincula con el Municipio de Rosario de Lerma, ubicado al norte del Río Rosario. Es decir que se conectarían con esta obra dos áreas productivas muy importantes. (A pesar de la falta de puente sobre Río Rosario)

Por todo esto, se plantea la necesidad de este proyecto para:

- ✓ Mejorar la accesibilidad a los parajes de la zona.
- ✓ Permitir la materialización del Programa de Transporte diferencial para parajes rurales de la zona valle.
- ✓ Posibilitar así un mantenimiento continuo del camino.
- ✓ Reducir los impactos ambientales que se presenten durante las obras viales.

Coordinación (¿Quiénes?)

- Municipalidad de Chicoana
- Dirección de Vialidad de la Provincia de Salta
- PROSAP (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación)
- Secretaría de Recursos Hídricos

Lugar (Localización – cobertura)

Este proyecto se desarrollaría en la ruta provincial N° 49, que conecta Pulares, sobre RP 33, con El Mollar, también conocido como Camino de los Vallistos.



Calendario (¿Cuándo?)

- ✓ Proyecto a realizarse a corto plazo, período comprendido desde la fecha hasta dentro de 5 años.

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Coordinación con Dirección de Vialidad de la Provincia, para realizar el proyecto vial.
- Formulación del proyecto para solicitar financiamiento.
- Realización del proyecto ejecutivo (donde se incluyan tareas de relevamiento, obras viales, obras ambientales y señalización vial)
- Licitación de la obra.
- Control municipal del avance de la obra y de su entrega.

Costo estimado: \$ 7.000.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Directos:
 - ✓ Comunidad de los parajes de la zona
 - ✓ Productores
- Indirectos:
 - ✓ Comunidad de Chicoana y de El Carril
 - ✓ Turistas
 - ✓ Visitantes

Recursos físicos (¿Con qué?)

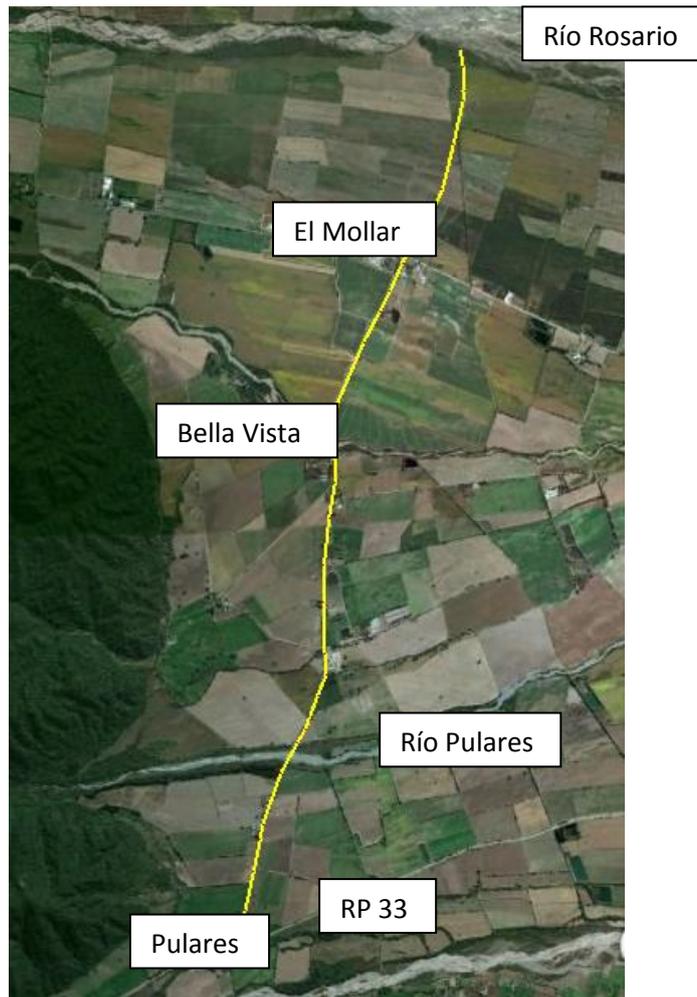
Financiamiento a solicitar en PROSAP (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación) y aportes de la Dirección de Vialidad de la Provincia.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- Dirección de Vialidad de la Provincia.
- Secretaría de Obras Públicas de la Municipalidad.
- PROSAP (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación)
- Consorcio de caminos que realicen los productores de la zona
- Secretaría de Recursos Hídricos.
- Empresa constructora que gane la licitación.
- Empleados municipales

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- ✓ 8,7 Kilómetros aproximadamente de camino a consolidar, mejorar y pavimentar (con obras que surjan de acuerdo a relevamiento detallado del camino - obras viales, ambientales y señalización)
- ✓ 1 Puente para cruzar Río Pulares de 85 metros de largo



Antecedentes

Mejoramiento de Caminos en Áreas Productivas. Zona V
Tramo Nº 1: Camino Crespo - Racedo. Tramo Nº 2: Camino
Villa Clara – RN Nº 130. Tramo Nº 3: Camino Villa Clara – San Ernesto.
Tramo Nº 4: Camino RP Nº 51 – Escuela Nº 84. Provincia de Entre Ríos.

Ubicación:	Departamentos de. Paraná, Diamante, <u>Villaguay</u> , San Salvador y <u>Gualed</u> Provincia de Entre Ríos.
Comitente:	Dirección Provincial de Vialidad de la Provincia de Entre Ríos.
Volúmenes de Obra Ejecutada:	Construcción de alcantarillas Hº Aº transversales Excavación para fundiciones: 332,29 m³ Hº 923,26 m³ Acero en barra doblado y colocado: 18,81 <u>Tn</u> .



Rehabilitación de la calzada existente de la Ruta Provincial N° 4.
Tramo: Ruta Nacional N° 14 – Los Charrúas y Construcción de Puente
Sobre A° Yuquerí Grande y Accesos Enripiados. Departamento de
Concordia. Provincia de Entre Ríos.

Ubicación:	Departamento Concordia. Provincia de Entre Ríos.
Comitente:	Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Unidad de Coordinación de Programas y Proyectos con Financiamiento Externo (UCP y PFE)
Volúmenes de Obra Ejecutada:	Carpeta de rodamiento: 179.630,00 m ²



Volúmenes de Obra Ejecutada: Construcción de alcantarillas de caños de H° A° transversales: 1.435,00 m.



Manual de Carreteras de Paraguay⁵

“Se deberá tener especial cuidado al diseñar las obras viales, con las excavaciones proyectadas en aquellas áreas donde pueden cortarse acuíferos y causar disminución u otros daños al nivel freático, alterando el abastecimiento de pozos para consumo humano y otros. Deberá por lo tanto, evitarse la remoción de capas superficiales de tierra encima de acuíferos, para así, proteger el nivel freático de una contaminación eventual desde la superficie. En la región Occidental, se deberá prestar especial atención a las profundidades evaluadas para áreas de préstamos u otros usos a fin de evitar la salinización de lentes de agua dulce. También se deben considerar las profundidades mínimas a las que se consiguen suelos aptos desde el punto de vista de la ingeniería.

Se deberá en esta etapa contemplar los aspectos paisajísticos, con el fin de lograr una integración de la obra vial con la armonía estética del área. Por ejemplo, proyectar señalización verde en i). Tramos rectos importantes, a fin de

⁵ Manual de carreteras del Paraguay – Medio Ambiente y Fiscalización de Obras – Tomo 8 – Volumen 1

minimizar la monotonía; ii). Zonas aledañas a puentes a fin de minimizar efectos ópticos de estreches, entre otros. Las parcelas de repoblación no deben tener formas geométricas.

Se deberá en esta etapa incluir las áreas a ser reforestadas, y que serán degradadas a consecuencia de la implantación de la obra, señalización verde, etc. Las especies y formas de las parcelas deberán ser las recomendadas en los EIA. Se deben usar especies de plantas propias de las eco-regiones o franjas limítrofes entre ecosistemas, por ser éstas más resistentes al viento y el fuego, para reforestación de las áreas adyacentes a la vía y otras a reforestar, ya que contribuyen a mejorar el hábitat de los animales silvestres y facilitar su migración.

Obras de Mitigación para conservar el componente abiótico: A continuación, se incluyen en términos generales medidas preventivas y correctivas relacionadas con el componente abiótico, que pueden implementarse simultáneamente, y que deberán considerarse en la etapa de diseño.

Cabe resaltar que las mismas deberán ser analizadas exhaustivamente desde el punto de vista de la técnica de la Ingeniería vial, y no pueden ser aplicadas en forma genérica, sino que demandan el análisis de cada caso en particular, y según las eco-regiones afectadas por las carreteras. El listado es acompañado en algunos casos por figuras alusivas a las recomendaciones.”

Estudio de Impacto Ambiental de RP 314 (Tucumán – Tafí Viejo)⁶

- *“Forestación y Re vegetación*

La actividad de forestación y revegetación, afecta a los componentes calidad de suelo, escurrimiento superficial, flora y fauna, en el medio natural y al paisaje y la seguridad de operarios, en el medio antrópico. A esta actividad, la podemos encontrar en la construcción del paquete estructural y obras

⁶ Estudio de Impacto Ambiental – Capítulo 6 – RP 314 – Tramo San Miguel de Tucumán Tafí Viejo -

complementarias, en el período de construcción de la obra, y en el proceso de mantenimiento, en la etapa de operación.

Medida MIT – 7 Forestación de Reposición con Especies Nativas

- El contratista deberá efectuar forestaciones de reposición con especies nativas a los efectos de compensar la limpieza de la vegetación, cobertura vegetal y la extracción de árboles, realizada en la zona de rotondas, colectoras, en las proximidades de los accesos a los distintos barrios y sobre el inicio y fin del tramo, además de la revegetación y forestación una vez concluidas las tareas en el obrador y el campamento.

El contratista deberá proveer una forestación de reposición o compensación en el sector impactado por la construcción del puente sobre el Canal Norte, especialmente en el sitio de ubicación de las viviendas afectadas.

- La ubicación, alcance y cantidad definitiva de la forestación de reposición será acordada durante el desarrollo de la obra y ajustada con las autoridades locales.

*- Las especies adecuadas para arbolado paisajístico en la zona de camino son:
Autóctonas: Tipa, Pacará, Acacia Blanca y Acacia Negra;
Exóticas: Eucaliptis y Leucaena.*

- Se recomienda la implantación de especies tales como Jacaranda o Tarco (Jacaranda mimosifolia) y seibo (Eritrina crista-galli). También se podrán utilizar otras especies como lapacho, pata de cabra, acacias y viraró u otras especies en forma de bosquetes.

- La contratista deberá observar que el árbol más próximo a la banquina no podrá estar a una distancia menor a diez metros. El diseño geométrico del arbolado deberá asegurar permeabilidad y visibilidad.

- El esquema de plantación puede ser triangular o rectangular con distancias entre planta y planta de cinco metros, no menor, para permitir una adecuada labor de conservación y posterior raleo.

- La labor de plantación puede realizarse en cualquier época del año, en época invernal pueden ser plantines a raíz desnuda y en verano deben ser necesariamente con piló, debiéndose realizar un riego de base en el pozo de plantación.

- La plantines a raíz desnuda y en verano deben ser necesariamente con piló, debiéndose realizar un riego de base en el pozo de plantación.

La revegetación y arbolado en este tramo de la nueva vía se recomienda que se realice una vez concluidas las tareas que pudieran afectar la zona a arbolar, hacia el final de la obra, y en los tramos impactados tales como las zonas de los Barrios Los Pocitos, Tula II, Villa Las Flores, 12 de Junio, Policial, la población rural dispersa frentista al tramo de la ruta y la población urbana sobre el inicio y fin de la traza, y en los predios utilizados como obrador y campamento.

- Tentativamente se asume una forestación de reposición de 2500 árboles.

- El contratista deberá proveer los recursos necesarios para lograr la supervivencia de los ejemplares plantados y su posterior reposición por daños, muerte del plantín, etc., durante el período de garantía de la obra.

- Finalizada la obra el contratista deberá reponer todos los ejemplares plantados que no hubieren prosperado.

- Esta medida tiene por finalidad mejorar el aspecto paisajístico del renovado tramo donde se desarrollarán las obras y mitigar los efectos negativos del

desmonte y desmalezamiento tanto en los sectores utilizados como obrador y campamento, como especialmente en las zonas pobladas.

Proyectos con conexión pertenecientes al presente Plan y a otros articulados con el mismo

- Paradores para espera de colectivos
- Transporte diferenciado para parajes rurales de zona valle
- Mejoramiento y consolidación de RP 77
- Mejoramiento y consolidación de RP 76
- Mejoramiento y consolidación de RP 61
- Mejoramiento y consolidación de RP 32
- Mejoramiento y consolidación de RP 62
- Mejoramiento y consolidación de RP 60
- Mantenimiento Correctivo
- Mantenimiento Preventivo
- Obras de desagüe pluvial
- Mejoramiento de canales existentes
- Sistema municipal de verificación de estado de vías y de control de obras nuevas y de mantenimiento
- Mitigación de Daños Provenientes por desastres naturales



Nº
3

TITULO DEL PROYECTO: **Mejoramiento y consolidación de RP 77**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

**SUB PROGRAMA: *Obras de ingeniería civil y ambiental
(Infraestructura vial nueva)***

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Rurales de Zonas con predominio de monocultivos.***

Objetivos.

- Dotar a la zona de una óptima accesibilidad.
- Permitir a los pobladores locales, desplazarse de manera segura.
- Potenciar la dotación de un nuevo sistema de transporte para la zona rural.
- Facilitar la circulación de transporte para la comercialización de productos de la zona.
- Involucrar la protección ambiental dentro de las labores de diseño, construcción, mejoramiento y mantenimiento de rutas, caminos vecinales y vías en general.

Qué se propone.

Este proyecto se desarrollará de manera integral, generando interrelación temática, de acciones y de gestiones, abarcando temas como:

- Construcción (obras nuevas)
- Aspectos ambientales (cuidado ambiental)
- Señalización vial

Se busca avanzar en el desarrollo vial incorporando criterios ambientales, sociales y culturales, generando proyectos de bajo impacto, más responsables con el entorno y con más participación de la comunidad, propiciando el desarrollo humano sostenible.

Se plantea reducir los impactos ambientales que se presentan durante la construcción de vías, sobre los diferentes componentes del entorno.

Con el desarrollo de este proyecto se intenta estimular obras viales que consten de lo siguiente:

- Obras de ingeniería civil que le son inherentes tales como:

- ✓ excavaciones y formación de terraplenes con taludes y cunetas laterales
 - ✓ obras de drenaje transversal y longitudinal (cauces y canales con alcantarillas, cauces de intercepción de corrientes y de distribución de la escorrentía)
 - ✓ muros de contención
 - ✓ puentes
 - ✓ cajas-puentes y vados
 - ✓ nivelación
 - ✓ revestimiento de ripio.
- Obras de ingeniería ambiental tales como el planteo y diseño de:
 - ✓ cercas vivas
 - ✓ protección de taludes
 - ✓ revestimiento de cunetas y cauces
 - ✓ reforestación de ciertas áreas
 - ✓ siembra de pantallas verdes
 - ✓ preservación del paisaje
 - ✓ prevención de la degradación del ambiente por el uso negligente de contaminantes del aire, del suelo y del agua así como de materiales tóxicos, y por la operación de la maquinaria e instalaciones del contratista, o por mala ejecución del trabajo.
 - Señalización vial: colocación de
 - ✓ Señales Verticales
 - ✓ Señalización Horizontal
 - ✓ Mojones de Referencia
 - ✓ Barreras de Protección

Justificación (¿Por qué y para qué?)

La zona del valle, sector ampliamente productivo, se encuentra inmersa dentro de un tejido vial vasto, pero en muy mal estado de conservación. Muchos de estos caminos se inundan en época estival, actuando de desagües naturales, otros no poseen estos conflictos pero necesitan obras de mejoramiento y consolidación.

Se trata por lo general de rutas provinciales que comunican parajes rurales y fincas.

Muchos de estos parajes con un importante número de población, que sufre el serio problema del anegamiento y aislamiento en verano.

Este problema potencia el conflicto respecto al tema de transporte público en la zona.

La ruta en cuestión conecta parajes como El Mollar con la RN 68 y a futuro tendrá importancia industrial si se pone en marcha el proyecto de zona industrial entre la RP 76 y RN 68 (nueva traza).

El estado de estos caminos actualmente interfiere en el buen desenvolvimiento de la vida diaria de la comunidad. Se ven afectados negativamente, especialmente en época estival:

- La actividad productiva
 - ✓ se dificulta el transporte de producción
 - ✓ se dificulta la llegada de insumos a la zona productiva
- La vida social.
 - ✓ no es fácil llegar a los centros urbanos para hacer uso de equipamiento educativo o sanitario
 - ✓ no es fácil llegar a los pueblos para desarrollar actividades recreativas y de ocio.
 - ✓ se dificulta el desarrollo de actividades deportivas en las áreas urbanas

- La vida diaria
 - ✓ se obstaculiza el desplazamiento de la población para abastecimiento diario o periódico.

Por todo esto, se plantea la necesidad de este proyecto para:

- ✓ Mejorar la accesibilidad a la zona.
- ✓ Permitir la materialización del Programa de Transporte diferencial para parajes rurales de la zona valle.
- ✓ Posibilitar así un mantenimiento continuo del camino.
- ✓ Reducir los impactos ambientales que se presenten durante las obras viales.

Coordinación (¿Quiénes?)

- Municipalidad de Chicoana
- Dirección de Vialidad de la Provincia de Salta
- PROSAP (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación)
- Secretaría de Recursos Hídricos

Lugar (Localización – cobertura)

Este proyecto se desarrollaría en la ruta provincial N° 77, que conecta El Mollar con RN68, también conocido como Camino del Pedregal.



Calendario (¿Cuándo?)

- ✓ Proyecto a realizarse a corto plazo, período comprendido desde la fecha hasta dentro de 5 años.

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Coordinación con Dirección de Vialidad de la Provincia, para realizar el proyecto vial.
- Formulación del proyecto para solicitar financiamiento.
- Realización del proyecto ejecutivo (donde se incluyan tareas de relevamiento, obras viales, obras ambientales y señalización vial)
- Licitación de la obra.
- Control municipal del avance de la obra y de su entrega.

Costo estimado: \$ 5.000.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Directos:
 - ✓ Comunidad de los parajes de la zona
 - ✓ Productores
- Indirectos:
 - ✓ Comunidad de Chicoana y de El Carril
 - ✓ Turistas
 - ✓ Visitantes

Recursos físicos (¿Con qué?)

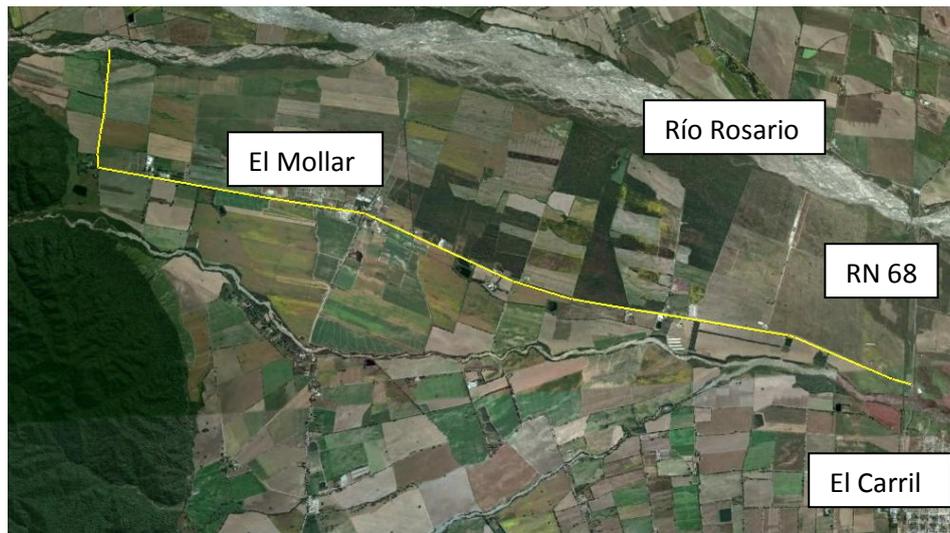
Financiamiento a solicitar en PROSAP (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación) y aportes de la Dirección de Vialidad de la Provincia.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- Dirección de Vialidad de la Provincia.
- Secretaría de Obras Públicas de la Municipalidad.
- PROSAP (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación)
- Consorcio de caminos que realicen los productores de la zona
- Secretaría de Recursos Hídricos.
- Empresa constructora que gane la licitación.
- Empleados municipales

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- ✓ 12,3 Kilómetros aproximadamente de camino a consolidar, mejorar y enripiar (con obras que surjan de acuerdo a relevamiento detallado del camino - obras viales, ambientales y señalización)



Antecedentes

Ver en Proyecto de mejoramiento y Consolidación de RP 49

Proyectos con conexión pertenecientes al presente Plan y a otros articulados con el mismo:

- Paradores para espera de colectivos
- Transporte diferenciado para parajes rurales de zona valle
- Mejoramiento y consolidación de RP 49
- Mejoramiento y consolidación de RP 76
- Mejoramiento y consolidación de RP 61
- Mejoramiento y consolidación de RP 32
- Mejoramiento y consolidación de RP 62
- Mejoramiento y consolidación de RP 60
- Mantenimiento Correctivo
- Mantenimiento Preventivo
- Obras de desagüe pluvial
- Mejoramiento de canales existentes
- Sistema municipal de verificación de estado de vías y de control de obras nuevas y de mantenimiento
- Mitigación de Daños Provenientes por desastres naturales



TITULO DEL PROYECTO: **Mejoramiento y consolidación de RP 76**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

**SUB PROGRAMA: *Obras de ingeniería civil y ambiental
(Infraestructura vial nueva)***

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Rurales de Zonas con predominio de monocultivos.***

Objetivos

- Dotar a la zona de una óptima accesibilidad.
- Permitir a los pobladores locales, desplazarse de manera segura.
- Potenciar la dotación de un nuevo sistema de transporte para la zona rural.
- Facilitar la circulación de transporte para la comercialización de productos de la zona.
- Involucrar la protección ambiental dentro de las labores de diseño, construcción, mejoramiento y mantenimiento de rutas, caminos vecinales y vías en general.

Qué se propone.

Este proyecto se desarrollará de manera integral, generando interrelación temática, de acciones y de gestiones, abarcando temas como:

- Construcción (obras nuevas)
- Aspectos ambientales (cuidado ambiental)
- Señalización vial

Se busca avanzar en el desarrollo vial incorporando criterios ambientales, sociales y culturales, generando proyectos de bajo impacto, más responsables con el entorno y con más participación de la comunidad, propiciando el desarrollo humano sostenible.

Se plantea reducir los impactos ambientales que se presentan durante la construcción de vías, sobre los diferentes componentes del entorno.

Con el desarrollo de este proyecto se intenta estimular obras viales que consten de lo siguiente:

- Obras de ingeniería civil que le son inherentes tales como:

- ✓ excavaciones y formación de terraplenes con taludes y cunetas laterales
 - ✓ obras de drenaje transversal y longitudinal (cauces y canales con alcantarillas, cauces de intercepción de corrientes y de distribución de la escorrentía)
 - ✓ muros de contención
 - ✓ puentes
 - ✓ cajas-puentes y vados
 - ✓ nivelación
 - ✓ revestimiento de ripio.
- Obras de ingeniería ambiental tales como el planteo y diseño de:
 - ✓ cercas vivas
 - ✓ protección de taludes
 - ✓ revestimiento de cunetas y cauces
 - ✓ reforestación de ciertas áreas
 - ✓ siembra de pantallas verdes
 - ✓ preservación del paisaje
 - ✓ prevención de la degradación del ambiente por el uso negligente de contaminantes del aire, del suelo y del agua así como de materiales tóxicos, y por la operación de la maquinaria e instalaciones del contratista, o por mala ejecución del trabajo.
 - Señalización vial: colocación de
 - ✓ Señales Verticales
 - ✓ Señalización Horizontal
 - ✓ Mojones de Referencia
 - ✓ Barreras de Protección

Con este proyecto se prevé la nivelación, consolidación y enripiado de la ruta, complementando también con obra para un puente que permita cruzar el Río El Zanjón, sin inconvenientes en verano.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

La zona del valle, sector ampliamente productivo, se encuentra inmersa dentro de un tejido vial vasto, pero en muy mal estado de conservación. Muchos de estos caminos se inundan en época estival, actuando de desagües naturales, otros no poseen estos conflictos pero necesitan obras de mejoramiento y consolidación.

Se trata por lo general de rutas provinciales que comunican parajes rurales y fincas.

Muchos de estos parajes con un importante número de población, que sufre el serio problema del anegamiento y aislamiento en verano.

Este problema potencia el conflicto respecto al tema de transporte público en la zona.

La ruta en cuestión conecta la RP 77 con la RP 33, pasando en sentido transversal a éstas por Paraje El Tipal. Al llegar a su intersección con RP33, se ubica un barrio de crecimiento importante durante los últimos años, se trata de Barrio La Rotonda, que cuenta con esta vía como un eje importante de comunicación.

El estado de estos caminos actualmente interfiere en el buen desenvolvimiento de la vida diaria de la comunidad. Se ven afectados negativamente, especialmente en época estival:

- La actividad productiva
 - ✓ se dificulta el transporte de producción
 - ✓ se dificulta la llegada de insumos a la zona productiva
- La vida social.

- ✓ no es fácil llegar a los centros urbanos para hacer uso de equipamiento educativo o sanitario
- ✓ no es fácil llegar a los pueblos para desarrollar actividades recreativas y de ocio.
- ✓ se dificulta el desarrollo de actividades deportivas en las áreas urbanas
- La vida diaria
 - ✓ se obstaculiza el desplazamiento de la población para abastecimiento diario o periódico.

Por todo esto, se plantea la necesidad de este proyecto para:

- ✓ Mejorar la accesibilidad a la zona.
- ✓ Permitir la materialización del Programa de Transporte diferencial para parajes rurales de la zona valle.
- ✓ Posibilitar así un mantenimiento continuo del camino.
- ✓ Reducir los impactos ambientales que se presenten durante las obras viales.

Coordinación (¿Quiénes?)

- Municipalidad de Chicoana
- Dirección de Vialidad de la Provincia de Salta
- PROSAP (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación)

Lugar (Localización – cobertura)

Este proyecto se desarrollaría en la ruta provincial N° 76, que conecta RP 77 con RN68.



Calendario (¿Cuándo?)

- ✓ Proyecto a realizarse a corto plazo, período comprendido desde la fecha hasta dentro de 5 años.

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Coordinación con Dirección de Vialidad de la Provincia, para realizar el proyecto vial.
- Formulación del proyecto para solicitar financiamiento.
- Realización del proyecto ejecutivo (donde se incluyan tareas de relevamiento, obras viales, obras ambientales y señalización vial)
- Licitación de la obra.
- Control municipal del avance de la obra y de su entrega.

Costo estimado: \$ 2.200.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Directos:
 - ✓ Comunidad de los parajes de la zona
 - ✓ Productores
- Indirectos:
 - ✓ Comunidad de Chicoana y de El Carril
 - ✓ Turistas
 - ✓ Visitantes

Recursos físicos (¿Con qué?)

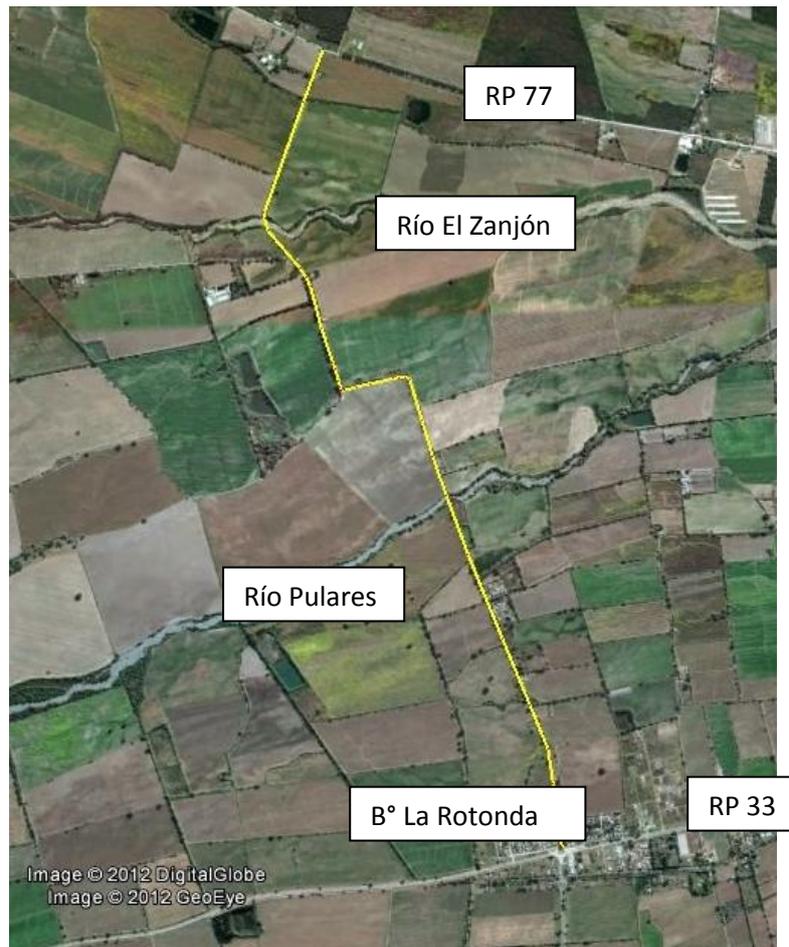
Financiamiento a solicitar en PROSAP (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación) y aportes de la Dirección de Vialidad de la Provincia.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- Dirección de Vialidad de la Provincia.
- Secretaría de Obras Públicas de la Municipalidad.
- PROSAP (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación)
- Consorcio de caminos que realicen los productores de la zona
- Secretaría de Recursos Hídricos.
- Empresa constructora que gane la licitación.
- Empleados municipales

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- ✓ 4,75 Kilómetros aproximadamente de camino a consolidar, mejorar y enripiar (con obras que surjan de acuerdo a relevamiento detallado del camino - obras viales, ambientales y señalización)
- ✓ 1 Puente de 50 metros de largo para cruzar Río El Zanjón.



Antecedentes

Ver en Proyecto mejoramiento y Consolidación RP 49

Proyectos con conexión pertenecientes al presente Plan y a otros articulados con el mismo

- Paradores para espera de colectivos
- Transporte diferenciado para parajes rurales de zona valle
- Mejoramiento y consolidación de RP 49
- Mejoramiento y consolidación de RP 77
- Mejoramiento y consolidación de RP 61
- Mejoramiento y consolidación de RP 32

- Mejoramiento y consolidación de RP 62
- Mejoramiento y consolidación de RP 60
- Mantenimiento Correctivo
- Mantenimiento Preventivo
- Obras de desagüe pluvial
- Mejoramiento de canales existentes
- Sistema municipal de verificación de estado de vías y de control de obras nuevas y de mantenimiento
- Mitigación de Daños Provenientes por desastres naturales



TITULO DEL PROYECTO: **Mejoramiento y consolidación de RP 62**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

**SUB PROGRAMA: *Obras de ingeniería civil y ambiental
(Infraestructura vial nueva)***

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Rurales de Zonas con predominio de monocultivos.***

Objetivos

- Dotar a la zona de una óptima accesibilidad.
- Permitir a los pobladores locales, desplazarse de manera segura.
- Potenciar la dotación de un nuevo sistema de transporte para la zona rural.
- Facilitar la circulación de transporte para la comercialización de productos de la zona.
- Involucrar la protección ambiental dentro de las labores de diseño, construcción, mejoramiento y mantenimiento de rutas, caminos vecinales y vías en general.

Qué se propone.

Este proyecto se desarrollará de manera integral, generando interrelación temática, de acciones y de gestiones, abarcando temas como:

- Construcción (obras nuevas)
- Aspectos ambientales (cuidado ambiental)
- Señalización vial

Se busca avanzar en el desarrollo vial incorporando criterios ambientales, sociales y culturales, generando proyectos de bajo impacto, más responsables con el entorno y con más participación de la comunidad, propiciando el desarrollo humano sostenible.

Se plantea reducir los impactos ambientales que se presentan durante la construcción de vías, sobre los diferentes componentes del entorno.

Con el desarrollo de este proyecto se intenta estimular obras viales que consten de lo siguiente:

- Obras de ingeniería civil que le son inherentes tales como:

- ✓ excavaciones y formación de terraplenes con taludes y cunetas laterales
 - ✓ obras de drenaje transversal y longitudinal (cauces y canales con alcantarillas, cauces de intercepción de corrientes y de distribución de la escorrentía)
 - ✓ muros de contención
 - ✓ puentes
 - ✓ cajas-puentes y vados
 - ✓ nivelación
 - ✓ revestimiento de ripio.
- Obras de ingeniería ambiental tales como el planteo y diseño de:
 - ✓ cercas vivas
 - ✓ protección de taludes
 - ✓ revestimiento de cunetas y cauces
 - ✓ reforestación de ciertas áreas
 - ✓ siembra de pantallas verdes
 - ✓ preservación del paisaje
 - ✓ prevención de la degradación del ambiente por el uso negligente de contaminantes del aire, del suelo y del agua así como de materiales tóxicos, y por la operación de la maquinaria e instalaciones del contratista, o por mala ejecución del trabajo.
 - Señalización vial: colocación de
 - ✓ Señales Verticales
 - ✓ Señalización Horizontal
 - ✓ Mojones de Referencia
 - ✓ Barreras de Protección

Justificación (¿Por qué y para qué?)

La zona del valle, sector ampliamente productivo, se encuentra inmersa dentro de un tejido vial vasto, pero en muy mal estado de conservación. Muchos de estos caminos se inundan en época estival, actuando de desagües naturales, otros no poseen estos conflictos pero necesitan obras de mejoramiento y consolidación.

Se trata por lo general de rutas provinciales que comunican parajes rurales y fincas.

Muchos de estos parajes con un importante número de población, que sufre el serio problema del anegamiento y aislamiento en verano.

Este problema potencia el conflicto respecto al tema de transporte público en la zona.

La ruta en cuestión conecta parajes como Calvimonte y Las Barrancas con la RN 68 y a futuro tendrá importancia recreativa y educativa si se pone en marcha el “Proyecto de creación de un área recreativa/educativa en el sector boscoso ubicado al Noreste del Paraje Calvimonte” perteneciente al Eje Ambiental.

El estado de estos caminos actualmente interfiere en el buen desenvolvimiento de la vida diaria de la comunidad. Se ven afectados negativamente, especialmente en época estival:

- La actividad productiva
 - ✓ se dificulta el transporte de producción
 - ✓ se dificulta la llegada de insumos a la zona productiva
- La vida social.
 - ✓ no es fácil llegar a los centros urbanos para hacer uso de equipamiento educativo o sanitario

- ✓ no es fácil llegar a los pueblos para desarrollar actividades recreativas y de ocio.
- ✓ se dificulta el desarrollo de actividades deportivas en las áreas urbanas
- La vida diaria
 - ✓ se obstaculiza el desplazamiento de la población para abastecimiento diario o periódico.

Por todo esto, se plantea la necesidad de este proyecto para:

- ✓ Mejorar la accesibilidad a los parajes.
- ✓ Permitir la materialización del Programa de Transporte diferencial para parajes rurales de la zona valle.
- ✓ Posibilitar así un mantenimiento continuo del camino.
- ✓ Reducir los impactos ambientales que se presenten durante las obras viales.

Coordinación (¿Quiénes?)

- Municipalidad de Chicoana
- Dirección de Vialidad de la Provincia de Salta
- PROSAP (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación)
- Secretaría de Recursos Hídricos

Lugar (Localización – cobertura)

Este proyecto se desarrollaría en la ruta provincial N° 62, que conecta Calvimonte con RN68, pasando por el Paraje Las Barrancas.



Calendario (¿Cuándo?)

- ✓ Proyecto a realizarse a corto plazo, período comprendido desde la fecha hasta dentro de 5 años.

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Coordinación con Dirección de Vialidad de la Provincia, para realizar el proyecto vial.
- Formulación del proyecto para solicitar financiamiento.
- Realización del proyecto ejecutivo (donde se incluyan tareas de relevamiento, obras viales, obras ambientales y señalización vial)
- Licitación de la obra.
- Control municipal del avance de la obra y de su entrega.

Costo estimado: \$ 4.300.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Directos:
 - ✓ Comunidad de los parajes de la zona
 - ✓ Productores
- Indirectos:
 - ✓ Comunidad de Chicoana y de El Carril
 - ✓ Visitantes

Recursos físicos (¿Con qué?)

Financiamiento a solicitar en PROSAP (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación) y aportes de la Dirección de Vialidad de la Provincia.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- Dirección de Vialidad de la Provincia.
- Secretaría de Obras Públicas de la Municipalidad.
- PROSAP (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación)
- Consorcio de caminos que realicen los productores de la zona
- Secretaría de Recursos Hídricos.
- Empresa constructora que gane la licitación.
- Empleados municipales

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- ✓ 9,40 Kilómetros aproximadamente de camino a consolidar, mejorar y enripiar (con obras que surjan de acuerdo a relevamiento detallado del camino - obras viales, ambientales y señalización)



Antecedentes

Ver en proyecto de Mejoramiento y Consolidación de RP 49

Proyectos con conexión pertenecientes al presente Plan y a otros articulados con el mismo

- Paradores para espera de colectivos
- Transporte diferenciado para parajes rurales de zona valle
- Mejoramiento y consolidación de RP 49
- Mejoramiento y consolidación de RP 77
- Mejoramiento y consolidación de RP 61
- Mejoramiento y consolidación de RP 32
- Mejoramiento y consolidación de RP 62
- Mejoramiento y consolidación de RP 60
- Mantenimiento Correctivo
- Mantenimiento Preventivo
- Obras de desagüe pluvial
- Mejoramiento de canales existentes
- Sistema municipal de verificación de estado de vías y de control de obras nuevas y de mantenimiento
- Mitigación de Daños Provenientes por desastres naturales



Nº
6

TITULO DEL PROYECTO: **Obras de Desagüe Pluvial**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Infraestructuras

SUB PROGRAMA: *Desagües pluviales*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- *De Parajes Rurales de Zonas con predominio de monocultivos.*

Objetivos

- Reparar las tierras productivas inundables.
- Sanear los caminos que en épocas estivales se inundan.
- Mejorar la calidad de vida de la población.
- Permitir un óptimo flujo de personas de un lugar a otro de manera segura.
- Complementar la obras viales.

Qué se propone.

Con este proyecto se propone dar solución al problema de inundaciones y anegamientos que habitualmente afecta a parajes como El Mollar, Bella Vista, El Típal, Santa Rita, Entre Ríos, Villa Fanny, zona de Sta. Gertrudis y San Miguel, en época estival.

Es así que se plantea un proyecto general que conste de diferentes componentes referidos a la temática de desagües pluviales. En primera instancia se debe realizar un relevamiento detallado de cada sector y la formulación de propuestas para cada uno, de manera de gestionar el financiamiento necesario.

En un proyecto de desagües pluviales, los componentes principales del sistema se agrupan según la función para la cual serán empleados. Así, un sistema de alcantarillado pluvial, se integra de las partes siguientes:

- a) Estructuras de captación.
- b) Estructuras de conducción.
- c) Estructuras de conexión y mantenimiento.
- d) Estructuras de vertido.
- e) Instalaciones complementarias.
- f) Disposición final.

Las obras a encarar pueden consistir, de acuerdo a propuestas técnicas y acciones conjuntas entre diversos actores, en:

- Realización de canal de tierra a cielo abierto en parte peri-urbana
- Armado de alcantarillas de H⁰A⁰ en los cruces
- Colocación de caños para los conductos de desagüe
- Colocación de las correspondientes cámaras de captación y registro
- Colocación de conductos rectangulares y circulares de H⁰A⁰ de dimensiones variables según los tramos.
- Construcción de cordón cuneta y badenes.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

La zona del valle, específicamente los sectores cercanos a RP49, RP 76, y RP 32 en sector de Villa Fanny, poseen serios problemas de inundaciones en las épocas estivales. La situación se complica cuando el Río Zanjón se desborda y los caminos vecinales o rutas actúan de desagües naturales, impidiendo el tránsito de un lugar a otro y afectando a veces las construcciones cercanas.

La conectividad de zonas mediante las vías y caminos es un tema primordial a enfocar en un proyecto de desarrollo, y si un conflicto lo afecta y ataca, debe resolverse de manera prioritaria. Este es el caso de los desagües pluviales.

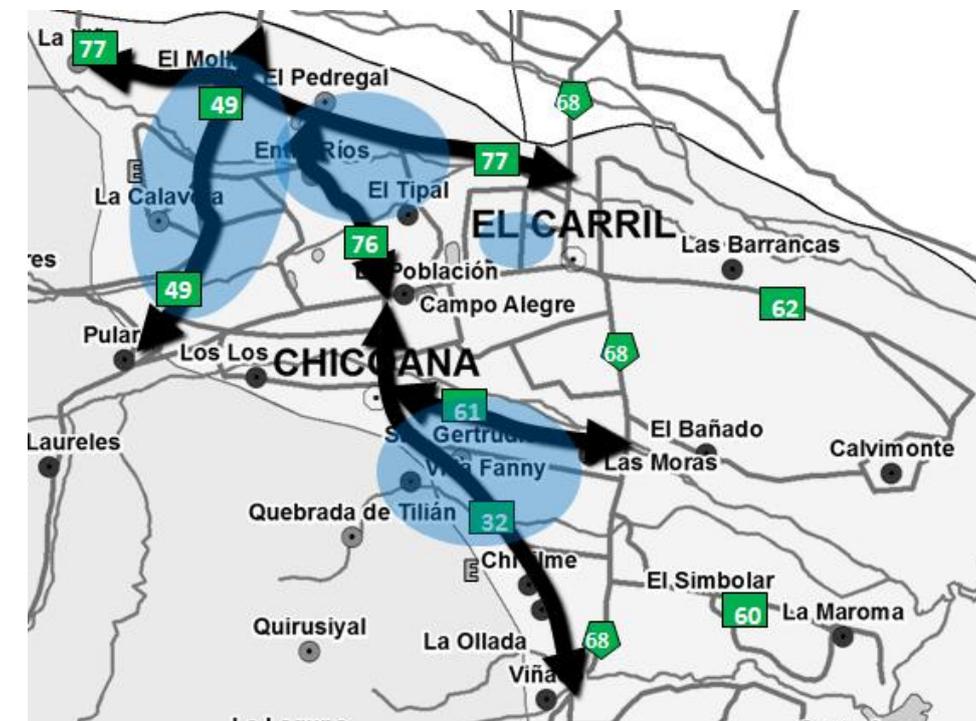
Con la falta de un sistema de desagües pluviales, se ven afectados los pobladores de los parajes, los productores, las construcciones privadas (casas, instalaciones de fincas) o estatales (escuelas, puestos sanitarios)

Coordinación (¿Quiénes?)

- Municipalidad de Chicoana
- Dirección de Vialidad de la Provincia
- Subsecretaría de Recursos Hídricos
- Equipo técnico proyectual

Lugar (Localización – cobertura)

Este proyecto tiene una cobertura amplia en la zona. Se incluyen la RP 49 en toda su extensión, y los Parajes como El Mollar y Bella Vista, la zona de Finca Entre Ríos, y la Calavera. La extensión de RP 76 y sectores de Paraje El Típal, Paraje Santa Rita, zona de Villa Fanny y cercanías a RP 32, zona de Finca San Miguel y proximidades de campos vecinos.



Calendario (¿Cuándo?)

Se plantea que este proyecto se realice en etapas. De esta manera, que la etapa que comprenda los trabajos más prioritarios se realice en un corto plazo y las tareas restantes, en etapas posteriores para un mediano plazo.

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- ✓ Inicialmente se debe conformar un equipo técnico especializado que pueda brindar soluciones técnicas a los conflictos existentes.
- ✓ Se debe solicitar financiamiento para la realización del proyecto.
- ✓ Para el desarrollo de este proyecto, se deben realizar una serie de relevamientos de zona, de fincas, y de caminos vecinales o rutas. Posterior a ello, conociendo ya el terreno, se plantea el inicio formal del proyecto, donde se realizarían las tareas siguientes (descripción no exhaustiva, ni limitativa de los principales aspectos a considerar):
 - Estudios de Ingeniería
 - Recopilación de antecedentes
 - Permisos de ingreso
 - Levantamiento topográfico longitudinal y transversal.
 - Detalle de interferencias
 - Estudios Catastrales
 - Estudios de suelos: Attemberg, granulometría, permeabilidad
 - Ingeniería de obras generales y especiales.
 - Cruce de caminos / Cruce de canales / y otros cruces.
 - Memorias, Planos, Cómputos y Presupuestos.
 - Cronograma de obras
 - Pliegos de especificaciones técnicas generales y particulares.
 - Estudios Ambientales y Riesgos
 - Plan de Gestión Ambiental
 - Planes de contingencias

Se plantea un costo estimado de \$110.000 para el pago de honorarios del equipo técnico que desarrolle el proyecto en 6 meses. (3 personas aproximadamente)

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Comunidad de parajes afectados
- Productores
- Visitantes
- Municipalidad de Chicoana y Municipalidad de El Carril

Recursos físicos (¿Con qué?)

Financiamiento a solicitar. El financiamiento puede solicitarse en:

- PROSAP. Programa de Servicios Agrícolas Provinciales – Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación.
- PSBM - Programa de Servicios Básicos Municipales - Unidad de Coordinación de Proyectos y Programas con Financiamiento Externo (UCPyPFE) - Presidencia de la Nación. Financiamiento para obras destinadas a servicios básicos. El proyecto se estructura en tres componentes, de los cuales uno, es el que se puede aplicar para este caso:

Componente de Infraestructura Básica Municipal: Las inversiones que se financiarán dentro de este componente deberán estar dentro del marco de las estrategias fijadas en el Plan Estratégico de Inversión Sectorial Provincial y en el Plan Estratégico de Inversión Municipal, y podrán ser presentadas en forma individual o a través de inversiones de varias municipalidades y/o entes prestadores, con los instrumentos legales que amerite el caso. Este componente financiará los siguientes sectores de infraestructura básica: agua y cloacas; drenaje urbano y pequeñas obras de retención; caminos urbanos y productivos.

- PROMEBA: Programa de Mejoramiento de Barrios. Cuyo Componente II incluye: provisión de infraestructura, equipamiento y saneamiento ambiental estudios técnicos, económicos, legales, ambientales y sociales para la formulación del Proyecto Ejecutivo

Integral (PEI). Intervenciones urbanas con ejecución de obras de redes de circulación e infraestructura de servicios (infraestructura sanitaria, energía eléctrica, drenajes pluviales, gas, accesibilidad vial, redes peatonales), tratamiento de los espacios públicos, equipamiento urbano y comunitario, mitigación ambiental.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- Equipo Técnico Municipal
- Equipo técnico contratado por 6 meses
- Obreros municipales

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- ✓ 1 proyecto ejecutivo de solución de desagües y realización del mismo para RP49
- ✓ 1 proyecto ejecutivo de solución de desagües y realización del mismo para RP76
- ✓ 1 proyecto ejecutivo de solución de desagües y realización del mismo para RP32
- ✓ 1 proyecto ejecutivo de solución de desagües y realización del mismo para Bella Vista
- ✓ 1 proyecto ejecutivo de solución de desagües y realización del mismo para El Mollar
- ✓ 1 proyecto ejecutivo de solución de desagües y realización del mismo para sector de Finca Entre Ríos
- ✓ 1 proyecto ejecutivo de solución de desagües y realización del mismo para El Típal
- ✓ 1 proyecto ejecutivo de solución de desagües y realización del mismo para Santa Rita
- ✓ 1 proyecto ejecutivo de solución de desagües y realización del mismo para Villa Fanny y aledaños (Finca San Miguel, etc.)

Antecedentes



Desagües pluviales en Federación – Entre Ríos

Volúmenes de Obra Ejecutada:	Caños H ^{PS} : 7.080,09 m. Caños H ^{PA} : 1.235,54 m.
---------------------------------	--



Construcción red vial interna, acceso, desagües y alcantarillas
B° La Lomada II. Partido: Pilar. Provincia de Buenos Aires.

Ubicación:	Partido de Pilar. Provincia de Buenos Aires.
Comitente:	Administradora Barrio Privado La Lomada S.A.
Volúmenes de Obra Ejecutada:	Excavación de zanjas: 1.693,10 m ³ Caños de PVC: 554,80 m. Caños de H°A°: 216,40 m. Apertura de caja: 483,00 m ³



Construcción de la red de desagües pluviales del B° Diciembre.
Los Cardales. Partido de Campana. Provincia de Buenos Aires.

Ubicación: Los Cardales, Partido de Campana. Provincia de Buenos Aires.
Comitente: **Frgli S.A.**
Volúmenes de Obra Ejecutada: Caños H°S°: 7.080,09 m.
Caños H°A°: 1.235,54 m.



***Proyectos con conexión pertenecientes al presente Plan
y a otros articulados con el mismo***

- Transporte diferenciado para parajes rurales de zona valle
- Mejoramiento y consolidación de RP 49
- Mejoramiento y consolidación de RP 77
- Mejoramiento y consolidación de RP 76
- Mejoramiento y consolidación de RP 61
- Mejoramiento y consolidación de RP 32
- Mejoramiento y consolidación de RP 62

- Mejoramiento y consolidación de RP 60
- Mantenimiento Correctivo
- Mantenimiento Preventivo
- Obras de desagüe pluvial
- Sistema municipal de verificación de estado de vías y de control de obras nuevas y de mantenimiento
- Mitigación de Daños Provenientes por desastres naturales



Nº
7

TITULO DEL PROYECTO: **Mejoramiento de canales existentes**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Infraestructuras

SUB PROGRAMA: *Desagües Pluviales*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- *De Parajes Rurales de Zonas con predominio de monocultivos.*

Objetivos

- Prevenir inundaciones de las tierras productivas.
- Prevenir inundaciones de zonas urbanas.
- Sanear los caminos que en épocas estivales se inundan.
- Mejorar la calidad de vida de la población.
- Permitir un óptimo flujo de personas de un lugar a otro de manera segura.
- Complementar las obras viales.

Qué se propone.

Se propone realizar un proyecto que permita a la municipalidad correspondiente, realizar de manera ordenada los trabajos de mejoramiento de canales existentes.

Para esto se debe contar con un relevamiento detallado de los canales ciertos que permita realizar una línea de base y sobre la cual se realice el monitoreo mensual.

Se intentará insertar este proyecto dentro de parámetros conceptuales del mantenimiento preventivo (antecedente al problema) Entonces se planteará un listado de acciones a realizar de manera regular y un listado de temas a controlar de manera periódica para llegar a las épocas complejas (estivales) con canales de desagüe en óptimo estado.

Para esto se deberán realizar acciones de limpieza por ejemplo y tareas de obras menores en otros casos.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Existen canales de desagües pluviales que no poseen el óptimo mantenimiento ni la limpieza necesaria por la falta de presupuesto municipal.

Entonces los canales comienzan a funcionar mal, a no prestar las soluciones para las cuales fueron realizados y el conflicto se agrava justamente en épocas estivales.

La topografía de este territorio y la ubicación de las zonas urbanas dentro de él, demanda de una visión completa y compleja sobre los desagües pluviales. Debe tratarse de una solución integral, que complemente cada acción.

La ubicación de serranías cercanas, como la ubicación de cauces de arroyos y ríos ocasiona mayor flujo de escorrentías que deben ser guiadas para evitar afectaciones negativas en fincas o zonas urbanas.

Coordinación (¿Quiénes?)

- Municipalidad de El Carril (Obras Públicas)
- Municipalidad de Chicoana (Obras Públicas)

Lugar (Localización – cobertura)

En canales existentes en zonas urbanas y periurbanas de ambos municipios.

Calendario (¿Cuándo?)

Este proyecto se puede realizar en un período de corto plazo, ya que su costo no es impactante y los beneficios que provoca son importantes, especialmente la prevención de inundaciones.

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Se deberá realizar un relevamiento de todos los canales de desagüe de cada municipio.

- Se planteará un sistema de mantenimiento preventivo (tipo empresarial) que permita controlar los ítems de riesgo y los factores incidentes.
- Se capacitará al personal designado para estas tareas.
- Se monitoreará el sistema de mantenimiento preventivo y sus resultados.
- Se realizarán ajustes al sistema.
- Se realizarán actividades correctivas detectadas en las inspecciones periódicas.
- Se realizarán tareas preventivas de acuerdo a lo que plantee el sistema de mantenimiento.

El costo aproximado de mantenimiento por metro es de \$ 8.000 mensuales (2 operarios) por cada municipio.

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Comunidad de municipio de El Carril
- Comunidad de Municipio de Chicoana

Recursos físicos (¿Con qué?)

- Máquina retroexcavadora
- Un camión volquete
- Palas

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- Equipo técnico municipal de El Carril
- Equipo técnico municipal de Chicoana
- Obreros de Obras Públicas de ambas municipalidades.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

Se debe realizar un mantenimiento cualitativo que genere menos gastos por imprevistos.

Por ello se deben realizar la mayor parte de tareas programadas en el sistema de mantenimiento preventivo.

Antecedentes

Mantenimiento y limpieza de canales en Humboldt (Santa Fe)⁷



La comuna de Humboldt se encuentra en plena tarea de mantenimiento y arreglos de los caminos y canales de la colonia. En este caso, personal comunal, se encuentra realizando dichas tareas en el canal de desagüe pluvial que está ubicado al sur oeste del pueblo, conocido como el canal de la Escuela 331.

Los sistemas de desagües pluviales tienen directa relación con nuestra calidad de vida, en especial con la salud. Encausan el agua de lluvia evitando, en la zona urbana, inundaciones y/o posteriores acumulaciones que eventualmente podrían ser focos de proliferación de gérmenes y bacterias.

No solamente en la zona urbana tienen especial impacto sus mantenimientos sino, sobre todo en las zonas rurales, su correcto funcionamiento, sin

⁷ Redacción El Santafesino 23/03/2012

obstrucciones evita que se afecte la producción primaria local, no permitiendo las inundaciones de los campos y evitando también los encharques en los caminos, ayudando a mantener a estos últimos en óptimas condiciones.

Maquinarias.

En otro orden, la Comuna de Humboldt reacondicionó un tanque con brazo pulverizador que será utilizado para realizar trabajos de mantenimiento y desmalezamiento en los canales de desagües pluviales y los cruce de calles de los caminos rurales.

El objetivo es hacer más eficiente dichos trabajos. La necesidad del periódico y constante desmalezamiento de los canales de drenaje obedece al grado de taponamiento y obstrucción que generan las malezas en el interior de las estructuras de desagües, generando riesgos de inundaciones en la zona de influencia de éstos.

De este modo se suma maquinaria para tareas que redundan en beneficios para los vecinos de la comunidad. La Comuna logra así, un modo efectivo, rápido y de menor costo en la realización de estas tareas.

Reacondicionamiento Canal Principal Vila Cululú.
Dpto Castellanos. Provincia de Santa Fe.

Ubicación: Departamento Castellanos. Provincia de Santa Fe.
Comitente: Ministerio de Agua, Servicios Públicos y Medio Ambiente
de la Provincia de Santa Fe.
Volúmenes de
Obra Ejecutada: Excavación mecánica para canal: 465.118 m³



***Proyectos con conexión pertenecientes al presente Plan
y a otros articulados con el mismo***

- Transporte diferenciado para parajes rurales de zona valle
- Mejoramiento y consolidación de RP 49
- Mejoramiento y consolidación de RP 77
- Mejoramiento y consolidación de RP 76
- Mejoramiento y consolidación de RP 61

- Mejoramiento y consolidación de RP 32
- Mejoramiento y consolidación de RP 62
- Mejoramiento y consolidación de RP 60
- Mantenimiento Correctivo
- Mantenimiento Preventivo
- Obras de desagüe pluvial
- Sistema municipal de verificación de estado de vías y de control de obras nuevas y de mantenimiento
- Mitigación de Daños Provenientes por desastres naturales

4.2. PROYECTOS PRIORITARIOS

En este apartado se presentarán los proyectos considerados prioritarios por el plan. Para cada uno de ellos se utiliza una carátula identificativa.



TITULO DEL PROYECTO: **Equipamiento educativo nivel inicial y maternal**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Multifocalidad Territorial

SUB PROGRAMA: *Nuevo equipamiento comunitario*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- *De Parajes Rurales de Zonas con predominio de monocultivos.*

Qué se propone.

Se propone la dotación de un establecimiento educativo de nivel maternal e inicial en una zona de alta vulnerabilidad social, como es el Paraje El Mollar.

Se plantea la construcción de un edificio escolar que atienda a la población estudiantil más pequeña, como así también a los infantes menores a 4 años que necesitan de una guardería ante la inevitable ausencia de los padres por motivos laborales.

El espacio en los jardines maternas ejerce una gran influencia en el tipo de intervención educativa, en las relaciones que se establecen dentro de la institución y en el bienestar de los adultos (docentes, familias, personal no docente) y de los niños. Los niños y niñas necesitan espacios abiertos y con condiciones higiénicas y físicas mínimas (de luz, ventilación, amplitud) para sentirse a gusto y acceder a aprendizajes de calidad. Los espacios pequeños, oscuros y poco acogedores inciden en el bienestar emocional y en el aprendizaje de los pequeños generando en ellos apatía, agresividad, nerviosismo e incomodidad.

Para ofrecer a los niños condiciones básicas para el logro del bienestar se deben construir espacios que tengan como premisas básicas: que sean seguros, amplios, cálidos y funcionales para sus desplazamientos autónomos. No solo se debe tener en cuenta el aspecto estético, sino el aspecto general que brinda la sensación de sentirse a gusto, que da ganas de quedarse y de volver a este lugar.

El modo en que se organicen los espacios y la forma en la que se distribuyan los mobiliarios y materiales, la manera de decorar, brindarán información acerca de las actividades que se realicen, la forma de comunicación que se establece entre los grupos y con el exterior y como se tienen en cuenta los intereses y necesidades de los niños y niñas.

Entonces, desde el campo de la pedagogía el jardín debe convertirse en un escenario didáctico, fuente de aprendizaje y de cultura que trasciende la idea de espacio y haga referencia a dimensiones que vayan más allá de las características físicas de un lugar pequeño. Los ambientes en el jardín maternal dicen cosas, transmiten mensajes, se convierten en contextos de vida enriquecedores donde pueden desarrollarse aprendizajes significativos.

Por ello, se propone que este establecimiento educativo sea construido con una intencionalidad pedagógica que pretenda ser un escenario estimulante que invite y proponga cosas interesantes, que complemente las tareas que realizará el docente con los niños.

Características de diseño para Áreas Pedagógicas de Salas de Nivel Inicial⁸

La superficie mínima recomendable de cada sala es de 50m². Los niños más pequeños (nivel maternal) requieren mayores superficies y grupos más reducidos.

Esto se equipara con la reducción proporcional de superficie por alumno para las salas de jardín y la mayor cantidad de niños por grupo.

Se deben prever diferentes lugares de guardado: para los niños, según edades (pañales, mudas de ropa, útiles de comida, mochilas, etc.) y para los docentes (material didáctico, botiquín, etc.).

La incorporación de espejos, pizarrones y carteleras formará parte del diseño de las salas.

⁸ Manual de Proyecto – Herramientas para el Programa Nacional 700 Escuelas - Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología de la Nación. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Las puertas de acceso podrán acoplarse, generando antecámaras cada dos salas. Contarán con visores a dos alturas: para niños y para adultos.

Los pisos del Office y baños serán baldeables, los de la sala serán lavables y pensados en función del juego en el piso, podrán ser de goma o baldosas vinílicas. Del mismo material podrá ser el zócalo protegiendo a los niños de golpes. Se deben evitar cantos vivos y aristas en bordes de muebles, mesadas y muros.

Por razones de seguridad, la totalidad de las superficies vidriadas y espejos serán laminados. Su espesor variará según el tamaño de los paños.

En caso de utilizar radiadores o estufas se deben prever protecciones. La iluminación para la sala de lactantes debe ser indirecta, al igual que en el área de mesada de lactantes, deambuladores y dos años, a fin de evitar la incidencia de la luz directa sobre los ojos de los bebés.

Las salas de deambuladores, 2, 3 y 4 años contarán con baño anexado a las mismas, dado que los niños en esta etapa concurren al baño acompañados o asistidos por la maestra. Las puertas serán bajas para permitir la mirada del docente respetando la privacidad de los niños, de doble acción para garantizar la seguridad. El equipamiento, artefactos, espejos, perchas, portarrollos serán acorde a las alturas de los niños. Se dotará además de perchas altas para uso de los docentes.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Según reconoce la Ley Nacional de Educación, el nivel Inicial es el primero del Sistema educativo argentino y abarca desde los 45 días hasta los 5 años cumplidos. El reconocimiento legal de la educación inicial como unidad pedagógica desde el primer mes y medio de vida de un/a niño/a es una conquista fundamental que exige políticas concretas para materializarla.

La universalización no es sinónimo de “obligatoriedad de asistencia de los/as niñas”, sino que debe entenderse como “obligatoriedad del Estado de garantizarla”.

El involucramiento de los gobiernos locales en la gestión y administración de los servicios educativos para la infancia, constituye una oportuna experiencia para propiciar la calidad y la cantidad en términos de cobertura necesaria, de los ámbitos educativos destinados a los niños/as. Significa ofrecer una respuesta a la vez social y cultural un área urbana en evolución y crecimiento, porque apostar por la calidad de vida de los niños/as significa apostar por la calidad de vida del municipio en su conjunto.

Se ha detectado que este paraje (El Mollar) posee una tasa de crecimiento mayor que el resto de parajes rurales. Se planea que para fines de este año se entreguen 120 viviendas, lo que aumentará considerablemente la cantidad de casas existentes y por consiguiente la población radicada en el lugar.

La mayor parte de esta comunidad trabaja en actividades rurales o en tareas esporádicas y discontinuas, como consecuencia, la dificultad para obtener mejoras en su calidad de vida.

Desde el punto de vista pedagógico, esta propuesta es óptima porque el Siglo XX nos permitió entender la infancia como un tiempo de la vida humana con características particulares y no como una etapa de simple desarrollo para la formación de un hombre posterior. Se sabe que el niño aprende y se va apropiando de la cultura desde sus primeros días y que la intervención de los adultos cercanos juega un papel fundamental en este sentido.

Numerosas investigaciones demuestran que el recibir algún tipo de atención educativa planificada potencia los aprendizajes y aumenta las posibilidades de que los/as niños/as transiten exitosamente el primer grado.

Coordinación (¿Quiénes?)

- Municipalidad de Chicoana
- Ministerio de Educación de la Provincia

Lugar (Localización – cobertura)

En el Paraje El Mollar, preferiblemente cerca del área institucional o cercano a la plaza. Puede ubicarse en área contigua a escuela existente.

Calendario (¿Cuándo?)

Se prevé que este proyecto se materialice en un corto a mediano plazo, es decir que dentro de 5 años, debiera estar funcionando al menos la 1° Etapa.

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Realización de un relevamiento para definir su ubicación definitiva.
- Realización de la formulación del proyecto para solicitar el financiamiento.
- Realización del proyecto arquitectónico y de pliegos.
- Llamado a licitación.
- Realización de la obra.
- Dotación de equipamiento y materiales didácticos.
- Se puede plantear este proyecto en 2 etapas:
 - ✓ 1° Etapa: 3 salas (para niños de 6 meses a 1 año, de 1 año a 2 años y de 2 años a 3 años)
 - ✓ 2° Etapa: 3 salas (para bebés de 1 mes a 6 meses, para niños de 3 a 4 años y niños de 4 a 5 años)

Costo estimado: \$ 350.000 cada etapa

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Directos:
 - ✓ Niños de El Mollar
 - ✓ Niños de Bella Vista

- ✓ Niños de parajes cercanos
- Indirectos:
 - ✓ Padres de los niños asistidos
 - ✓ Comunidad de Paraje El Mollar
 - ✓ Comunidad de Paraje Bella Vista

Recursos físicos (¿Con qué?)

Financiamiento a solicitar por la Municipalidad de Chicoana.

De acuerdo a información suministrada por el Ministerio de Educación de la Nación, se pueden realizar solicitudes para programas con financiamiento externo como:

- PROMSE (Programa de Mejoramientos del sistema Educativo, incluye el Programa 700 Escuelas)
- PROMER (Programa de Mejoramientos de la Educación Rural)
- PERMER (Proyecto de energías Renovables en Mercados Eléctricos Rurales de gestión conjunta con la Secretaria de Energía)
- PROMEDU (Programa de Apoyo a la Política de Mejoramiento de la Equidad Educativa, incluye el Programa conocido como Más Escuelas, segunda etapa del 700 Escuelas) y Programa de Nivel Inicial, orientado a la construcción de establecimientos nuevos de nivel inicial.

También existen líneas de financiamiento con fuente del tesoro propias del Ministerio de Educación de la Nación:

- Programas integrales como el PIIE (Programa Integral para la Igualdad Educativa)
- Plan de Obras
- Dotación de Equipamiento Mobiliario
- Programa Nacional de Micro emprendimientos Educativos con Orientación Comunitarios

- Dotación de Servicios Básicos y Emergencias

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- ✓ Equipo técnico municipal para la formulación del proyecto con el que se solicitará el financiamiento.
- ✓ Elaboración del proyecto arquitectónico con equipo profesional.
- ✓ Empresa constructora.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- Cantidad de salas para bebés de 1 mes a 6 meses: 1
- Cantidad de salas para niños de 6 meses a 1 año: 1
- Cantidad de salas para niños de 1 año a 2 años: 1
- cantidad de salas para niños de 2 años a 3 años: 1
- Cantidad de salas para niños de 3 a 4 años: 1
- Cantidad de salas para niños de 4 a 5 años: 1

Nota: se plantea una cantidad de salas para la 1° y 2° etapa de este establecimiento educativo.

Antecedentes

En la ciudad de Santa Fe, se están materializando “espacios para crecer”, mediante el Sistema Municipal de Educación Inicial.

Según este Sistema, la educación es la única garantía de igualdad de oportunidades. Es esta certeza con la que, a través del Sistema Municipal de Educación Inicial, el Gobierno de la Ciudad de Santa Fe, se hará responsable, por primera vez en su historia, de brindar un servicio educativo a niños y niñas desde los 45 días de vida. En el 2012 se abren las puertas en las salas de un año.



Impulsar el ejercicio del derecho a la educación a niños y niñas de 45 días a 4 años, es el gran objetivo que sustenta el proyecto del Sistema Municipal de Educación Inicial que puso en marcha el Gobierno de la Ciudad. En diez barrios diferentes de la ciudad, donde se detectó la ausencia de servicios de educación inicial, comenzarán a funcionar a partir de marzo de 2012 un total de 30 salas, con una capacidad para 10 diez niños cada una.

El Sistema Municipal de Educación Inicial tiene por fin establecer un marco que regule la oferta de servicio educativo del nivel inicial garantizando igualdad de oportunidades a todos los niños de nuestra ciudad en el acceso a una educación de calidad.

También apunta a promover servicios educativos de calidad para la infancia de manera de atender la situación de las familias más vulnerables o aquellas que hoy, por imposibilidades económicas, no pueden acceder al nivel inicial de educación.

Se sumarán 30 docentes que estarán al frente de cada sala, que contará con un maestro titulado y un auxiliar, el cual tendrá a su cargo actividades que no son las pedagógicas.

El Sistema Municipal de Educación Inicial es el conjunto organizado de servicios y acciones educativas reguladas por el Estado local que posibilitan el ejercicio del derecho a la educación. Estará integrado por los servicios educativos destinados a niños y niñas de 45 días a 4 años inclusive, de gestión pública y privada, gestión cooperativa y gestión social de la ciudad de Santa Fe.

Se propone como una estructura unificada en toda la ciudad que asegure su ordenamiento y cohesión; la organización y articulación interinstitucional que permitan alcanzar resultados de calidad equivalente en toda la ciudad; la articulación con el Sistema Educativo Provincial y la validez de los certificados que se expidan.

El Estado local reconoce, autoriza y supervisa las actividades en los Jardines maternos y de infantes de gestión privada, confesionales o no confesionales; de gestión cooperativa y de gestión social, conforme lo establecido la presente ordenanza.

Este programa posee una propuesta de imagen, que se detalla a continuación:

Salas



Indumentaria



Barranquitas



CIC Facundo Zuviría





Nº
9

TITULO DEL PROYECTO: **Red de almacenes de ramos generales**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Multifocalidad Territorial

SUB PROGRAMA: *Nuevos usos mixtos*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Rurales de Zonas con predominio de monocultivos.***

Qué se propone

Se propone una red de almacenes de ramos generales cuyo objetivo primordial sea el de generar abastecimiento a las comunidades cercanas. Como consecuencia de la dotación de este nuevo uso mixto, se prevén una serie de efectos:

- ✓ Movimiento social y económico hacia el sector donde se ubique el local comercial
- ✓ Facilidad para el abastecimiento diario y periódico
- ✓ Arraigo hacia la zona donde viven
- ✓ Disminución de la migración a zonas urbanas

Se prevén 4 almacenes en la zona de parajes rurales de monocultivo extensivo.

- ✓ Almacén de ramos generales en El Mollar
- ✓ Almacén de ramos generales en Las Moras
- ✓ Almacén de ramos generales en Chivilme
- ✓ Almacén de ramos generales en El Simbolar

Todos los almacenes debieran ubicarse en la zona central institucional de los parajes mencionados.

Este proyecto posee dos pilares importantes:

- C. La parte edilicia que debe responder a un patrón de edificación visual regional que no agreda el paisaje y se integre con él.
- D. El perfil comercial y económico con el que se debe contar para que funcionen estos emprendimientos. Para ello es necesario apoyarse en el concepto de Asociativismo en puntos como: provisión de mercadería e insumos, transporte de mercadería a los lugares de venta, generación de ofertas cíclicas y diversas en cada almacén, promoción radial de la oferta de cada uno, capacitación sobre venta y atención al público, etc. Por medio de este Asociativismo se busca fortalecer el nuevo rol de estos almacenes. Que serán espacios receptivos de demanda

constante. Para ello los propietarios de estos almacenes deberán estar interrelacionados para avanzar en conjunto, fortaleciéndose y no compitiendo entre sí.

Se plantea que cada almacén de ramos generales cuente con un espacio de aproximadamente 20 m². En el cual se pueda exhibir la mercadería de rubros como:

- almacén
- limpieza
- vestimenta

Este almacén deberá contar con un baño, un depósito pequeño y el salón de venta con la exposición de los productos a vender.

En algunos casos estos locales también podrán vender productos elaborados en la zona.

Se plantea una tipología constructiva baja, con colores exteriores claros o colores tierra (marrones, ocre, naturales, etc.)

Sería de interés que el patrón visual que interconecte estos almacenes posea la reminiscencia de antiguos almacenes de ramos generales, donde en un espacio común se lucían altas estanterías de madera con los productos en exposición. Con bolsas grandes de harina, azúcar, porotos, lentejas, etc. para fraccionar y vender en bolsas de papel por gramos o por kilo. (Evitando el uso de bolsas plásticas que aumenten el volumen de materiales inorgánicos a desechar y cooperando así con el Proyecto de mejoramiento de la gestión de los residuos sólidos generados en los parajes de la Subunidad de Cultivos Antrópicos (pertenece al Eje Ambiental)



Ejemplo de almacenes con reminiscencia antigua

Justificación: (¿Por qué y para qué?)

Se observa un desequilibrio territorial departamental, en cuanto a dotación de equipamiento y de servicios, por lo que la población en algunos casos se ve empujada a dejar sus lugares de orígenes (carentes de servicios y equipamiento comunitario) para asentarse en áreas urbanas donde poseen cerca los lugares de abastecimiento, de recreación, servicios diversos y equipamiento en diferentes rubros, los que le permiten el desarrollo de su vida diaria. Y en otros casos la población que se queda y permanece en el paraje, se ve afectada por la falta de diversidad de opciones para abastecerse.

En el análisis y diagnóstico realizado se detecta que uno de los temas principales es el de la falta de múltiples focos de atracción, es decir que se carece de nodos que ofrezcan diversas actividades a los pobladores.

En el caso específico de la justificación para los almacenes de ramos generales, es de entender la necesidad de abastecimiento de la población, ya que en los casos definidos para ubicación de éstos, la situación es notoria.

Se trata de parajes con un número importante de población, se encuentran dispersos y lejos de las áreas urbanas consolidadas. A pesar de que existen varias vías de comunicación, el abastecimiento diario se complica si se deben recorrer varios kilómetros para llegar a un almacén.

Entonces se resalta la carencia notoria de espacios que provean a la población de diferentes productos (comercios). Pero aquí no se habla de pequeños almacenes que surgen por falta de alternativas laborales, sino de una red organizada de almacenes de ramos generales que potenciados entre sí, logran un mejor aprovisionamiento de mercadería a precios más bajos para poder brindar a sus comunidades precios competitivos en el mercado local y ofertas importantes.

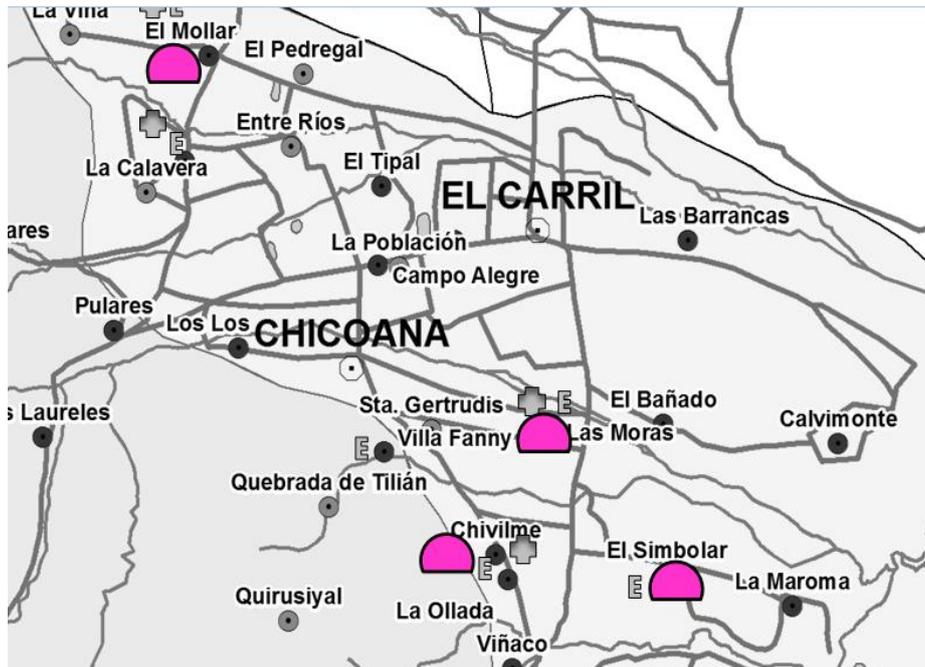
Esta red de almacenes ofrecerá a la población lugareña el abastecimiento necesario diario o periódico, permitiendo también que viajeros o turistas puedan comprar productos cuando pasen por el lugar.

Coordinación: (¿ Quiénes?)

- Municipalidad de Chicoana (área de producción) que organiza la red de almacenes, selecciona a los postulantes para manejar los almacenes y pone en marcha la red.
- Personas que gerencian (pobladores locales) los almacenes que se organizan en red.

Lugar: (Localización – cobertura)

Estos almacenes se ubicarán en el centro institucional de cada uno de los parajes mencionados (El Mollar – Las Moras – Chivilme – El Simbolar) En lugar específico a definir entre la comunidad correspondiente a cada paraje y la municipalidad de Chicoana. (Si hubiese una construcción municipal en alguno de los parajes sería óptimo reutilizar la misma para este fin.)



Calendario: (¿Cuándo?)

Se prevé que este proyecto se realice en el corto plazo (5 años) Es decir que las siguientes tareas sean realizadas en este período:

- Organización de la red de almacenes de ramos generales
- Búsqueda de financiamiento para este proyecto
- Puesta en marcha de la red y puesta en valor de los edificios existentes a reciclar
- Construcción de nuevos edificios para albergar estos almacenes (espacios pequeños)

Nota: de acuerdo a un relevamiento exhaustivo y a conclusiones de la comunidad y la municipalidad se definirán los lugares exactos de ubicación y en base a ello se definirán necesidades y acciones a realizar.

Procedimientos: (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Desarrollar el proyecto para poder organizar la red de almacenes de manera legal y poder solicitar financiamiento a la Subsecretaría de Financiamiento de la Provincia o a otro organismo que posea créditos para estas iniciativas.

- Presentar el proyecto a la comunidad para buscar interesados en gerenciar estos almacenes (cada almacén debe estar manejado por una persona de ese paraje en el cual se encuentra ubicado)
- Realizar un relevamiento detallado de cada paraje a ubicar estos almacenes y definir lugar exacto de instalación del mismo.
- Definir un patrón de identificación visual que permita personalizar esta red.
- Poner en valor los edificios existentes a reciclarse.
- Construir nuevos edificios para almacenes en parajes en los que no haya construcciones existentes a reutilizar.

El costo aproximado de este proyecto es de \$250.000

Destinatarios: (¿Para quiénes?)

- Directos:
 - ✓ Comunidad de cada paraje donde se encuentra el almacén. (4 almacenes = 4 parajes)
 - ✓ Comunidad de parajes cercanos. En el caso del almacén de El Mollar, también beneficiaría a la comunidad de Bella Vista, Entre Ríos, etc. Y en el caso del almacén de El Simbolar sería de utilidad también para pobladores de La Maroma.
- Indirectos:
 - ✓ Viajeros
 - ✓ Turistas
 - ✓ Visitantes esporádicos de la zona

Recursos físicos: (¿Con qué?)

- Edificaciones existentes que puedan servir para reciclar para este uso.
- Financiamiento solicitado para este proyecto:⁹
 - ✓ Se sugiere investigar en el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca (MAGyP), mediante el Programa de Servicios Agrícolas

⁹ Datos aportados por página web del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación.

Provinciales (PROSAP) si es posible alguna línea de financiamiento para este proyecto rural.

- ✓ Se sugiere articular con el Programa Mi Pueblo, de la Subsecretaría de Abordaje Territorial - Secretaría de Provincias del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación. Este programa brinda asistencia técnica y articulación con otros programas del estado nacional para brindar respuesta a las necesidades de los pequeños pueblos. Capacitación. Fortalecimiento de convenios de cooperación con aquellos programas e instrumentos que resulten apropiados.
- ✓ Se sugiere analizar y averiguar sobre el Programa de Desarrollo de Áreas Rurales (PRODEAR) de la Unidad para el Cambio Rural perteneciente a la Presidencia de la Nación.
- ✓ Plan Ahí de la Presidencia de la Nación. Este plan entre otros temas abarca la temática de polo productivo y de servicio. Brinda asistencia y financiamiento de producción familiar para el autoconsumo; apoyo técnico, capacitación y acompañamiento en el diseño e implementación de emprendimientos productivos de la economía social; puesta en marcha y consolidación de cooperativas; acceso al microcrédito, fortalecimiento de cadenas productivas y de comercialización.

Recursos Humanos: (¿Con quiénes?)

- ✓ Un equipo técnico que desarrolle el proyecto de red de almacenes y realice el relevamiento en cada comunidad para definir el lugar de ubicación.
- ✓ Un encargado municipal

Cantidad: (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- ✓ 4 almacenes para 4 parajes.
- ✓ cantidad de mercadería vendida en cada almacén.



Nº
10

TITULO DEL PROYECTO: **Paradores para espera de colectivos**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

SUB PROGRAMA: *Transporte Público*

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Rurales de Zonas con predominio de monocultivos.***

Qué se propone.

Se propone la realización de espacios de resguardo para las personas cuando esperan el colectivo. Estas garitas formarán una red de paradores que proporcionarán a la comunidad lugareña y también a otros usuarios, el beneficio del resguardo climático y la dotación de equipamiento para descanso.

Cada garita constará de un espacio semicubierto, con techo y tres lados verticales cerrados para protección contra el viento.

Estos espacios semi cerrados poseerán:

- señalización vial
- señalización turística
- bancas para descanso y espera del colectivo
- vereda perimetral
- accesorios útiles para ciclistas (ganchos para colgar bicis)

Las mismas deberán formar parte de la armonía del paisaje natural, por lo que se plantea un uso adecuado de materiales, colores y formas que no agredan al paisaje existente que se desea revalorizar como atractivo turístico.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

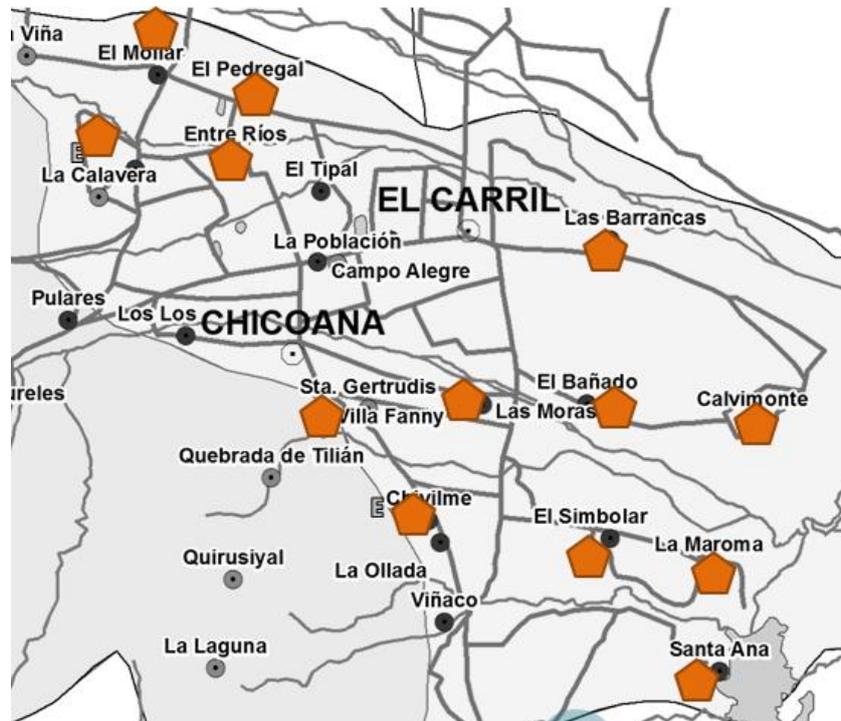
La mayor parte de la población de estas zonas rurales del valle, hace uso del servicio de transporte público a pesar de su insuficiencia e ineficacia. De todas maneras es alto el número de usuarios de este servicio.

Durante la época estival, es sumamente necesario este resguardo, en especial en zonas abiertas al campo, donde las edificaciones no actúan de protección y barreras de viento y de agua.

Coordinación (¿Quiénes?)

- Coordinación del proyecto arquitectónico: Municipalidad de Chicoana
- Control de Obra: Municipalidad de Chicoana
- Obra: Empresa constructora

Lugar (Localización – cobertura)



Estas garitas se localizarán sobre las RP 49, 77, 76, 32, 61, 62, 60, y en camino al Paraje El Bañado y Paraje Santa Ana, siempre en las cercanías de los centros institucionales de los siguientes parajes:

- El Mollar
- Bella Vista
- Finca Entre Ríos
- Villa Fanny
- Chivilmes
- Las Moras
- Las Barrancas
- Calvimonte
- El Bañado
- El Simbolar
- La Maroma
- Santa Ana

El lugar exacto de ubicación, se definirá luego del relevamiento detallado del recorrido del nuevo sistema de transporte diferenciado para parajes rurales de zona de valle y de la posibilidad física de espacio disponible para la construcción de los paradores.

Calendario (¿Cuándo?)

Se estima que este proyecto debe realizarse a mediano plazo en un período de hasta 10 años. Es decir que tanto el proyecto como la obra de construcción de los aparadores deberían estar terminados en el año 2022.

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

La Municipalidad deberá realizar con su equipo técnico un proyecto arquitectónico que dé respuesta a las necesidades de la población, siempre con miras a un respeto por el paisaje natural.

Se debe llamar a licitación para la construcción de estos 11 paradores. Se sugiere que se realicen todos dentro de la misma etapa.

El costo aproximado es de \$ 65.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Directos
 - ✓ Comunidad de los parajes de la zona del monocultivo extensivo.
 - ✓ Visitantes de la comunidad de la quebrada
 - ✓ Ciclistas

Recursos físicos (¿Con qué?)

Con financiamiento a solicitar en la Subsecretaría de Financiamiento de la Provincia para los materiales de construcción.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

Con el equipo Municipal para la elaboración del proyecto y solicitar el financiamiento necesario.

Mediante el Programa Capacitación con Obras, de Argentina Trabaja perteneciente al Ministerio de Desarrollo Social de la Nación, es posible generar espacios de capacitación, promover la organización vecinal a través de cooperativas y crear nuevos puestos de trabajo para mano de obra calificada. (como las paradas de colectivos)

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

11 paradores de colectivos que permitan a la comunidad una espera segura y protegida

Antecedentes





TITULO DEL PROYECTO: **Transporte diferenciado para parajes rurales de zona de valle**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

SUB PROGRAMA: *Transporte Público*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Rurales de Zonas con predominio de monocultivos.***

Qué se propone.

La propuesta de este proyecto es la puesta en marcha de un sistema de transporte público diferenciado para parajes rurales de zona de monocultivo extensivo. Esto quiere decir que se piensa en un transporte de pequeña escala (19 personas aproximadamente) con una frecuencia especial y con un recorrido incluyente, no excluyente.

Se prevé la constitución de una empresa que deberá estar regularizada por la AMT (Autoridad Metropolitana de Transporte), y cuya naturaleza puede ser de aporte solamente privado o mixto (privado – público).

En el departamento ya existen antecedentes de un servicio diferenciado: se trata de la empresa Aparicio que realiza recorrido desde Rosario de Lerma hasta Chicoana, atravesando la zona productiva del valle, por el camino de los vallistos.

Este proyecto debiera considerar un recorrido que incluya a la mayor parte de parajes posibles.

Está claro, que para que el servicio se pueda desarrollar con normalidad y seguridad, anteriormente a este servicio, se deben realizar obras de mejoramiento y consolidación de los caminos que conducen a estos parajes.

En este caso se debe planificar un flujo de personas escaso y no regular en cuanto a días y horarios. Provocando ello la necesidad de contar con unidades de pequeño tamaño que no generen costos innecesarios.

Se plantea el uso de unidades de pequeña escala, tipo combi, que permitan el traslado de un número reducido de personas.

También se debe tener en cuenta que este servicio de transporte debiera poseer aproximadamente 2 recorridos diarios. Estos recorridos deben estar

alternados con los horarios en los que pasa el servicio de la Empresa Aparicio y deben estar también intercalados con los colectivos de la empresa SAETA, que pasa solamente por la RP 33, y la RP 61 cuando hace el recorrido por Las Moras.

De esta manera se mejora la conectividad y la accesibilidad a los parajes que hoy poseen dificultades de transporte y de desplazamiento de sus habitantes.

Este proyecto está directamente relacionado al Proyecto de Transporte Social propuesto en el "Plan de Desarrollo sustentable y sostenido de pequeños municipios y comunas de la Provincia de Salta".

*"...Desde el Plan Estratégico dejamos abierto el dialogo a una Propuesta de Implementación de un Sistema Intermunicipal de Transporte que podría concretarse a partir de la creación de Empresas Intermunicipales de Transporte de Pasajeros, en las cuales los Municipios a través de sus representantes y las empresas privadas, forjen alianzas tendientes a encontrar las soluciones a la problemática planteada. Un elemento fundamental a tener en cuenta desde el inicio de este proceso será la Participación Comunitaria en donde los actores implicados puedan plantear tanto sus necesidades como posibles soluciones al problema."*¹⁰

Se debe aclarar que el Proyecto de Transporte Social antes mencionado, posee voluntad de ser desarrollado. La misma fue expresada por la Subsecretaría de Planificación Territorial de Inversión Pública dependiente de la Secretaría Nacional de Planificación Estratégica Territorial.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

El transporte público en esta zona se convierte en un verdadero problema. La regularidad de los recorridos no es algo corriente, y mucho menos su frecuencia.

¹⁰ Informe Final Consultor Urbano Territorial – Arq. Estela Opertti

Esto, sumado al mal estado de los caminos y rutas del valle, ocasiona aislamiento en la comunidad lugareña, y conflictos para los visitantes que deseen acceder al lugar.

Si además se suma la falta de un transporte público frecuente que permita el desplazamiento de la población de manera normal, la situación se convierte en caótica y genera un total aislamiento social, lo que provoca carencias, migraciones y abandono del terruño.

Se denota una innecesaria dotación de una línea de colectivos urbanos exclusiva hasta cada paraje. Por ello lo que se propone es la mixtura de transporte.

Coordinación (¿Quiénes?)

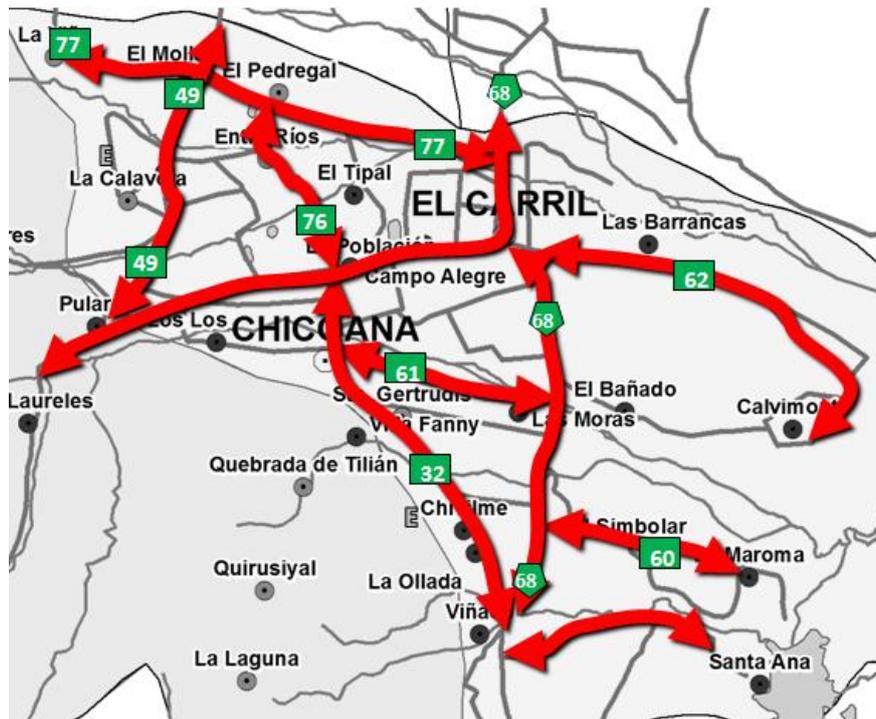
- Municipalidad de Chicoana
- AMT (Autoridad Metropolitana de Transporte)

Lugar (Localización – cobertura)

Se plantea una cobertura para este servicio diferenciado, desde la localidad de El Carril hasta:

- ✓ Paraje Santa Ana, al Sur.
- ✓ Paraje El Mollar, al Norte.
- ✓ Paraje Chivilme, al Oeste.
- ✓ Paraje Calvimonte, al Este.

Por qué se incluye el Carril y Chicoana dentro de este recorrido: porque la gente debe llegar hasta estos puntos urbanos para realizar trámites institucionales y para desarrollar actividades comerciales, sumándose a futuro el progreso de actividades educativas y de ocio.



Rutas y caminos que debe cubrir el nuevo servicio de transporte público para la zona rural del valle.

Calendario (¿Cuándo?)

Proyecto a realizarse en el corto plazo (dentro de los próximos 5 años)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Reunirse con AMT y desarrollar una propuesta viable que reditúe al empresario y solucione los conflictos de la comunidad.
- Formular un proyecto para solicitar financiamiento o para mostrar la idea a un privado que le pueda interesar desarrollar el negocio.
- Poner en marcha el proyecto.
- Monitorear el funcionamiento del nuevo transporte diferenciado.

Costo estimado: \$ 650.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Comunidad Parajes (El Mollar, Bella Vista, El Típal, El Pedregal, Las Barrancas, Calvimonte, El Bañado, El Simbolar, La Maroma, Santa Ana, Chivilme, Villa Fanny, Las Moras)
- Comunidad de pueblo Chicoana y de El Carril.
- Visitantes
- Familiares de los lugareños

Recursos físicos (¿Con qué?)

- Con financiamiento a solicitar en AMT
- Con aporte de privado/s que constituyan la empresa.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- Municipalidad de Chicoana para gestionar el proyecto ante AMT.
- Particulares (privados) que se interesen por esta actividad comercial.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- Al menos 2 unidades de combis 0 Km.
- 2 recorridos diarios

4.3. PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

4.3.1. MANTENIMIENTO DEL EQUIPAMIENTO EDUCATIVO

Ver en Unidad de Desarrollo y Gestión de Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía, el mismo proyecto.

4.3.2. MANTENIMIENTO DEL EQUIPAMIENTO SANITARIO

Ver en Unidad de Desarrollo y Gestión de Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía, el mismo proyecto.

4.3.3. MEJORAMIENTO Y CONSOLIDACIÓN DE RP 61

Este proyecto plantea la obra vial que mejore y consolide la RP 61, que conecta Chicoana con Las Moras. Se sugiere que las obras contemplen los mismos detalles y componentes planteados para las rutas desarrolladas en los Proyectos Trascendentes.

4.3.4. MEJORAMIENTO Y CONSOLIDACIÓN DE RP 32

Este proyecto plantea la obra vial que mejore y consolide la RP 32, que conecta Chicoana con Viñaco. Se sugiere que las obras contemplen los mismos detalles y componentes planteados para las rutas desarrolladas en los Proyectos Trascendentes.

4.3.5. MEJORAMIENTO Y CONSOLIDACIÓN DE RP 60

Este proyecto plantea la obra vial que mejore y consolide la RP 60, que conecta la RN68 con La Maroma. Se sugiere que las obras contemplen los mismos detalles y componentes planteados para las rutas desarrolladas en los Proyectos Trascendentes.

4.3.6. MANTENIMIENTO CORRECTIVO

Ver en Unidad de Desarrollo y Gestión de Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía, el mismo proyecto.

4.3.7. MANTENIMIENTO PREVENTIVO

Ver en Unidad de Desarrollo y Gestión de Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía, el mismo proyecto.



CAPÍTULO 5

5. UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTIÓN DE ZONAS URBANAS Y PERIURBANAS

5.1. PROYECTOS TRASCENDENTES

En este apartado se presentarán las fichas de los Proyectos Trascendentes para esta Unidad de Desarrollo y Gestión. Cada uno de los proyectos aparecerá separado por carátulas identificatorias de ellos.



Nº
1

TITULO DEL PROYECTO: **Equipamiento Educativo Nivel Superior (El Carril)**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Multifocalidad Urbana

SUB PROGRAMA: *Equipamiento Comunitario*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Zonas Urbanas y Periurbanas.***

Objetivos

- Dotar de un equipamiento importante a la zona norte de El Carril, que potencie y genere un efecto transformador positivo a nivel urbano.
- Crear una oferta amplia sobre diferentes salidas laborales, para estimular a la población en cuestiones educativas.
- Otorgar un espacio de encuentro educativo y cultural para la comunidad toda.

Qué se propone.

Se plantea dotar a la comunidad del Departamento de Chicoana de un establecimiento educativo de nivel superior, que ofrezca diferentes salidas laborales a jóvenes y adultos del área urbana o de áreas rurales.

Para esto se necesita construir un edificio que responda al programa de necesidades básico para este nivel educativo.

Se sugiere que este establecimiento también sea utilizado con aula y campus satelital, para carreras y cursos a distancia.

La visión de generar una multifocalidad territorial y urbana, motiva a que el punto de ubicación de este nuevo equipamiento atraiga a la comunidad también con otras actividades culturales y educativas. Siendo así, se podrían desarrollar las siguientes actividades en este establecimiento:

- Educación superior presencial para alumnos
- Educación superior a distancia para alumnos
- Educación de cursos a distancia para alumnos y comunidad
- Realización de conferencias y charlas para la comunidad
- Realización de actividades grupales culturales para la comunidad
- Utilización de biblioteca para alumnos y para comunidad en general.

De acuerdo a estas actividades, se desprende que este nuevo equipamiento educativo debiera contar con los siguientes locales:

- Aulas
- Aulas satelitales
- Aulas taller (para educación de oficios)
- Biblioteca
- SUM pequeño
- Administración
- Sanitarios
- Galerías
- Patio

Es importante resaltar que los proyectos deben interpretar el sitio y el programa para dar respuesta en una correcta solución arquitectónica. Es de suma jerarquía identificar cada proyecto con su contexto, encontrando la idea en el lugar y en la memoria¹¹.

Es conveniente mantener opciones de diseño con soluciones autóctonas y personalizadas, que posibiliten la configuración de edificios acordes a las características de su entorno físico, social, cultural y medioambiental. Los edificios deben tener elementos que unifiquen criterios a soluciones técnicas y funcionales tratando de generalizar las resoluciones diseñadas y avaladas por la experiencia. Se deben tratar de homogeneizar las soluciones de diseño sin negar la innovación o el aporte de nuevas tecnologías.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Se ha detectado que existe una demanda importante de establecimientos educativos. La población aumentó y las actuales escuelas se han visto desbordadas en cantidad de alumnos.

¹¹ Manual de proyecto – Herramientas para el programa Nacional 700 escuelas

Aunque también se ha divisado un importante índice de abandono escolar, motivado por diferentes causas sociales, todas conectadas entre sí. (Pobreza – necesidad de trabajar – hijos en adolescencia – violencia familiar – droga – etc.)

Coordinación (¿Quiénes?)

- Ministerio de Educación de la Provincia
- Municipalidad de El Carril

Lugar (Localización – cobertura)

Se propone que este nuevo establecimiento educativo se ubique en la zona norte de El Carril, ya sea en Barrio San Jorge o en Barrio San Simón. Preferiblemente en barrio San Jorge, aunque es posible que no exista espacio para la implantación del mismo; por ello la segunda opción, que también puede movilizar a los vecinos de barrio San Jorge.

Calendario (¿Cuándo?)

Se plantea este proyecto para materializarlo en un corto plazo (5 años)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Realizar un trabajo conjunto con el Ministerio de Educación de la Provincia.
- Realizar el proyecto arquitectónico del establecimiento, respondiendo al programa educativo que se plantee.
- Solicitar financiamiento para la construcción del establecimiento.

Costo estimado: \$ 2.200.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Comunidad de pueblo de El Carril
- Comunidad de pueblo de Chicoana
- Comunidad de municipios vecinos
- Personas de la Quebrada de Escoipe
- Personas de parajes rurales del departamento.

Recursos físicos (¿Con qué?)

Financiamiento a solicitar por la Municipalidad de El Carril.

De acuerdo a información suministrada por el Ministerio de Educación de la Nación, se pueden realizar solicitudes para programas con financiamiento externo como:

- PROMSE (Programa de Mejoramientos del sistema Educativo, incluye el Programa 700 Escuelas)
- PROMER (Programa de Mejoramientos de la Educación Rural)
- PERMER (Proyecto de energías Renovables en Mercados Eléctricos Rurales de gestión conjunta con la Secretaria de Energía)
- PROMEDU (Programa de Apoyo a la Política de Mejoramiento de la Equidad Educativa, incluye el Programa conocido como Más Escuelas, segunda etapa del 700 Escuelas) y Programa de Nivel Inicial, orientado a la construcción de establecimientos nuevos de nivel inicial.

También existen líneas de financiamiento con fuente del tesoro propias del Ministerio de Educación de la Nación:

- Programas integrales como el PIIE (Programa Integral para la Igualdad Educativa)

- Plan de Obras
- Dotación de Equipamiento Mobiliario
- Programa Nacional de Micro emprendimientos Educativos con Orientación Comunitarios
- Dotación de Servicios Básicos y Emergencias

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- ✓ Equipo técnico municipal para la formulación del proyecto con el que se solicitará el financiamiento.
- ✓ Elaboración del proyecto arquitectónico con equipo profesional.
- ✓ Empresa constructora.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- Aulas: 4
- Aulas satelitales: 2
- Aulas taller (para educación de oficios): 2
- Biblioteca: 1
- SUM pequeño: 1

Nota: esta cantidad se sugiere para un inicio, pudiendo ampliarse a futuro.

Antecedentes

Escuela de Artes y Oficios en Salta Capital

La obra tiene un avance del 90%. Se construye en un predio ubicado sobre calle Libertad, ex matadero. Funcionarán talleres de construcción, industria, artesanía, servicios y agro.

En la escuela funcionarán talleres de construcción, industria, artesanía, servicios y agro. Se dictarán en los turnos mañana, tarde y noche y podrán

asistir personas mayores que deseen perfeccionarse, como así también jóvenes.

La obra se ejecuta con métodos constructivos tradicionales. La misma tendrá dos plantas en las que distribuirán diez aulas para el dictado de teoría y diez talleres con sus correspondientes depósitos para su práctica. Tendrá oficinas para la dirección y secretarías.



Escuela de Artes y Oficios en Salta



Colegio en Medellín - Colombia

COLEGIOS PARA MEDELLÍN

SAN ANTONIO DE PRADO
Arq. Gabriel Arango



Compromiso de toda la ciudadanía

Colegio en Medellín – Colombia



Biblioteca PUCP (Colombia)



Aula Moderna de Univ. de Carabobo (Venezuela)



Mobiliario para aulas (García Peinado)



Escuela de extensión virtual de EPBCN

Proyectos con conexión pertenecientes al presente Plan y a otros articulados con el mismo



TITULO DEL SUB PROGRAMA: **Embellecimiento Urbano**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Multifocalidad Urbana

PROYECTOS QUE INCLUYE:

- *Proyecto: Puesta en valor de fachadas y edificios a preservar (El Carril - Chicoana)*
- *Proyecto: Puesta en valor de corredor turístico de El Carril*
- *Proyecto: Puesta en valor de plaza principal de Chicoana*
- *Proyecto: Adecuación de equipamiento de acceso a Chicoana*

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- *De Parajes Zonas Urbanas y Periurbanas.*

Objetivos

- Mejorar la calidad urbana de Chicoana y de El Carril
- Embellecer los espacios públicos, como plazas, ejes verdes o peatonales y veredas.
- Dotar a la comunidad, de espacios de calidad urbana que brinden soluciones a demandas específicas.
- Proteger y revalorizar el patrimonio arquitectónico existente.
- Promover la valoración patrimonial por parte de la comunidad.
- Ofrecer al turista áreas históricas definidas, como espacios restaurados y revalorizados.

Qué se propone.

Con este sub programa se propone rescatar las características urbanas positivas existentes en ambos pueblos (ya sea por su historia, por su arquitectura, por su arbolado, etc.)

El Sub programa consta de varios proyectos que apuntan a revalorizar el área urbana existente, remarcando las características que pueden atraer al turista y que provoquen bienestar en la población local.

De esta manera se busca poner en valor las fachadas existentes que poseen importancia patrimonial, tanto en El Carril como en Chicoana. Se puede tratar de propiedades estatales o privadas.

También se busca generar un recorrido alternativo para el visitante o turista que pase por El Carril. Por ello se plantea poner en valor el corredor vial que conforma la calle Belgrano y la calle Güemes, partiendo desde la Estación Zuviría. Este corredor es donde se encuentra la mayor cantidad de arquitectura de valor patrimonial. En este punto también se resaltan los aspectos complementarios como estado de veredas, supresión de barreras arquitectónicas, forestación, iluminación, señalización, etc.

Para el caso de la puesta en valor de la plaza principal de Chicoana, Monumento Histórico Nacional, se plantea rescatar su concepto de plaza cerrada, remarcarlo y complementar con mejoras en el equipamiento de la misma: bancas, iluminación, jardinera de canteros, arreglo de esculturas y monolitos, supresión de barreras arquitectónicas, arreglo de caminería, etc.

En el acceso a Chicoana se plantea la dotación de equipamiento para recreación y ocio que se complemente con la arboleda existente. Este equipamiento debe actuar de pórtico de acceso al pueblo, invitando a seguir el camino. Se propone dotar de iluminación, mesas, bancos, cestos de basura, señalización, caminería, etc.

En síntesis este sub programa apunta a reforzar los atractivos urbanos existentes, revalorizándolos para la comunidad local y para visitantes.

Ejemplos de equipamiento urbano posible para plazas barriales de los pueblos, los parques integradores, y ejes verdes. Se sugiere este tipo de equipamiento por su fácil mantenimiento.





Equipamiento Urbano de Premoldeados de Argentina S.A.

La tipología anterior no se sugiere para las plazas principales de ambos pueblos. Porque allí el equipamiento debe resaltar condiciones arquitectónicas históricas.



Tipos de cestos de basura para zonas a revalorizar patrimonialmente



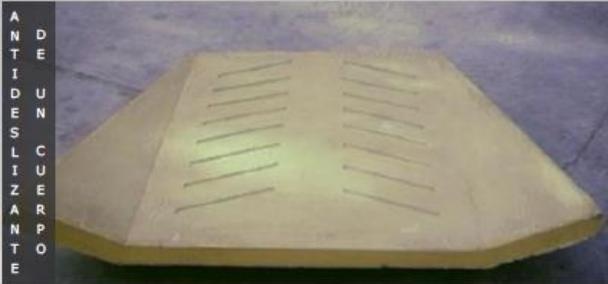
Cestos de basura urbanos para plazas barriales, ejes verdes, espacios deportivos, parques integradores urbanos.

Premoldeados de Argentina s.a.

RAMPAS

ELEMENTOS URBANOS

ANTI DESLIZANTE



ANTI DESLIZANTE



Panamericana 28412 Don Torcuato - Buenos Aires
 4741-0200
www.premoldeados.com.ar

Tipos de rampas para supresión de barreras arquitectónicas urbanas.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Tanto Chicoana como El Carril poseen patrimonio arquitectónico a custodiar y a reconocer, por ello se plantea su revalorización, para rescatarlos del abandono y del olvido y mostrarlos como bienes culturales de la comunidad.

Estas intervenciones apuntalarían el Proyecto de Lugares Mágicos del Eje Turístico.

Coordinación (¿Quiénes?)

- ✓ Municipalidad de Chicoana
- ✓ Municipalidad de El Carril

Lugar (Localización – cobertura)

Dentro del área urbana de cada municipio. Específicamente en los lugares ya nombrados.

- Plaza principal de Chicoana
- Eje Turístico de El Carril (Calle Belgrano y calle Güemes)
- Acceso a Chicoana
- En lugares específicos donde se encuentren fachadas a restaurar y revalorizar. (De acuerdo a relevamiento y estudio de especialistas de patrimonio arquitectónico)

Calendario (¿Cuándo?)

Intervención a realizar a corto plazo (5 años)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

Se debe conformar un equipo técnico de arquitectos, con especialidades relacionadas al patrimonio, que realicen los 4 proyectos que forman parte de este sub programa.

Inicialmente se debe realizar la formulación de los mismos para poder solicitar financiamiento.

A posterior se debe desarrollar cada uno de los proyectos, para los cuales debe haber interconexión con los organismos responsables del patrimonio de la provincia (DEPAUS, etc.)

Se deben plantear las etapas de obra para cada caso.

Costo aproximado: \$ 2.500.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- ✓ Turistas
- ✓ Visitantes
- ✓ Comunidad local

Recursos físicos (¿Con qué?)

Financiamiento a solicitar para el desarrollo de los proyectos y para las obras que surjan de los mismos.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- ✓ Municipalidad de El Carril
- ✓ Municipalidad de Chicoana

- ✓ Equipo profesional especializado en patrimonio
- ✓ CoPAUPS
- ✓ DiPAUS

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

Cada uno de los proyectos que conforman este sub programa poseerá diferentes metas cuantitativas. A partir de esto, se pueden plantear los siguientes temas que con el desarrollo de cada proyecto se definirán exactamente para cada caso:

- ✓ cantidad de fachadas recuperadas
- ✓ cantidad de arbolado plantado
- ✓ cantidad de luminarias colocadas
- ✓ cantidad de bancas instaladas
- ✓ cantidad de cestos de basura colocados
- ✓ cantidad barreras arquitectónicas suprimidas
- ✓ cantidad de rampas realizadas
- ✓ cantidad de señalización instalada.

Antecedentes

Cuarenta edificios patrimoniales recuperados en el centro de Rosario¹²

Gracias al Programa Municipal para la Rehabilitación de Viviendas del Área Central.

Más de 40 inmuebles de Rosario con valor patrimonial fueron recuperados. Y faltan unos pocos detalles para que se rehabilite el tradicional inmueble de Oroño y Jujuy, conocido como "Edificio Victoria". Luego de años de abandono, esa esquina contará con 9 unidades de vivienda y locales para uso comercial, en el marco del Programa de Preservación y Rehabilitación del Patrimonio

¹² Pagina Web: infrapublica.com - Domingo, 24 de Abril de 2011

Urbano. Se trata de uno de los proyectos de gestión pública y privada de recuperación de inmuebles históricos.

"Hasta ahora, este esfuerzo compartido entre inversores y el municipio rosarino se abocó a recuperar inmuebles de valor patrimonial comprendidos en la denominada área central (macrocentro), destinadas a instituciones, escuelas y entidades financieras, pero el objetivo es continuar a partir de ahora con inmuebles que puedan recuperarse para ser usados como vivienda", explicó la secretaria de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario.

"Ya se concretaron 45 convenios en los que "además de la tarea de gestión para coordinar los intereses de propietarios e inversores" el municipio aportó subsidios y cofinanció gastos", precisó la funcionaria y señaló que "el requisito esencial que debe cumplir un inmueble para inscribirse en el Programa es el de poseer valor patrimonial para la ciudad".

Desde Planeamiento destacan que si bien se buscan inmuebles que estén ubicados dentro del área central de la ciudad, no se descartan otros que estén emplazados fuera de esos límites, siempre y cuando conciten valor patrimonial urbanístico.

"La puesta en valor de estos inmuebles tiene un impacto urbano muy positivo porque impulsa la recuperación de edificios de valor patrimonial, transforma viviendas ociosas y degradadas en nuevas unidades habitacionales acordes a las necesidades del mercado y recalifica el paisaje urbano a partir de la recuperación edilicia", destacó la secretaria.

En breve se recuperará el Edificio Victoria. El inmueble recuperado se enmarca en el Programa de Preservación y Rehabilitación del Patrimonio urbano, a través de una gestión mixta entre el municipio y los desarrolladores del fideicomiso "Edificio Victoria". Para estas tareas el municipio cofinanció los gastos de intervención sobre la fachada con una inversión de 128.986 pesos.

Para las obras del nuevo edificio, emplazado en la ex sede del bar del mismo nombre, se fijaron las pautas de transformación interior y restauración de la fachada mediante convenios firmados oportunamente, que fueron ratificados por el Concejo Municipal.

Desde el Programa se estableció particularmente el proyecto de restauración para la recuperación de las fachadas, que se encontraban alteradas y en muy mal estado de conservación. Se controló, además, el desarrollo de las tareas, realizando inspecciones regulares a la obra durante todo su desarrollo.

El proyecto de restauración de fachadas tuvo como objetivo reconstruir el orden arquitectónico en la planta alta, restaurar los elementos decorativos y reorganizar la planta baja, eliminando agregados y tratamientos superficiales distintos que alteraban la unidad del conjunto. El convenio de subsidio, suscripto en el año 2008 con el Fideicomiso desarrollador del conjunto de viviendas, se enmarca en el Programa de Esfuerzo Compartido, solventado con el Fondo de Preservación.

Programa de Reconstrucción Patrimonial del Consejo de la Cultura - Chile¹³

Se anunció una nueva oportunidad para recuperar edificios emblemáticos e históricos de Chile, gracias a la implementación de la tercera etapa del Programa de Reconstrucción Patrimonial del Consejo de la Cultura.

Se suman ya 62 edificios de valor patrimonial distribuidos en todo el país que están siendo reconstruidos como la Casa de Violeta Parra en San Carlos y la de Vicente Huidobro en Cartagena, y otros que ya fueron recuperados en su totalidad y abiertos a la comunidad, como el Museo de Arte Contemporáneo de Santiago, el Santuario de Santa Rosa de Pelequén y la Catedral la Santísima Concepción.

¹³ Pagina Web: www.cultura.gob.cl – 26-05-12

Para esta tercera etapa, el Secretario de Estado anunció que el CNCA invertirá 2.500 millones de pesos que serán repartidos entre los proyectos que postulen, cumplan los requisitos y sean escogidos para ser restaurados o reconstruidos a lo largo de Chile.

“En general, en estas iglesias, en estos lugares que son patrimoniales y valorados, ha habido mucha historia. Está la tradición de los pueblos en general. Hemos logrado llegar al patrimonio en dos años 25 millones de dólares para ir al rescate de 62 inmuebles de carácter patrimonial. Esta tercera etapa permitirá ir en salvaguarda del patrimonio de más inmuebles, por lo tanto, luego de la catástrofe del 27 de febrero 2010, podemos concluir que hoy podemos contar con un fondo que va en rescate de aquello que para las comunidades y las familias es importante y que respeta nuestro patrimonio material”, señaló el Ministro de Cultura, Luciano Cruz-Coke.

Alianza Público/Privada.

El Programa de Apoyo a la Reconstrucción Patrimonial busca el incentivo de la alianza público-privada, en el cual el Consejo Nacional de la Cultura y las Artes financia el 50% del proyecto y el gestor responsable, como requisito, debe asegurar el resto del financiamiento con otras fuentes de recursos, pudiendo recurrir para tal efecto a los beneficios de la Ley de Donaciones Culturales.

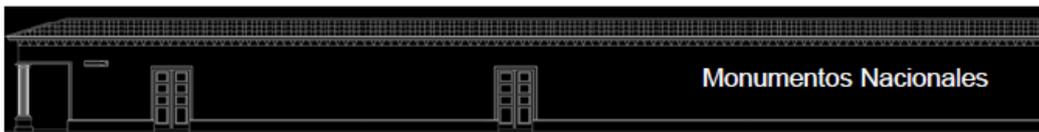
En el año 2010, primera etapa del Programa de Reconstrucción Patrimonial del Consejo de la Cultura, se destacan proyectos como la restauración del Frontis del Museo de Arte Contemporáneo (MAC), la reconstrucción de la Iglesia Santa Rosa de Pelequén y la Biblioteca Severín de Valparaíso, entre otros.

En el año 2011, segunda etapa de la iniciativa, tuvo una inversión total de \$(chilenos) 6.352.631.777 para proyectos como la casa de Vicente Huidobro en Cartagena, el edificio de la Alianza Francesa de Concepción y la restauración de las fachadas de la ex casa Goycolea y el ex club Fernández Concha en el centro cívico de la capital.

Estudio del Patrimonio arquitectónico de San Felipe (Ejemplo de un estudio de caso para revalorización urbana:¹⁴

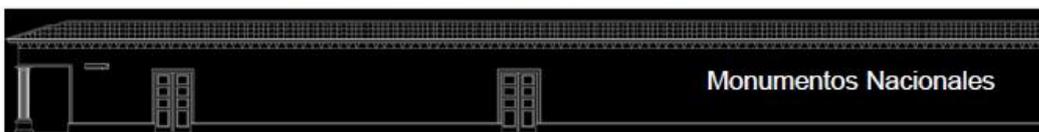
...“El patrimonio construido comprende obras arquitectónicas y espacios urbanos cuya forma es expresión de conocimientos adquiridos, arraigados y transmitidos, lo que en forma individual o en conjunto, revelan características culturales, ambientales, antropológicas o sociales, que expresan y fomentan la cultura”...

MINVU, Unidad de Patrimonio Urbano; Manual Metodológico de identificación de inmuebles y zonas de conservación histórica



San Felipe como referente de la ciudad colonial

Dada la morfología de su trazado y su edificación de fachada continua. Dentro de este contexto destacan cinco monumentos nacionales y cuatro zonas de conservación histórica; Edificaciones que por sus características arquitectónicas y valor como parte de la identidad cultural de la ciudad deben ser preservadas.



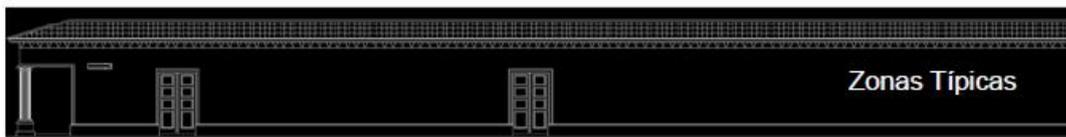
¹⁴ Estudio del Patrimonio Arquitectónico de San Felipe – Práctica CTMA – Claudia Becerra – Macarena Saiz – Diego Muñoz – Políticas Públicas Puentes UC

Zonas Típicas



El concepto de zona típica, define y otorga **identidad**

- La identificación del área debe ser un trabajo **mancomunado**, donde participen las autoridades locales, los expertos y la comunidad, pues así los habitantes se sientan parte de un proceso que valoriza sus hogares.
- Al catalogar los inmuebles, se podría mejorar la calidad de las **viviendas** con el aporte de subsidios estatales, reactivar los sectores turísticos y los espacios públicos.
- Al contar con estas zonas se puede acceder a dos nuevos **subsidios** que promueven la rehabilitación del patrimonio construido: El subsidio de rehabilitación patrimonial y el programa concursable de obras en espacios público.



Metodología de clasificación

• **Etapa I Diagnóstico, identificación y propuesta de zonas con valor patrimonial de cada territorio comunal**
Determinar el área de estudio y sus límites
Actualizar la información en terreno
Se confecciona la cartografía preliminar, escala 1:2000

• **Etapa II Registro de los inmuebles y zonas propuestas de conservación histórica**
Elaboración del catastro y de la cartografía

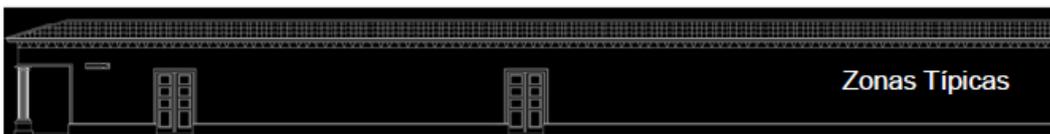
• **Etapa III Evaluación de inmuebles y espacios públicos de valor patrimonial**
Calificación de cada inmueble mediante una tabla de atributos
Se selecciona los elementos a proteger, y la determinación del grado de protección

• **Etapa IV Criterios normativos**
Elaboración de recomendaciones e indicaciones generales para la protección del patrimonio construido

Cada una de estas etapas debe incorporar la participación ciudadana, para lo cual existe un plan de participación ciudadana (PAC) cuyas fases de implementación se encuentran detallados en el manual



INDICADOR	DESCRIPCIÓN	INDICADOR
Identificación	Se debe tener en cuenta la existencia de zonas típicas en el territorio comunal.	Identificación de zonas típicas
Registro	Se debe tener en cuenta la existencia de zonas típicas en el territorio comunal.	Registro de zonas típicas
Evaluación	Se debe tener en cuenta la existencia de zonas típicas en el territorio comunal.	Evaluación de zonas típicas
Normativa	Se debe tener en cuenta la existencia de zonas típicas en el territorio comunal.	Normativa de zonas típicas



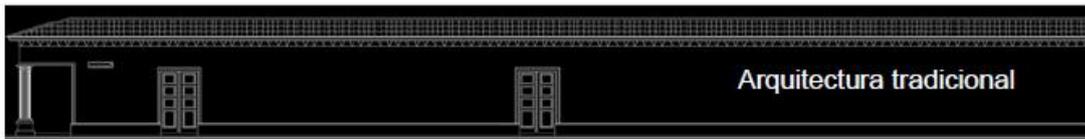
Posibles Pasos:

- Realización de campañas educativas

(Promover por ejemplo un slogan) para la población de la ciudad respecto a los valores de San Felipe (tanto arquitectónicos como de otro tipo). De manera de que se conozca que es lo que se cuida o se rescata.

- Buscar incentivos para la recuperación de los inmuebles

Incentivos a los propietarios de inmuebles típicos para la mantención de éstos. Incentivos a los nuevos negocios para instalarse en inmuebles recuperados, buscando los programas adecuados para ello (instalaciones hoteleras, de carácter cultural o recreativo, servicios de alimentación), promoviendo una conciencia de cuidado también en el empresariado de la ciudad, haciendo del tema patrimonial un empuje a los negocios, principalmente al área de turismo y servicios.



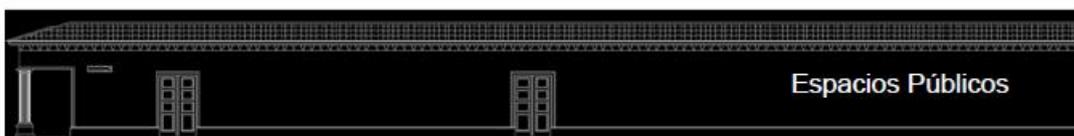
Posibles Pasos:

- Regular las situaciones que hoy producen más daño a la arquitectura del centro de San Felipe.

Realizar una campaña de pintura de fachadas, utilizando colores acordes y que contribuyan a la unidad de las distintas edificaciones, sin llegar a la igualdad y uniformidad. Buscar elementos diferenciadores dentro de un cierto orden.

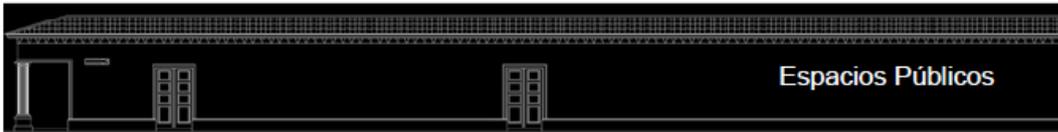
-Regular el uso de la publicidad.

Es necesario establecer ciertos límites en cuanto a superficie disponible para este fin en la fachada y de "salida" de elementos publicitarios fuera de ésta. Lo mismo para los medios publicitarios "artesanales" (rayados en los muros, principalmente).



"Una vida urbana vibrante es, a mi manera de pensar, el ingrediente esencial de una buena ciudad. Sin embargo, esta cualidad desaparece en forma creciente. La vida pública de una ciudad se constituye en sus calles, plazas, senderos y parques, y es en estos espacios donde se conforma el dominio público. Dicho dominio es toda una institución en sí misma, ella pertenece a la comunidad, y como cualquier institución, puede estimular o frustrar nuestra existencia"

Richard Rogers, "The Culture of Cities"



Proyectos con conexión pertenecientes al presente Plan y a otros articulados con el mismo

- Remodelación y Refuncionalización de la Casa de la Tradición (Chicoana)
- Refuncionalización de SUM El Carril
- Paradores para espera de colectivos (Unidad de Desarrollo y Gestión de Zonas Urbanas y Perirurbanas)
- Mesa Departamental
- Código de Edificación para cada municipio
- Código de Planeamiento Urbano Territorial para cada municipio
- Constitución del órgano de aplicación municipal de la normativa

5.2. PROYECTOS PRIORITARIOS

En este apartado se presentarán los proyectos considerados prioritarios por el plan. Para cada uno de ellos se utiliza una carátula identificativa.



TITULO DEL PROYECTO: **Equipamiento educativo nivel inicial y maternal**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Multifocalidad Urbana

SUB PROGRAMA: *Nuevo equipamiento comunitario*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Zonas Urbanas y Periurbanas.***

Qué se propone.

Se propone la dotación de dos establecimientos educativos de nivel maternal e inicial en zonas de importante crecimiento poblacional durante los últimos años:

- Barrio La Rotonda (Chicoana)
- Barrio San Jorge (El Carril)

Se plantea para cada caso, la construcción de un edificio escolar que atienda a la población estudiantil más pequeña, como así también a los infantes menores a 4 años que necesitan de una guardería ante la inevitable ausencia de los padres por motivos laborales.

El espacio en los jardines maternas ejerce una gran influencia en el tipo de intervención educativa, en las relaciones que se establecen dentro de la institución y en el bienestar de los adultos (docentes, familias, personal no docente) y de los niños. Los niños y niñas necesitan espacios abiertos y con condiciones higiénicas y físicas mínimas (de luz, ventilación, amplitud) para sentirse a gusto y acceder a aprendizajes de calidad. Los espacios pequeños, oscuros y poco acogedores inciden en el bienestar emocional y en el aprendizaje de los pequeños generando en ellos apatía, agresividad, nerviosismo e incomodidad.

Para ofrecer a los niños condiciones básicas para el logro del bienestar se deben construir espacios que tengan como premisas básicas: que sean seguros, amplios, cálidos y funcionales para sus desplazamientos autónomos. No solo se debe tener en cuenta el aspecto estético, sino el aspecto general que brinda la sensación de sentirse a gusto, que da ganas de quedarse y de volver a este lugar.

El modo en que se organicen los espacios y la forma en la que se distribuyan los mobiliarios y materiales, la manera de decorar, brindarán información acerca de las actividades que se realicen, la forma de comunicación que se

establece entre los grupos y con el exterior y como se tienen en cuenta los intereses y necesidades de los niños y niñas.

Entonces, desde el campo de la pedagogía el jardín debe convertirse en un escenario didáctico, fuente de aprendizaje y de cultura que trasciende la idea de espacio y haga referencia a dimensiones que vayan más allá de las características físicas de un lugar pequeño. Los ambientes en el jardín maternal dicen cosas, transmiten mensajes, se convierten en contextos de vida enriquecedores donde pueden desarrollarse aprendizajes significativos.

Por ello, se propone que este establecimiento educativo sea construido con una intencionalidad pedagógica que pretenda ser un escenario estimulante que invite y proponga cosas interesantes, que complemente las tareas que realizará el docente con los niños.

Características de diseño para Áreas Pedagógicas de Salas de Nivel Inicial¹⁵

La superficie mínima recomendable de cada sala es de 50m². Los niños más pequeños (nivel maternal) requieren mayores superficies y grupos más reducidos.

Esto se equipara con la reducción proporcional de superficie por alumno para las salas de jardín y la mayor cantidad de niños por grupo.

Se deben prever diferentes lugares de guardado: para los niños, según edades (pañales, mudas de ropa, útiles de comida, mochilas, etc.) y para los docentes (material didáctico, botiquín, etc.).

¹⁵ Manual de Proyecto – Herramientas para el Programa Nacional 700 Escuelas - Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología de la Nación. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

La incorporación de espejos, pizarrones y carteleras formará parte del diseño de las salas.

Las puertas de acceso podrán acoplarse, generando antecámaras cada dos salas. Contarán con visores a dos alturas: para niños y para adultos.

Los pisos del Office y baños serán baldeables, los de la sala serán lavables y pensados en función del juego en el piso, podrán ser de goma o baldosas vinílicas. Del mismo material podrá ser el zócalo protegiendo a los niños de golpes. Se deben evitar cantos vivos y aristas en bordes de muebles, mesadas y muros.

Por razones de seguridad, la totalidad de las superficies vidriadas y espejos serán laminados. Su espesor variará según el tamaño de los paños.

En caso de utilizar radiadores o estufas se deben prever protecciones. La iluminación para la sala de lactantes debe ser indirecta, al igual que en el área de mesada de lactantes, deambuladores y dos años, a fin de evitar la incidencia de la luz directa sobre los ojos de los bebés.

Las salas de deambuladores, 2, 3 y 4 años contarán con baño anexado a las mismas, dado que los niños en esta etapa concurren al baño acompañados o asistidos por la maestra. Las puertas serán bajas para permitir la mirada del docente respetando la privacidad de los niños, de doble acción para garantizar la seguridad. El equipamiento, artefactos, espejos, perchas, portarrollos serán acorde a las alturas de los niños. Se dotará además de perchas altas para uso de los docentes.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Según reconoce la Ley Nacional de Educación, el nivel Inicial es el primero del Sistema educativo argentino y abarca desde los 45 días hasta los 5 años cumplidos. El reconocimiento legal de la educación inicial como unidad

pedagógica desde el primer mes y medio de vida de un/a niño/a es una conquista fundamental que exige políticas concretas para materializarla.

La universalización no es sinónimo de “obligatoriedad de asistencia de los/as niñas”, sino que debe entenderse como “obligatoriedad del Estado de garantizarla”.

El involucramiento de los gobiernos locales en la gestión y administración de los servicios educativos para la infancia, constituye una oportuna experiencia para propiciar la calidad y la cantidad en términos de cobertura necesaria, de los ámbitos educativos destinados a los niños/as. Significa ofrecer una respuesta a la vez social y cultural un área urbana en evolución y crecimiento, porque apostar por la calidad de vida de los niños/as significa apostar por la calidad de vida del municipio en su conjunto.

Un número considerable de estos vecinos, trabaja en actividades rurales o en tareas esporádicas y discontinuas, como consecuencia, la dificultad para obtener mejoras en su calidad de vida. Además la necesidad de realizar trabajos para mejorar la economía familiar, obliga a los padres a dejar los niños solos o bajo el cuidado de conocidos y vecinos, ocasionando esto mayores problemas sociales aún.

Desde el punto de vista pedagógico, esta propuesta es óptima porque el Siglo XX nos permitió entender la infancia como un tiempo de la vida humana con características particulares y no como una etapa de simple desarrollo para la formación de un hombre posterior. Se sabe que el niño aprende y se va apropiando de la cultura desde sus primeros días y que la intervención de los adultos cercanos juega un papel fundamental en este sentido.

Numerosas investigaciones demuestran que el recibir algún tipo de atención educativa planificada potencia los aprendizajes y aumenta las posibilidades de que los/as niños/as transiten exitosamente el primer grado.

Coordinación (¿Quiénes?)

- Municipalidad de Chicoana
- Municipalidad de El Carril
- Ministerio de Educación de la Provincia

Lugar (Localización – cobertura)

- En Barrio La Rotonda (preferiblemente cerca de la palza)
- En Barrio San Jorge (donde el relevamiento denote que es posible su ubicación)

Calendario (¿Cuándo?)

Se prevé que este proyecto se materialice en un corto plazo, es decir que dentro de 5 años, debieran estar funcionando totalmente completos los 2 establecimientos.

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Realización de un relevamiento para definir su ubicación definitiva.
- Realización de la formulación del proyecto para solicitar el financiamiento.
- Realización de los proyectos arquitectónicos y de pliegos.
- Llamado a licitación.
- Realización de las obras.
- Dotación de equipamiento y materiales didácticos.
- Se puede plantear el proyecto de cada establecimiento, en 2 etapas:
 - ✓ 1° Etapa: 3 salas (para niños de 6 meses a 1 año, de 1 año a 2 años y de 2 años a 3 años)
 - ✓ 2° Etapa: 3 salas (para bebés de 1 mes a 6 meses, para niños de 3 a 4 años y niños de 4 a 5 años)

Costo estimado: \$ 350.000 cada etapa de cada establecimiento. Es decir que costaría \$ 700.000 cada establecimiento maternal inicial. Este proyecto

contempla 2 establecimientos, por lo que la inversión debiera ser de \$1.400.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Directos:
 - ✓ Niños de zona norte de El Carril
 - ✓ Niños de Paraje El Tupal
- Indirectos:
 - ✓ Padres de los niños asistidos
 - ✓ Comunidad de Paraje El Tupal
 - ✓ Comunidad de barrios de la zona norte de El Carril

Recursos físicos (¿Con qué?)

Financiamiento a solicitar por la Municipalidad de Chicoana y por la Municipalidad de El Carril.

De acuerdo a información suministrada por el Ministerio de Educación de la Nación, se pueden realizar solicitudes para programas con financiamiento externo como:

- PROMSE (Programa de Mejoramientos del sistema Educativo, incluye el Programa 700 Escuelas)
- PROMER (Programa de Mejoramientos de la Educación Rural)
- PERMER (Proyecto de energías Renovables en Mercados Eléctricos Rurales de gestión conjunta con la Secretaria de Energía)
- PROMEDU (Programa de Apoyo a la Política de Mejoramiento de la Equidad Educativa, incluye el Programa conocido como Más Escuelas, segunda etapa del 700 Escuelas) y Programa de Nivel Inicial, orientado a la construcción de establecimientos nuevos de nivel inicial.

También existen líneas de financiamiento con fuente del tesoro propias del Ministerio de Educación de la Nación:

- Programas integrales como el PIIE (Programa Integral para la Igualdad Educativa)
- Plan de Obras
- Dotación de Equipamiento Mobiliario
- Programa Nacional de Micro emprendimientos Educativos con Orientación Comunitarios
- Dotación de Servicios Básicos y Emergencias

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- ✓ Equipos técnicos municipales para la formulación de los proyectos con los que se solicitará el financiamiento.
- ✓ Elaboración de los proyectos arquitectónicos con equipo profesional.
- ✓ Empresa constructora.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- Cantidad de salas para bebés de 1 mes a 6 meses: 1
- Cantidad de salas para niños de 6 meses a 1 año: 1
- Cantidad de salas para niños de 1 año a 2 años: 1
- cantidad de salas para niños de 2 años a 3 años: 1
- Cantidad de salas para niños de 3 a 4 años: 1
- Cantidad de salas para niños de 4 a 5 años: 1

Nota: se plantea una cantidad de salas para la 1° y 2° etapa de este establecimiento educativo.

Antecedentes

Ver en Proyecto Equipamiento Educativo nivel inicial y maternal en Unidad de Desarrollo y Gestión de Parajes rurales en zonas con predominio de monocultivos.



TITULO DEL PROYECTO: **Refuncionalización SUM El Carril**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Multifocalidad Urbana

SUB PROGRAMA: *Mejoramiento de equipamiento comunitario existente*

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Zonas Urbanas y Periurbanas.***

Qué se propone.

Se propone refuncionalizar el actual SUM de El Carril para generar un mejor aprovechamiento de su superficie y generar una propuesta interesante de usos diversos para la comunidad.

El actual SUM es un gran espacio con techo de chapa y cabreadas metálicas. Como se puede ver a continuación:



Se propone resignificar este edificio, dotándolo de todo lo necesario a nivel arquitectónico y de equipamiento, para que el mismo sea utilizado como:

- cine
- teatro
- espacio cultural
- centro de conferencias
- centro de capacitación
- etc.

Esto denota que se deben realizar numerosas tareas de construcción y de remodelación, adaptando los cerramientos existentes y generando nuevos espacios dentro de él.

Se sugiere:

- ✓ Generar un espacio flexible y dinámico, que permita el aprovechamiento espacial de diferentes maneras y con varias actividades en paralelo si fuese necesario. (uso de paneles móviles con aislación acústica)
- ✓ Utilizar en algunos sectores la doble altura existente.
- ✓ Remodelar la fachada respetando el perfil original, pero dotándolo de un carácter visual identificativo de este uso.
- ✓ Dotar al edificio de la más completa tecnología de climatización, sonido, audio, video, multimedia, iluminación, etc.

Elementos con los que debe contar:

- ✓ Escenario
- ✓ Sillas móviles

Locales que debiera tener este SUM:

- ✓ Acceso
- ✓ Recepción
- ✓ Cocina
- ✓ Sanitarios
- ✓ Depósito

Se plantea la posibilidad de realizar el proyecto en 2 etapas. La primera etapa consideraría el aspecto de fachada y de división con paneles móviles, como la realización de dependencias de servicio.

La 2ª etapa completaría el proyecto con detalles de terminación, y dotación de tecnología.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

De acuerdo al análisis y diagnóstico presentados para este plan, se recuerda que el rol actual de El Carril está marcadamente estructurado hacia las instituciones, el comercio y los servicios. Aunque todavía no está consolidado

desde el punto de vista cultural a nivel regional. Con este proyecto se lograría consolidar ese ítem y además se jerarquizaría el nodo institucional existente en la zona.

También se lograría motivar a la población hacia actividades educativas, recreativas y culturales que se puedan desarrollar en el nuevo SUM.

Coordinación (¿Quiénes?)

Municipalidad de El Carril

Lugar (Localización – cobertura)

Edificio ubicado frente al edificio de la municipalidad. Sobre calle Gral. Güemes.

Calendario (¿Cuándo?)

1ª etapa del proyecto a realizarse a corto plazo (5 años)

2ª etapa del proyecto a realizarse a mediano plazo (10 años)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- ✓ Realizar una formulación de proyecto para poder solicitar financiamiento.
- ✓ Desarrollar el proyecto arquitectónico, mediante profesional contratado con le financiamiento obtenido.
- ✓ Plantear etapas de obra y construcción.
- ✓ Realizar pliegos de licitación.
- ✓ Realizar licitación para la obra.
- ✓ Iniciar la obra.
- ✓ Dotar de equipamiento y de detalles de terminación.

Costo estimado 1ª etapa: \$ 1.200.000

Costo estimado 2ª etapa: \$1.000.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- ✓ Comunidad de El Carril
- ✓ Comunidad de Chicoana
- ✓ Comunidad de municipios vecinos

Recursos físicos (¿Con qué?)

Con financiamiento que se puede solicitar en:

- ✓ PROMEBA. cuyo Componente II es para: provisión de infraestructura, equipamiento y saneamiento ambiental estudios técnicos, económicos, legales, ambientales y sociales para la formulación del Proyecto Ejecutivo Integral (PEI). Intervenciones urbanas con ejecución de obras de redes de circulación e infraestructura de servicios (infraestructura sanitaria, energía eléctrica, drenajes pluviales, gas, accesibilidad vial, redes peatonales), tratamiento de los espacios públicos, equipamiento urbano y comunitario, mitigación ambiental.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- ✓ Municipalidad de El Carril
- ✓ Equipo técnico contratado para el proyecto.
- ✓ Empresa constructora

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

1 SUM con posibilidad de multiplicación y subdivisión de espacios.

Antecedentes



SUM en Puerto Madero



Salón de Usos Múltiples - Equipamiento
Comunitario
LAS VIAS

CERRAR X





Nº
5

TITULO DEL PROYECTO:
**Remodelación y
Refuncionalización de la
Casa de la Tradición
(Chicoana)**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Sistema Urbano de Espacios Abiertos

SUB PROGRAMA: *Consolidación y re significación de espacios abiertos existentes*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Zonas Urbanas y Periurbanas.***

Qué se propone.

Se plantea revalorizar la Casa de la Tradición y su predio para dotar a la comunidad de un espacio cultural completo y atractivo, que posea comodidades y pueda brindar servicios para diferentes casos.

Esta propuesta abarca desde la recuperación edilicia existente, hasta construcción de anexos necesarios para una ampliación de su oferta cultural.

En la recuperación edilicia se debe tener presente que se trata de una construcción con valor patrimonial, por lo cual el proyecto debe realizarse de manera coordinada con organismos estatales responsables del patrimonio de la provincia.

Tareas a realizar:

- ✓ mejorar el edificio actual (estructural y estéticamente)
- ✓ dotar de baterías de baños
- ✓ mejorar las instalaciones del predio (cercado, iluminación, caminería, parqueización)
- ✓ realizar el Centro de Interpretación de la Doma (utilizando el edificio patrimonial)
- ✓ realizar un anexo edilicio que pueda utilizarse para la Escuela de Costumbres y Tradiciones.
- ✓ Realizar piscina para uso de la comunidad y de asociaciones



Estado actual de la Casa de la Tradición

Justificación (¿Por qué y para qué?)

En el predio de la Casa de la Tradición y en sus instalaciones, se realiza el conocido Festival del Tamal. Este festival atrae un gran número de personas hacia Chicoana una vez al año. Pero lamentablemente, las instalaciones se ven saturadas y la oferta de sanitarios se ve superada, como también la oferta de puestos de comida dentro del predio. Por ello se propone mejorar lo existente, reforzándolo con una ampliación de equipamiento que sea de utilidad para el festival tan aglutinante.

De acuerdo al análisis realizado para este plan, esta zona es apta para generar un polo de atracción cultural a nivel local. Por ello se complementaría con la construcción de un parque integrador en la zona.

Coordinación (¿Quiénes?)

- ✓ Municipalidad de Chicoana
- ✓ Asociación de Gauchos

Lugar (Localización – cobertura)

Predio de la Casa de la Tradición, ubicado al Oeste del pueblo, camino al cementerio.



Calendario (¿Cuándo?)

Proyecto a realizarse a mediano plazo (10 años)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

Costo aproximado: \$ 650.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- ✓ *Comunidad local*
- ✓ *Asistentes del Festival del Tamal*
- ✓ *Visitantes*
- ✓ *Turistas*

Recursos físicos (¿Con qué?)

- ✓ Predio de la Casa de la Tradición
- ✓ Casona del predio
- ✓ Instalaciones existentes
- ✓ Financiamiento a solicitar para la obra

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- Asociación de gauchos (propietarios)
- Municipalidad de Chicoana
- DePAUPS
- Empresa constructora

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- Cantidad de sanitarios utilizables
- Cantidad de puestos de comidas que se pueden armar en el predio



TITULO DEL PROYECTO: **Parques Integradores Urbanos**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Sistema Urbano de Espacios Abiertos

SUB PROGRAMA: *Nuevos Espacios Abiertos*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Zonas Urbanas y Periurbanas.***

Qué se propone.

Se propone trabajar en el territorio sobre el fortalecimiento de espacios abiertos. Esto quiere decir que se debe proyectar para que se otorguen a la comunidad espacios de calidad, para la realización de actividades de ocio, recreativas, deportivas y culturales.

Se busca conceder a la concepción territorial una estructura de espacios óptimos donde haya una apropiación social gratuita.

Se trata de conceptualizar a estos espacios integradores como nutrientes configuracionales esenciales para la urbanidad, la calidad social, y la vigencia socio - política - culturales de las áreas pobladas.

La integralidad del concepto de Espacios Abiertos, al que se refiere el Sub Programa, implica considerar que la función de recreación, tradicionalmente ligada al “espacio verde”, debe complementarse con otras como la preservación ecológica, el autorreconocimiento social, la educación y el turismo.

La esencia de la propuesta está en la búsqueda de una sabia proporción y articulación entre los ámbitos construidos y no construidos.

Se plantean espacios de contención social donde puedan realizarse actividades como:

- fútbol
- tenis
- básquet
- patín
- atletismo
- salto en camas elásticas
- lectura
- talleres de teatro

- gimnasia modeladora
- talleres de música
- talleres de pintura
- juegos varios
- talleres de apoyo educativo
- descanso, etc.

Para lograr la conjunción de todas estas actividades se debe pensar en un espacio flexible y fluido, que posea la facilidad de transformarse según las necesidades y que permita el uso de varias actividades en paralelo.

Se hace necesario que estos espacios cuenten con zonas cubiertas y mini espacios cerrados y con otras zonas semicubiertas y zonas totalmente abiertas. Por ejemplo:

- Zonas cerradas para:
 - ✓ Lectura (biblioteca)
 - ✓ Talleres de apoyo educativo
 - ✓ Salas de juego de mesa
- Zonas semi cubiertas para:
 - ✓ talleres de teatro
 - ✓ gimnasia modeladora
 - ✓ talleres de música
 - ✓ talleres de pintura
 - ✓ juegos varios
 - ✓ descanso
- Zonas al aire libre (con importante diseño de paisaje y usos de especies arbóreas para crear zonas de sombra)
 - ✓ fútbol
 - ✓ tenis
 - ✓ básquet
 - ✓ patín
 - ✓ atletismo
 - ✓ salto en camas elásticas

✓ descanso

Estos conjuntos de diferentes zonas construidas y no construidas variarán de acuerdo a cada barrio. Por lo tanto no todos poseerán las mismas actividades para desarrollar, aunque algunas pueden repetirse en todos.

No todos los parques integradores poseerán el mismo diseño arquitectónico. Esto surge como consecuencia de pensar al parque como espacio de la comunidad y para la comunidad, por ello estos espacios responderán a sueños y demandas de cada población.

Para el caso de El Carril, se propone especialmente en la zona norte, la conjunción y diseño en conjunto del parque en sí con su espacio complementario en la Ribera del Río Pulares, donde se realizarán espacios deportivos. Allí también se puede complementar con un espacio para camping, con mesas, bancas, asadores, etc., que permitan a la comunidad disfrutar de un día al aire libre, con deporte y actividades de ocio y culturales.

En el caso de Chicoana, se presenta una situación similar, con el parque que se ubique en la Ribera del Río Chicoana. Allí se debe vincular este parque integrador con espacio para mesas, bancas, etc. junto al río.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Se ha detectado que la población posee una notable falta de contención social y es considerable la falta de lugares para que la comunidad se reúna en actividades deportivas, de ocio y/o culturales.

Por ello, surge la necesidad de contar con este tipo de espacios multiuso, con diversidad de opciones para actividades varias y con mixtura de espacios (abiertos, cerrados, semi cerrados) brindándoles la sensación y la realidad de estar más incluidos en la sociedad general.

Coordinación (¿Quiénes?)

- ✓ Formulación del proyecto para solicitar el financiamiento: Municipalidad de Chicoana y Municipalidad de El Carril.
- ✓ Desarrollo del proyecto ya financiado: Equipo técnico interdisciplinario en coordinación con la Municipalidad de Chicoana y Municipalidad de El Carril.
- ✓ Etapa de construcción: empresa constructora que gane la licitación en coordinación con la Municipalidad de Chicoana y Municipalidad de El Carril.

Lugar (Localización – cobertura)

Se plantean 5 parques integradores en la zona urbana y periurbana: En la Zona norte de El Carril (San Simón o San Jorge + Ribera de Río Pulares), en zona Este de El Carril (Calvimonte o Balaguer) Paraje Santa Rita, Barrio La Tradición en Chicoana y Ribera Río Chicoana.

La ubicación exacta deberá ser definida cuando este proyecto se encuentre en su fase de relevamiento.



Calendario (¿Cuándo?)

Se plantea la materialización de este proyecto a corto plazo (5 años) con las siguientes actividades:

- Formulación del proyecto para solicitar el financiamiento
- Desarrollo del proyecto ya financiado
- Etapa de construcción de cada parque integrador

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Formulación del proyecto para realizar la solicitud del financiamiento.
- Elaboración de un plan participativo en el que la comunidad diseñe en acompañamiento con un equipo técnico interdisciplinario cada parque integrador.
- Iniciación de la etapa de diseño participativo.
- Realización de planos técnicos y pliegos para licitación.
- Licitación de las obras.
- Iniciación de obras.

Costo aproximado: \$400.000 cada parque integrador. Se trata de 5 parques para esta unidad de gestión, es decir que la inversión total sería de \$2.000.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Directos:
 - ✓ Vecinos de San Simón y de San Jorge
 - ✓ Vecinos de Balaguer, Calvimonte y Jardín de María
 - ✓ Vecinos de Paraje Santa Rita
 - ✓ Vecinos de La Tradición
 - ✓ Comunidad en general.
- Indirectos:
 - ✓ Visitantes y turistas

Recursos físicos (¿Con qué?)

Financiamiento a solicitar.

Se sugiere analizar y ver la factibilidad de insertar este proyecto dentro del Plan Ahí de la Presidencia de la Nación. Este plan brinda los siguientes bienes y servicios entre otros tantos temas:

- ✓ Polo de Infraestructura social (infraestructura y equipamiento). Edificación de viviendas y Centros Integradores Comunitarios rurales, incorporación de centros integradores comunitarios móviles, construcción de redes de saneamiento, desarrollo de energías alternativas, construcción de playones deportivos, creación y mejoramiento de vías de acceso y comunicación.
- ✓ Polo de organización social. Constitución y consolidación de las mesas de gestión local; promoción de derechos; organización de talleres recreativos y culturales con niños y jóvenes; formación de promotores juveniles; puesta en marcha de bibliotecas populares, orquestas y bandas infantiles y juveniles; desarrollo de actividades deportivas (deporte social); fortalecimiento de centros de jubilados.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- Equipo municipal de Chicoana
- Equipo técnico municipal de El Carril
- Equipo técnico interdisciplinario que desarrolle el proyecto
- Comunidad que participe de las instancias participativas.
- Entidad del Estado Nacional que financie el proyecto.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

Para cada Parque Integrador:

- 1 Espacio cerrado para uso de biblioteca, capacitación o apoyo escolar y sala de juegos.
- 1 espacio semi cubierto para actividades como talleres. (con techo o toldo superior)
- 1 espacio abierto con un playón en el que se puedan realizar diferentes actividades.

- Generar un mínimo de actividades comunitarias organizadas por la municipalidad. (2 por año)
- Generar un mínimo de actividades recreativas y deportivas organizadas por las escuelas. (3 al año)
- Generar un mínimo de actividades de apoyo educativo dependiente de la municipalidad (2 al año)
- Generar un mínimo de actividades culturales dependientes de la municipalidad (2 veces al año)

Antecedentes.

Ver Proyecto Parques Integradores Rurales



TITULO DEL PROYECTO: **Obra en Barrio Parque la Cruz (Chicoana)**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

SUB PROGRAMA: *Mejoramiento de Estado de calles*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Zonas Urbanas y Periurbanas.***

Qué se propone.

Este proyecto se desarrollará de manera integral, generando interrelación temática, de acciones y de gestiones, abarcando temas como:

- Obras de mejoramiento vial: cordones cuneta, enripiado o colocación de adoquines.
- Aspectos ambientales (cuidado ambiental): se priorizarán acciones que acompañen la calidad ambiental, por ello se sugiere la colocación de adoquines o sólo enripiado, y no pavimento.
- Señalización vial: se trata de las señales nomencladoras de calles y de sentido de las mismas.

Se busca avanzar en el desarrollo vial incorporando criterios ambientales, sociales y culturales, generando proyectos de bajo impacto, más responsables con el entorno y con más participación de la comunidad, propiciando el desarrollo humano sostenible.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

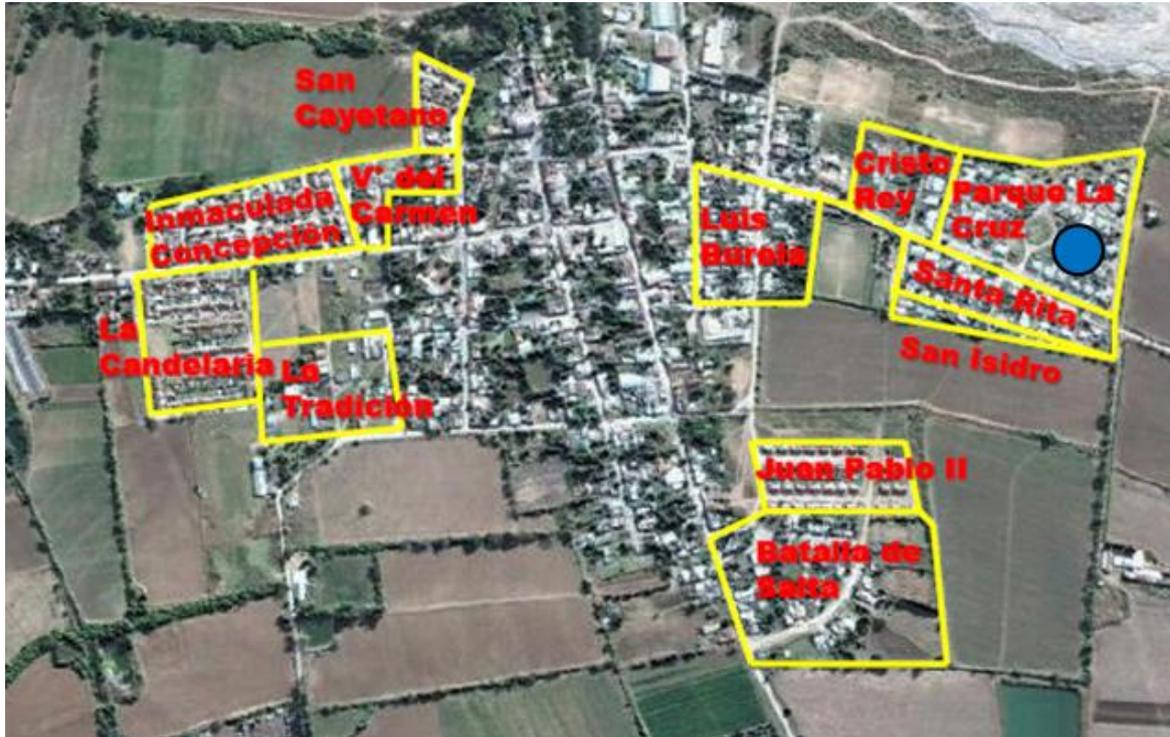
Es necesario mejorar las vías que componen la trama urbana de este barrio para mejorar la calidad de vida de esta población. Permitiendo un mejor flujo peatonal como vehicular.

Permitiendo a los vecinos desplazarse de manera segura y cómoda por la vía pública, incluyendo a toda la población (niños, jóvenes, ancianos, mujeres embarazadas, madres con cochecitos de bebés, personas en silla de rueda, etc.)

Coordinación (¿Quiénes?)

Municipalidad de Chicoana (Secretaría de Obras Públicas)

Lugar (Localización – cobertura)



Calendario (¿Cuándo?)

Proyecto a realizarse a mediano plazo (10 años)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Se debe realizar un relevamiento de cada calle del barrio y en base a ello realizar la formulación del proyecto para poder solicitar financiamiento.
- Cuando se obtuvo el financiamiento, se inicia la etapa de desarrollo del proyecto ejecutivo y de la obra.
- La obra debe ser realizada por una empresa constructora mediante licitación o por administración del municipio.

Costo estimado: \$ 1.020.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

Vecinos de Barrio Parque La Cruz

Recursos físicos (¿Con qué?)

Con financiamiento a solicitar. Se sugiere tener en cuenta el Programa Mejoramiento de barrios – PROMEBA – de la Secretaría de Obras Públicas, Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda - Presidencia de la Nación

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

Con equipo técnico municipal (ambas municipalidades)
Obras Públicas de los municipios.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

1.200 metros lineales de mejoramiento de calles



TITULO DEL PROYECTO: **Obra en Barrio Juan Pablo II (Chicoana)**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

SUB PROGRAMA: *Mejoramiento de Estado de calles*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- *De Parajes Zonas Urbanas y Periurbanas.*

Qué se propone.

Este proyecto se desarrollará de manera integral, generando interrelación temática, de acciones y de gestiones, abarcando temas como:

- Obras de mejoramiento vial: cordones cuneta, enripiado o colocación de adoquines.
- Aspectos ambientales (cuidado ambiental): se priorizarán acciones que acompañen la calidad ambiental, por ello se sugiere la colocación de adoquines o sólo enripiado, y no pavimento.
- Señalización vial: se trata de las señales nomencladoras de calles y de sentido de las mismas.

Se busca avanzar en el desarrollo vial incorporando criterios ambientales, sociales y culturales, generando proyectos de bajo impacto, más responsables con el entorno y con más participación de la comunidad, propiciando el desarrollo humano sostenible.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

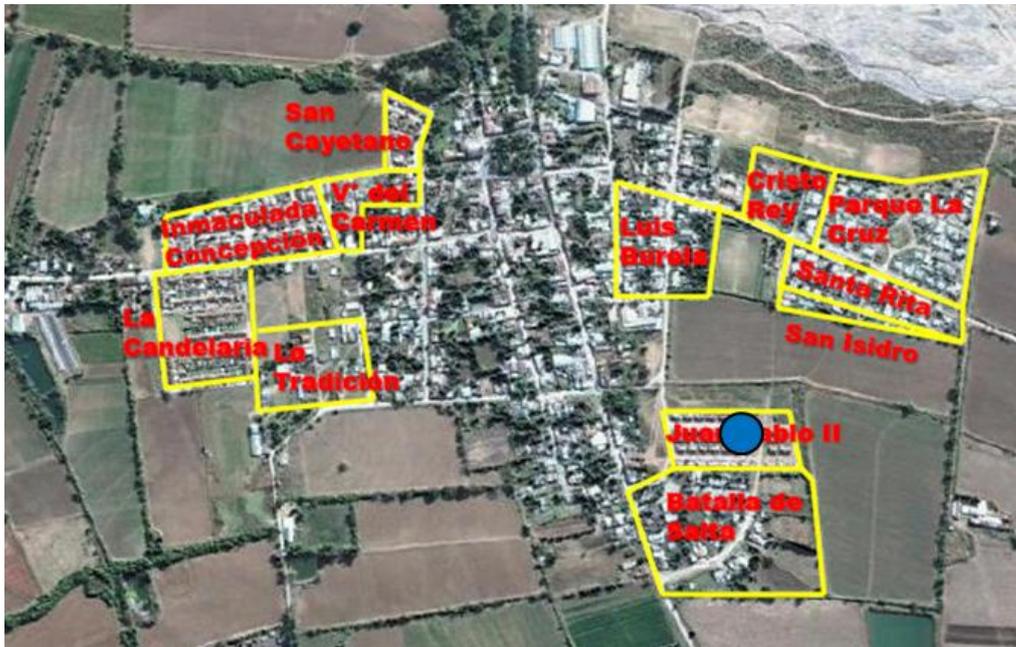
Es necesario mejorar las vías que componen la trama urbana de este barrio para mejorar la calidad de vida de esta población. Permitiendo un mejor flujo peatonal como vehicular.

Permitiendo a los vecinos desplazarse de manera segura y cómoda por la vía pública, incluyendo a toda la población (niños, jóvenes, ancianos, mujeres embarazadas, madres con cochecitos de bebés, personas en silla de rueda, etc.)

Coordinación (¿Quiénes?)

Municipalidad de Chicoana (Secretaría de Obras Públicas)

Lugar (Localización – cobertura)



Calendario (¿Cuándo?)

Proyecto a realizarse a mediano plazo (10 años)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Se debe realizar un relevamiento de cada calle del barrio y en base a ello realizar la formulación del proyecto para poder solicitar financiamiento.
- Cuando se obtuvo el financiamiento, se inicia la etapa de desarrollo del proyecto ejecutivo y de la obra.
- La obra debe ser realizada por una empresa constructora mediante licitación o por administración del municipio.

Costo estimado: \$ 590.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

Vecinos de Barrio Juan Pablo II

Recursos físicos (¿Con qué?)

Con financiamiento a solicitar. Se sugiere tener en cuenta el Programa Mejoramiento de barrios – PROMEBA – de la Secretaría de Obras Públicas, Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda - Presidencia de la Nación.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

Con equipo técnico municipal (ambas municipalidades)
Obras Públicas de los municipios.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

703 metros lineales de mejoramiento de calles



Nº
9

TITULO DEL PROYECTO: **Obra en Barrio La Tradición (Chicoana)**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

SUB PROGRAMA: *Mejoramiento de Estado de calles*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Zonas Urbanas y Periurbanas.***

Qué se propone.

Este proyecto se desarrollará de manera integral, generando interrelación temática, de acciones y de gestiones, abarcando temas como:

- Obras de mejoramiento vial: cordones cuneta, enripiado o colocación de adoquines.
- Aspectos ambientales (cuidado ambiental): se priorizarán acciones que acompañen la calidad ambiental, por ello se sugiere la colocación de adoquines o sólo enripiado, y no pavimento.
- Señalización vial: se trata de las señales nomencladoras de calles y de sentido de las mismas.

Se busca avanzar en el desarrollo vial incorporando criterios ambientales, sociales y culturales, generando proyectos de bajo impacto, más responsables con el entorno y con más participación de la comunidad, propiciando el desarrollo humano sostenible.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

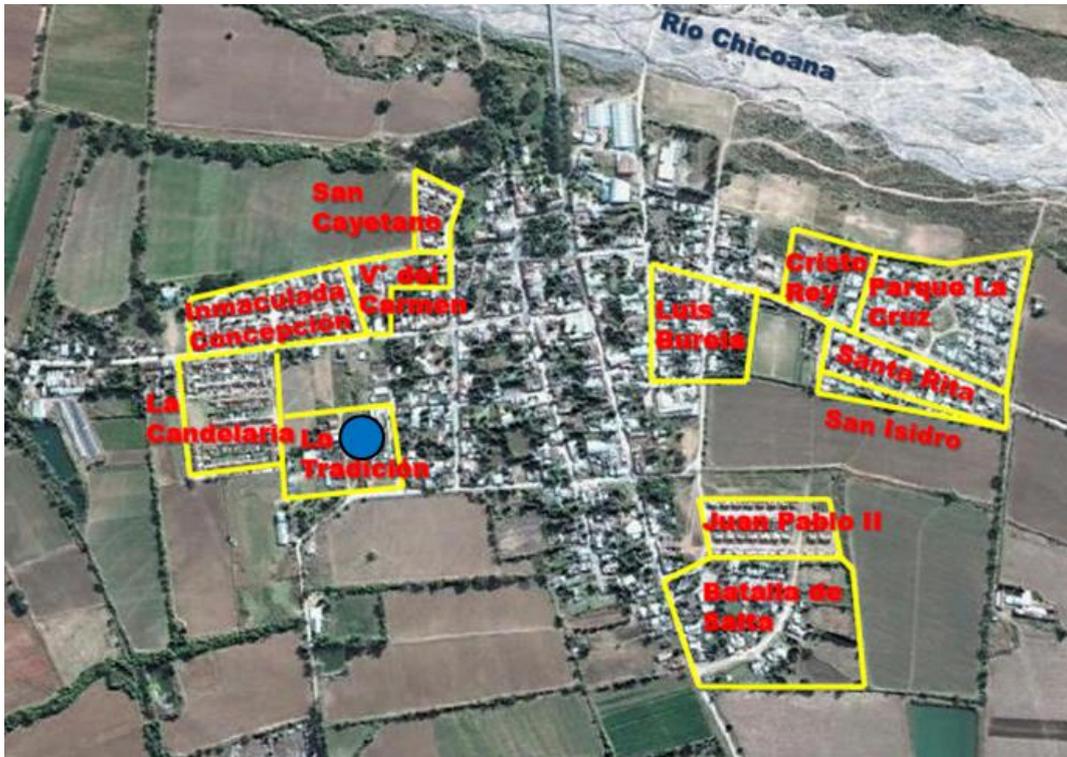
Es necesario mejorar las vías que componen la trama urbana de este barrio para mejorar la calidad de vida de esta población. Permitiendo un mejor flujo peatonal como vehicular.

Permitiendo a los vecinos desplazarse de manera segura y cómoda por la vía pública, incluyendo a toda la población (niños, jóvenes, ancianos, mujeres embarazadas, madres con cochecitos de bebés, personas en silla de rueda, etc.)

Coordinación (¿Quiénes?)

Municipalidad de Chicoana (Secretaría de Obras Públicas)

Lugar (Localización – cobertura)



Calendario (¿Cuándo?)

Proyecto a realizarse a corto plazo (5 años)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Se debe realizar un relevamiento de cada calle del barrio y en base a ello realizar la formulación del proyecto para poder solicitar financiamiento.
- Cuando se obtuvo el financiamiento, se inicia la etapa de desarrollo del proyecto ejecutivo y de la obra.
- La obra debe ser realizada por una empresa constructora mediante licitación o por administración del municipio.

Costo estimado: \$ 650.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

Vecinos de Barrio La Tradición

Recursos físicos (¿Con qué?)

Con financiamiento a solicitar. Se sugiere tener en cuenta el Programa Mejoramiento de barrios – PROMEBA – de la Secretaría de Obras Públicas, Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda - Presidencia de la Nación

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

Con equipo técnico municipal (ambas municipalidades)
Obras Públicas de los municipios.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

760 metros lineales de mejoramiento de calles



Nº
10

TITULO DEL PROYECTO: **Obra en Barrio La Rotonda (Chicoana)**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

SUB PROGRAMA: *Mejoramiento de Estado de calles*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Zonas Urbanas y Periurbanas.***

Qué se propone.

Este proyecto se desarrollará de manera integral, generando interrelación temática, de acciones y de gestiones, abarcando temas como:

- Obras de mejoramiento vial: cordones cuneta, enripiado o colocación de adoquines.
- Aspectos ambientales (cuidado ambiental): se priorizarán acciones que acompañen la calidad ambiental, por ello se sugiere la colocación de adoquines o sólo enripiado, y no pavimento.
- Señalización vial: se trata de las señales nomencladoras de calles y de sentido de las mismas.

Se busca avanzar en el desarrollo vial incorporando criterios ambientales, sociales y culturales, generando proyectos de bajo impacto, más responsables con el entorno y con más participación de la comunidad, propiciando el desarrollo humano sostenible.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Es necesario mejorar las vías que componen la trama urbana de este barrio para mejorar la calidad de vida de esta población. Permitiendo un mejor flujo peatonal como vehicular.

Permitiendo a los vecinos desplazarse de manera segura y cómoda por la vía pública, incluyendo a toda la población (niños, jóvenes, ancianos, mujeres embarazadas, madres con cochecitos de bebés, personas en silla de rueda, etc.)

Coordinación (¿Quiénes?)

Municipalidad de Chicoana (Secretaría de Obras Públicas)

Lugar (Localización – cobertura)



Calendario (¿Cuándo?)

Proyecto a realizarse a mediano plazo (10 años)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Se debe realizar un relevamiento de cada calle del barrio y en base a ello realizar la formulación del proyecto para poder solicitar financiamiento.
- Cuando se obtuvo el financiamiento, se inicia la etapa de desarrollo del proyecto ejecutivo y de la obra.
- La obra debe ser realizada por una empresa constructora mediante licitación o por administración del municipio.

Costo estimado: \$ 3.000.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

Vecinos de Barrio La Rotonda.

Recursos físicos (¿Con qué?)

Con financiamiento a solicitar. Se sugiere tener en cuenta el Programa Mejoramiento de barrios – PROMEBA – de la Secretaría de Obras Públicas, Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda - Presidencia de la Nación

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

Con equipo técnico municipal (ambas municipalidades)
Obras Públicas de los municipios.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

3.745 metros lineales de mejoramiento de calles



Nº
11

TITULO DEL PROYECTO: **Obra en Barrio San Simón (El Carril)**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

SUB PROGRAMA: *Mejoramiento de Estado de calles*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Zonas Urbanas y Periurbanas.***

Qué se propone.

Este proyecto se desarrollará de manera integral, generando interrelación temática, de acciones y de gestiones, abarcando temas como:

- Obras de mejoramiento vial: cordones cuneta, enripiado o colocación de adoquines.
- Aspectos ambientales (cuidado ambiental): se priorizarán acciones que acompañen la calidad ambiental, por ello se sugiere la colocación de adoquines o sólo enripiado, y no pavimento.
- Señalización vial: se trata de las señales nomencladoras de calles y de sentido de las mismas.

Se busca avanzar en el desarrollo vial incorporando criterios ambientales, sociales y culturales, generando proyectos de bajo impacto, más responsables con el entorno y con más participación de la comunidad, propiciando el desarrollo humano sostenible.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Es necesario mejorar las vías que componen la trama urbana de este barrio para mejorar la calidad de vida de esta población. Permitiendo un mejor flujo peatonal como vehicular.

Permitiendo a los vecinos desplazarse de manera segura y cómoda por la vía pública, incluyendo a toda la población (niños, jóvenes, ancianos, mujeres embarazadas, madres con cochecitos de bebés, personas en silla de rueda, etc.)

Coordinación (¿Quiénes?)

Municipalidad de Chicoana (Secretaría de Obras Públicas)

Lugar (Localización – cobertura)



Calendario (¿Cuándo?)

Proyecto a realizarse a corto plazo (5 años)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Se debe realizar un relevamiento de cada calle del barrio y en base a ello realizar la formulación del proyecto para poder solicitar financiamiento.
- Cuando se obtuvo el financiamiento, se inicia la etapa de desarrollo del proyecto ejecutivo y de la obra.
- La obra debe ser realizada por una empresa constructora mediante licitación o por administración del municipio.

Costo estimado: \$ 1.900.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

Vecinos de Barrio San Simón.

Recursos físicos (¿Con qué?)

Con financiamiento a solicitar. Se sugiere tener en cuenta el Programa Mejoramiento de barrios – PROMEBA – de la Secretaría de Obras Públicas, Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda - Presidencia de la Nación

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

Con equipo técnico municipal (ambas municipalidades)
Obras Públicas de los municipios.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

2.295 metros lineales de mejoramiento de calles



Nº
12

TITULO DEL PROYECTO: **Obra en Barrio San Jorge (El Carril)**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

SUB PROGRAMA: *Mejoramiento de Estado de calles*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Zonas Urbanas y Periurbanas.***

Qué se propone.

Este proyecto se desarrollará de manera integral, generando interrelación temática, de acciones y de gestiones, abarcando temas como:

- Obras de mejoramiento vial: cordones cuneta, enripiado o colocación de adoquines.
- Aspectos ambientales (cuidado ambiental): se priorizarán acciones que acompañen la calidad ambiental, por ello se sugiere la colocación de adoquines o sólo enripiado, y no pavimento.
- Señalización vial: se trata de las señales nomencladoras de calles y de sentido de las mismas.

Se busca avanzar en el desarrollo vial incorporando criterios ambientales, sociales y culturales, generando proyectos de bajo impacto, más responsables con el entorno y con más participación de la comunidad, propiciando el desarrollo humano sostenible.

Para este barrio se debe prever el embellecimiento de Avda. El Pacará, con una platabanda central, que podría ser un eje verde con diseño paisajístico, luminarias, bancas, etc.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Es necesario mejorar las vías que componen la trama urbana de este barrio para mejorar la calidad de vida de esta población. Permitiendo un mejor flujo peatonal como vehicular.

Permitiendo a los vecinos desplazarse de manera segura y cómoda por la vía pública, incluyendo a toda la población (niños, jóvenes, ancianos, mujeres embarazadas, madres con cochecitos de bebés, personas en silla de rueda, etc.)

Coordinación (¿Quiénes?)

Municipalidad de Chicoana (Secretaría de Obras Públicas)

Lugar (Localización – cobertura)



Calendario (¿Cuándo?)

Proyecto a realizarse a corto plazo (5 años)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Se debe realizar un relevamiento de cada calle del barrio y en base a ello realizar la formulación del proyecto para poder solicitar financiamiento.
- Cuando se obtuvo el financiamiento, se inicia la etapa de desarrollo del proyecto ejecutivo y de la obra.
- La obra debe ser realizada por una empresa constructora mediante licitación o por administración del municipio.

Costo estimado: \$ 5.120.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

Vecinos de Barrio San Jorge.

Recursos físicos (¿Con qué?)

Con financiamiento a solicitar. Se sugiere tener en cuenta el Programa Mejoramiento de barrios – PROMEBA – de la Secretaría de Obras Públicas, Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda - Presidencia de la Nación

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

Con equipo técnico municipal (ambas municipalidades)
Obras Públicas de los municipios.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

6.015 metros lineales de mejoramiento de calles



Nº
13

TITULO DEL PROYECTO: **Obra en Barrio Jardín de María (El Carril)**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

SUB PROGRAMA: *Mejoramiento de Estado de calles*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Zonas Urbanas y Periurbanas.***

Qué se propone.

Este proyecto se desarrollará de manera integral, generando interrelación temática, de acciones y de gestiones, abarcando temas como:

- Obras de mejoramiento vial: cordones cuneta, enripiado o colocación de adoquines.
- Aspectos ambientales (cuidado ambiental): se priorizarán acciones que acompañen la calidad ambiental, por ello se sugiere la colocación de adoquines o sólo enripiado, y no pavimento.
- Señalización vial: se trata de las señales nomencladoras de calles y de sentido de las mismas.

Se busca avanzar en el desarrollo vial incorporando criterios ambientales, sociales y culturales, generando proyectos de bajo impacto, más responsables con el entorno y con más participación de la comunidad, propiciando el desarrollo humano sostenible.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Es necesario mejorar las vías que componen la trama urbana de este barrio para mejorar la calidad de vida de esta población. Permitiendo un mejor flujo peatonal como vehicular.

Permitiendo a los vecinos desplazarse de manera segura y cómoda por la vía pública, incluyendo a toda la población (niños, jóvenes, ancianos, mujeres embarazadas, madres con cochecitos de bebés, personas en silla de rueda, etc.)

Coordinación (¿Quiénes?)

Municipalidad de Chicoana (Secretaría de Obras Públicas)

Lugar (Localización – cobertura)



Calendario (¿Cuándo?)

Proyecto a realizarse a mediano plazo (10 años)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Se debe realizar un relevamiento de cada calle del barrio y en base a ello realizar la formulación del proyecto para poder solicitar financiamiento.
- Cuando se obtuvo el financiamiento, se inicia la etapa de desarrollo del proyecto ejecutivo y de la obra.
- La obra debe ser realizada por una empresa constructora mediante licitación o por administración del municipio.

Costo estimado: \$ 1.780.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

Vecinos de Barrio Jardín de María.

Recursos físicos (¿Con qué?)

Con financiamiento a solicitar. Se sugiere tener en cuenta el Programa Mejoramiento de barrios – PROMEBA – de la Secretaría de Obras Públicas, Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda - Presidencia de la Nación

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

Con equipo técnico municipal (ambas municipalidades)
Obras Públicas de los municipios.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

2.100 metros lineales de mejoramiento de calles



TITULO DEL PROYECTO: **Obra en Barrio Balaguer (El Carril)**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

SUB PROGRAMA: *Mejoramiento de Estado de calles*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Zonas Urbanas y Periurbanas.***

Qué se propone.

Este proyecto se desarrollará de manera integral, generando interrelación temática, de acciones y de gestiones, abarcando temas como:

- Obras de mejoramiento vial: cordones cuneta, enripiado o colocación de adoquines.
- Aspectos ambientales (cuidado ambiental): se priorizarán acciones que acompañen la calidad ambiental, por ello se sugiere la colocación de adoquines o sólo enripiado, y no pavimento.
- Señalización vial: se trata de las señales nomencladoras de calles y de sentido de las mismas.

Se busca avanzar en el desarrollo vial incorporando criterios ambientales, sociales y culturales, generando proyectos de bajo impacto, más responsables con el entorno y con más participación de la comunidad, propiciando el desarrollo humano sostenible.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Es necesario mejorar las vías que componen la trama urbana de este barrio para mejorar la calidad de vida de esta población. Permitiendo un mejor flujo peatonal como vehicular.

Permitiendo a los vecinos desplazarse de manera segura y cómoda por la vía pública, incluyendo a toda la población (niños, jóvenes, ancianos, mujeres embarazadas, madres con cochecitos de bebés, personas en silla de rueda, etc.)

Coordinación (¿Quiénes?)

Municipalidad de Chicoana (Secretaría de Obras Públicas)

Lugar (Localización – cobertura)



Calendario (¿Cuándo?)

Proyecto a realizarse a mediano plazo (10 años)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Se debe realizar un relevamiento de cada calle del barrio y en base a ello realizar la formulación del proyecto para poder solicitar financiamiento.
- Cuando se obtuvo el financiamiento, se inicia la etapa de desarrollo del proyecto ejecutivo y de la obra.
- La obra debe ser realizada por una empresa constructora mediante licitación o por administración del municipio.

Costo estimado: \$ 350.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

Vecinos de Barrio Balaguer.

Recursos físicos (¿Con qué?)

Con financiamiento a solicitar. Se sugiere tener en cuenta el Programa Mejoramiento de barrios – PROMEBA – de la Secretaría de Obras Públicas, Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda - Presidencia de la Nación

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

Con equipo técnico municipal (ambas municipalidades)
Obras Públicas de los municipios.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

410 metros lineales de mejoramiento de calles



Nº
15

TITULO DEL PROYECTO: **Obra en Barrio Calvimonte (El Carril)**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

SUB PROGRAMA: *Mejoramiento de Estado de calles*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Zonas Urbanas y Periurbanas.***

Qué se propone.

Este proyecto se desarrollará de manera integral, generando interrelación temática, de acciones y de gestiones, abarcando temas como:

- Obras de mejoramiento vial: cordones cuneta, enripiado o colocación de adoquines.
- Aspectos ambientales (cuidado ambiental): se priorizarán acciones que acompañen la calidad ambiental, por ello se sugiere la colocación de adoquines o sólo enripiado, y no pavimento.
- Señalización vial: se trata de las señales nomencladoras de calles y de sentido de las mismas.

Se busca avanzar en el desarrollo vial incorporando criterios ambientales, sociales y culturales, generando proyectos de bajo impacto, más responsables con el entorno y con más participación de la comunidad, propiciando el desarrollo humano sostenible.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Es necesario mejorar las vías que componen la trama urbana de este barrio para mejorar la calidad de vida de esta población. Permitiendo un mejor flujo peatonal como vehicular.

Permitiendo a los vecinos desplazarse de manera segura y cómoda por la vía pública, incluyendo a toda la población (niños, jóvenes, ancianos, mujeres embarazadas, madres con cochecitos de bebés, personas en silla de rueda, etc.)

Coordinación (¿Quiénes?)

Municipalidad de Chicoana (Secretaría de Obras Públicas)

Lugar (Localización – cobertura)



Calendario (¿Cuándo?)

Proyecto a realizarse a corto plazo (5 años)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Se debe realizar un relevamiento de cada calle del barrio y en base a ello realizar la formulación del proyecto para poder solicitar financiamiento.
- Cuando se obtuvo el financiamiento, se inicia la etapa de desarrollo del proyecto ejecutivo y de la obra.
- La obra debe ser realizada por una empresa constructora mediante licitación o por administración del municipio.

Costo estimado: \$ 880.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

Vecinos de Barrio Parque Calvimonte.

Recursos físicos (¿Con qué?)

Con financiamiento a solicitar. Se sugiere tener en cuenta el Programa Mejoramiento de barrios – PROMEBA – de la Secretaría de Obras Públicas, Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda - Presidencia de la Nación

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

Con equipo técnico municipal (ambas municipalidades)
Obras Públicas de los municipios.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

1.035 metros lineales de mejoramiento de calles



Nº
16

TITULO DEL PROYECTO: **Obra en Paraje Santa Rita (El Carril)**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

SUB PROGRAMA: *Mejoramiento de Estado de calles*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- *De Parajes Zonas Urbanas y Periurbanas.*

Qué se propone.

Este proyecto se desarrollará de manera integral, generando interrelación temática, de acciones y de gestiones, abarcando temas como:

- Obras de mejoramiento vial: cordones cuneta, enripiado o colocación de adoquines.
- Aspectos ambientales (cuidado ambiental): se priorizarán acciones que acompañen la calidad ambiental, por ello se sugiere la colocación de adoquines o sólo enripiado, y no pavimento.
- Señalización vial: se trata de las señales nomencladoras de calles y de sentido de las mismas.

Se busca avanzar en el desarrollo vial incorporando criterios ambientales, sociales y culturales, generando proyectos de bajo impacto, más responsables con el entorno y con más participación de la comunidad, propiciando el desarrollo humano sostenible.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Es necesario mejorar las vías que componen la trama urbana de este barrio para mejorar la calidad de vida de esta población. Permitiendo un mejor flujo peatonal como vehicular.

Permitiendo a los vecinos desplazarse de manera segura y cómoda por la vía pública, incluyendo a toda la población (niños, jóvenes, ancianos, mujeres embarazadas, madres con cochecitos de bebés, personas en silla de rueda, etc.)

Coordinación (¿Quiénes?)

Municipalidad de Chicoana (Secretaría de Obras Públicas)

Lugar (Localización – cobertura)



Calendario (¿Cuándo?)

Proyecto a realizarse a corto plazo (5 años)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Se debe realizar un relevamiento de cada calle del barrio y en base a ello realizar la formulación del proyecto para poder solicitar financiamiento.
- Cuando se obtuvo el financiamiento, se inicia la etapa de desarrollo del proyecto ejecutivo y de la obra.
- La obra debe ser realizada por una empresa constructora mediante licitación o por administración del municipio.

Costo estimado: \$ 1.700.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

Vecinos de Paraje Santa Rita.

Recursos físicos (¿Con qué?)

Con financiamiento a solicitar. Se sugiere tener en cuenta el Programa Mejoramiento de barrios – PROMEBA – de la Secretaría de Obras Públicas, Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda - Presidencia de la Nación

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

Con equipo técnico municipal (ambas municipalidades)
Obras Públicas de los municipios.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

2.000 metros lineales de mejoramiento de calles



Nº
17

TITULO DEL PROYECTO: **Mejoramiento y consolidación de camino a Los Los**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Accesibilidad y Transporte

SUB PROGRAMA: *Mejoramiento de Estado de calles*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Zonas Urbanas y Periurbanas.***

Qué se propone.

Este proyecto se desarrollará de manera integral, generando interrelación temática, de acciones y de gestiones, abarcando temas como:

- Obras de mejoramiento vial: cordones cuneta, enripiado o colocación de adoquines.
- Aspectos ambientales (cuidado ambiental): se priorizarán acciones que acompañen la calidad ambiental, por ello se sugiere la colocación de adoquines o sólo enripiado, y no pavimento.
- Señalización vial: se trata de las señales nomencladoras de calles y de sentido de las mismas.

Se busca avanzar en el desarrollo vial incorporando criterios ambientales, sociales y culturales, generando proyectos de bajo impacto, más responsables con el entorno y con más participación de la comunidad, propiciando el desarrollo humano sostenible.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Es necesario mejorar el camino que es estructurante para el Paraje Los Los. Permitiendo un mejor flujo peatonal como vehicular. Y posibilitando a futuro la implementación del Proyecto de Transporte diferenciado.

Permitiendo a los vecinos desplazarse de manera segura y cómoda por la vía pública, incluyendo a toda la población (niños, jóvenes, ancianos, mujeres embarazadas, madres con cochecitos de bebés, personas en silla de rueda, etc.)

Coordinación (¿Quiénes?)

Municipalidad de Chicoana (Secretaría de Obras Públicas)

Lugar (Localización – cobertura)



Calendario (¿Cuándo?)

Proyecto a realizarse a mediano plazo (10 años)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Se debe realizar un relevamiento de cada calle del barrio y en base a ello realizar la formulación del proyecto para poder solicitar financiamiento.
- Cuando se obtuvo el financiamiento, se inicia la etapa de desarrollo del proyecto ejecutivo y de la obra.
- La obra debe ser realizada por una empresa constructora mediante licitación o por administración del municipio.

Costo estimado: \$ 1.100.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Comunidad de Paraje Los Los.
- Turistas
- Visitantes

Recursos físicos (¿Con qué?)

Con financiamiento a solicitar. Se sugiere tener en cuenta el Programa Mejoramiento de barrios – PROMEBA – de la Secretaría de Obras Públicas, Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda - Presidencia de la Nación

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

Con equipo técnico municipal de Chicoana
Obras Públicas de la municipalidad de Chicoana

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

2,50 kilómetros lineales de mejoramiento de camino.



TITULO DEL PROYECTO:
**Mejorar desagües
pluviales de Barrio Juan
Pablo II**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Infraestructuras

SUB PROGRAMA: *Desagües Pluviales*

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Zonas Urbanas y Periurbanas.***

Qué se propone

Con este proyecto se propone dar solución al problema de inundaciones y anegamientos que habitualmente afecta al barrio.

Es así que se plantea un proyecto general que conste de diferentes componentes referidos a la temática de desagües pluviales. En primera instancia se debe realizar un relevamiento detallado de cada sector y la formulación de propuestas para cada uno, de manera de gestionar el financiamiento necesario.

En un proyecto de desagües pluviales, los componentes principales del sistema se agrupan según la función para la cual serán empleados. Así, un sistema de alcantarillado pluvial, se integra de las partes siguientes:

- a) Estructuras de captación.
- b) Estructuras de conducción.
- c) Estructuras de conexión y mantenimiento.
- d) Estructuras de vertido.
- e) Instalaciones complementarias.
- f) Disposición final.

Las obras a encarar pueden consistir, de acuerdo a propuestas técnicas y acciones conjuntas entre diversos actores, en:

- Armado de alcantarillas de H⁰A⁰ en los cruces
- Colocación de caños para los conductos de desagüe
- Colocación de las correspondientes cámaras de captación y registro
- Colocación de conductos rectangulares y circulares de H⁰A⁰ de dimensiones variables según los tramos.
- Construcción de cordón cuneta y badenes.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

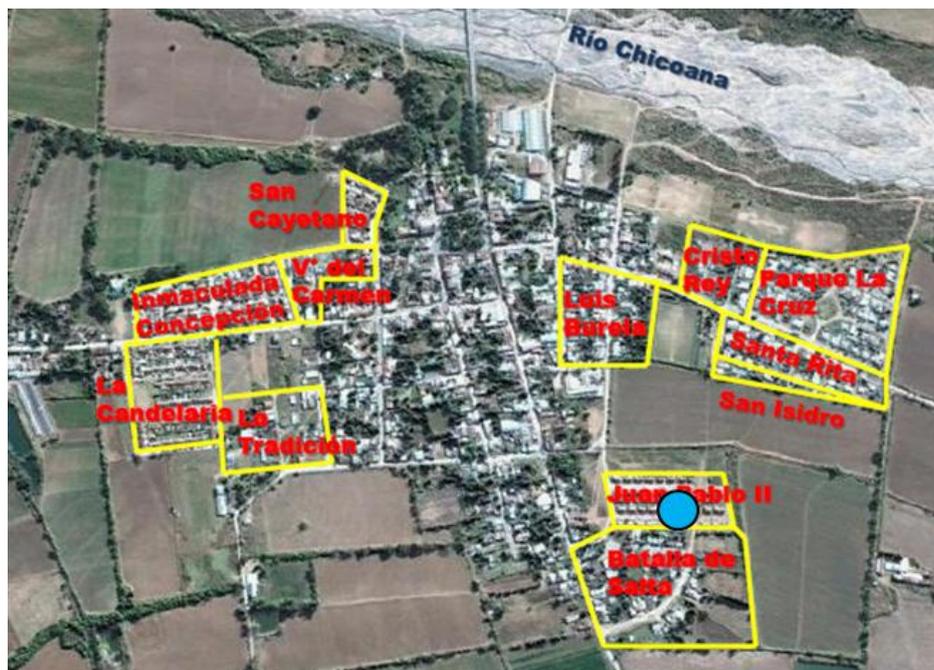
Con la falta de un sistema de desagües pluviales, se ven afectados los pobladores por el tema principal de accesibilidad y de posibilidad de movilidad para cuestiones básicas como ir a la escuela, ir a trabajar, salir a hacer las compras, etc.

Este proyecto mejoraría la calidad de vida de estos habitantes.

Coordinación (¿Quiénes?)

- Municipalidad de Chicoana
- Equipo técnico proyectual

Lugar (Localización – cobertura)



Calendario (¿Cuándo?)

Proyecto a realizarse a corto plazo (5 años)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- ✓ Inicialmente se debe conformar un equipo técnico especializado que pueda brindar soluciones técnicas a los conflictos existentes.
- ✓ Se debe solicitar financiamiento para la realización del proyecto.

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Vecinos de barrio Juan Pablo II
- Municipalidad de Chicoana

Recursos físicos (¿Con qué?)

Financiamiento a solicitar. El financiamiento puede solicitarse en:

- PSBM - Programa de Servicios Básicos Municipales - Unidad de Coordinación de Proyectos y Programas con Financiamiento Externo (UCPyPFE) - Presidencia de la Nación. Financiamiento para obras destinadas a servicios básicos. El proyecto se estructura en tres componentes, de los cuales uno, es el que se puede aplicar para este caso:

Componente de Infraestructura Básica Municipal: Las inversiones que se financiarán dentro de este componente deberán estar dentro del marco de las estrategias fijadas en el Plan Estratégico de Inversión Sectorial Provincial y en el Plan Estratégico de Inversión Municipal, y podrán ser presentadas en forma individual o a través de inversiones de varias municipalidades y/o entes prestadores, con los instrumentos legales que amerite el caso. Este componente financiará los siguientes sectores de infraestructura básica: agua y cloacas; drenaje urbano y pequeñas obras de retención; caminos urbanos y productivos.

- PROMEBA: Programa de Mejoramiento de Barrios. Cuyo Componente II incluye: provisión de infraestructura, equipamiento y saneamiento ambiental estudios técnicos, económicos, legales, ambientales y sociales para la formulación del Proyecto Ejecutivo Integral (PEI). Intervenciones urbanas con ejecución de obras de redes de circulación e infraestructura de servicios (infraestructura sanitaria, energía eléctrica, drenajes pluviales, gas, accesibilidad vial, redes peatonales), tratamiento de los espacios públicos, equipamiento urbano y comunitario, mitigación ambiental.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- Equipo Técnico Municipal
- Obreros municipales

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- ✓ cantidad de viviendas a las que se les mejoró la accesibilidad y la calidad de vida.

Antecedentes



Desagües pluviales en Federación – Entre Ríos



TITULO DEL PROYECTO: **Desagües pluviales camino al cementerio**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Infraestructura

SUB PROGRAMA: *Desagües Pluviales*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Zonas Urbanas y Periurbanas.***

Qué se propone

Con este proyecto se propone dar solución al problema de inundaciones y anegamientos que habitualmente afecta a la zona.

Es así que se plantea un proyecto general que conste de diferentes componentes referidos a la temática de desagües pluviales. En primera instancia se debe realizar un relevamiento detallado de cada sector y la formulación de propuestas para cada uno, de manera de gestionar el financiamiento necesario.

En un proyecto de desagües pluviales, los componentes principales del sistema se agrupan según la función para la cual serán empleados. Así, un sistema de alcantarillado pluvial, se integra de las partes siguientes:

- a) Estructuras de captación.
- b) Estructuras de conducción.
- c) Estructuras de conexión y mantenimiento.
- d) Estructuras de vertido.
- e) Instalaciones complementarias.
- f) Disposición final.

Las obras a encarar pueden consistir, de acuerdo a propuestas técnicas y acciones conjuntas entre diversos actores, en:

- Armado de alcantarillas de H⁰A⁰ en los cruces
- Colocación de caños para los conductos de desagüe
- Colocación de las correspondientes cámaras de captación y registro
- Colocación de conductos rectangulares y circulares de H⁰A⁰ de dimensiones variables según los tramos.
- Construcción de cordón cuneta y badenes.

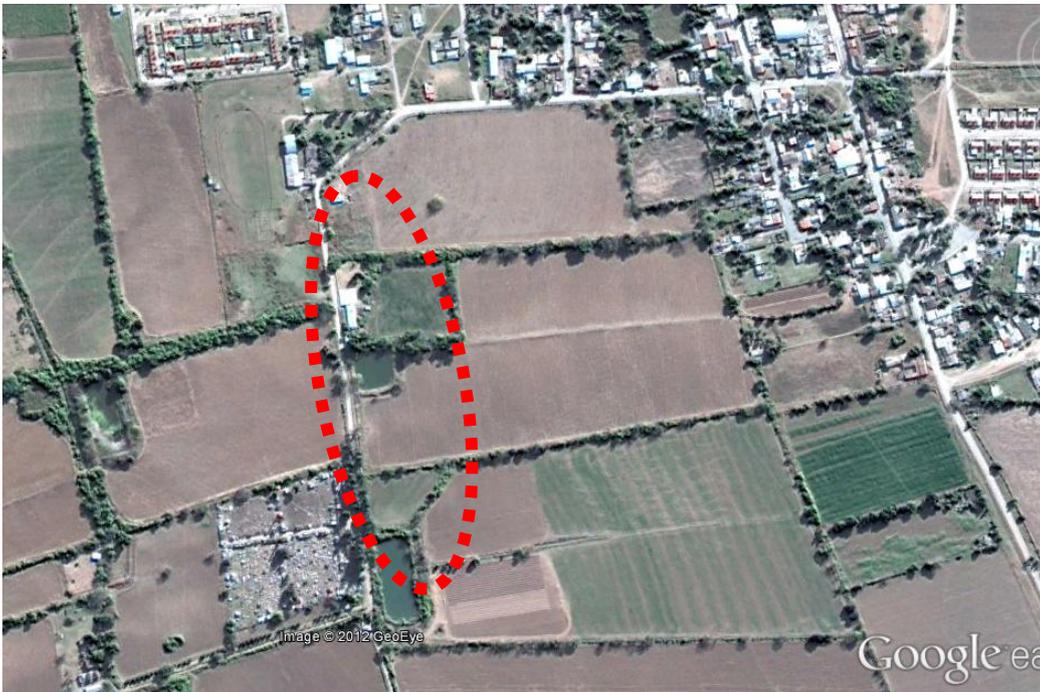
Justificación (¿Por qué y para qué?)

Con la falta de un sistema de desagües pluviales, se ven afectados los pobladores de Chicoana por el tema de accesibilidad y de posibilidad de movilidad.

Coordinación (¿Quiénes?)

- Municipalidad de Chicoana
- Equipo técnico proyectual

Lugar (Localización – cobertura)



Calendario (¿Cuándo?)

Proyecto a realizarse a corto plazo (5 años)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- ✓ Inicialmente se debe conformar un equipo técnico especializado que pueda brindar soluciones técnicas a los conflictos existentes.
- ✓ Se debe solicitar financiamiento para la realización del proyecto.

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Comunidad de Chicoana.
- Municipalidad de Chicoana

Recursos físicos (¿Con qué?)

Financiamiento a solicitar. El financiamiento puede solicitarse en:

- PSBM - Programa de Servicios Básicos Municipales - Unidad de Coordinación de Proyectos y Programas con Financiamiento Externo (UCPyPFE) - Presidencia de la Nación. Financiamiento para obras destinadas a servicios básicos. El proyecto se estructura en tres componentes, de los cuales uno, es el que se puede aplicar para este caso:

Componente de Infraestructura Básica Municipal: Las inversiones que se financiarán dentro de este componente deberán estar dentro del marco de las estrategias fijadas en el Plan Estratégico de Inversión Sectorial Provincial y en el Plan Estratégico de Inversión Municipal, y podrán ser presentadas en forma individual o a través de inversiones de varias municipalidades y/o entes prestadores, con los instrumentos legales que amerite el caso. Este componente financiará los siguientes sectores de infraestructura básica: agua y cloacas; drenaje urbano y pequeñas obras de retención; caminos urbanos y productivos.

- PROMEBA: Programa de Mejoramiento de Barrios. Cuyo Componente II incluye: provisión de infraestructura, equipamiento y saneamiento ambiental estudios técnicos, económicos, legales, ambientales y sociales para la formulación del Proyecto Ejecutivo Integral (PEI). Intervenciones urbanas con ejecución de obras de redes de circulación e infraestructura de servicios (infraestructura sanitaria, energía eléctrica, drenajes pluviales, gas, accesibilidad vial, redes peatonales), tratamiento de los espacios públicos, equipamiento urbano y comunitario, mitigación ambiental.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- Equipo Técnico Municipal
- Obreros municipales

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- ✓ cantidad de metros lineales con desagüe pluvial



TITULO DEL PROYECTO: **Mejorar desagües pluviales de Barrio Parque La Cruz**

PROYECTO PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Infraestructura

SUB PROGRAMA: *Desagües Pluviales*

EJE ESTRATEGICO: *Urbano Territorial*

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- ***De Parajes Zonas Urbanas y Periurbanas.***

Qué se propone.

Con este proyecto se propone dar solución al problema de inundaciones y anegamientos que habitualmente afecta al barrio.

Es así que se plantea un proyecto general que conste de diferentes componentes referidos a la temática de desagües pluviales. En primera instancia se debe realizar un relevamiento detallado de cada sector y la formulación de propuestas para cada uno, de manera de gestionar el financiamiento necesario.

En un proyecto de desagües pluviales, los componentes principales del sistema se agrupan según la función para la cual serán empleados. Así, un sistema de alcantarillado pluvial, se integra de las partes siguientes:

- a) Estructuras de captación.
- b) Estructuras de conducción.
- c) Estructuras de conexión y mantenimiento.
- d) Estructuras de vertido.
- e) Instalaciones complementarias.
- f) Disposición final.

Las obras a encarar pueden consistir, de acuerdo a propuestas técnicas y acciones conjuntas entre diversos actores, en:

- Armado de alcantarillas de H⁰A⁰ en los cruces
- Colocación de caños para los conductos de desagüe
- Colocación de las correspondientes cámaras de captación y registro
- Colocación de conductos rectangulares y circulares de H⁰A⁰ de dimensiones variables según los tramos.
- Construcción de cordón cuneta y badenes.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

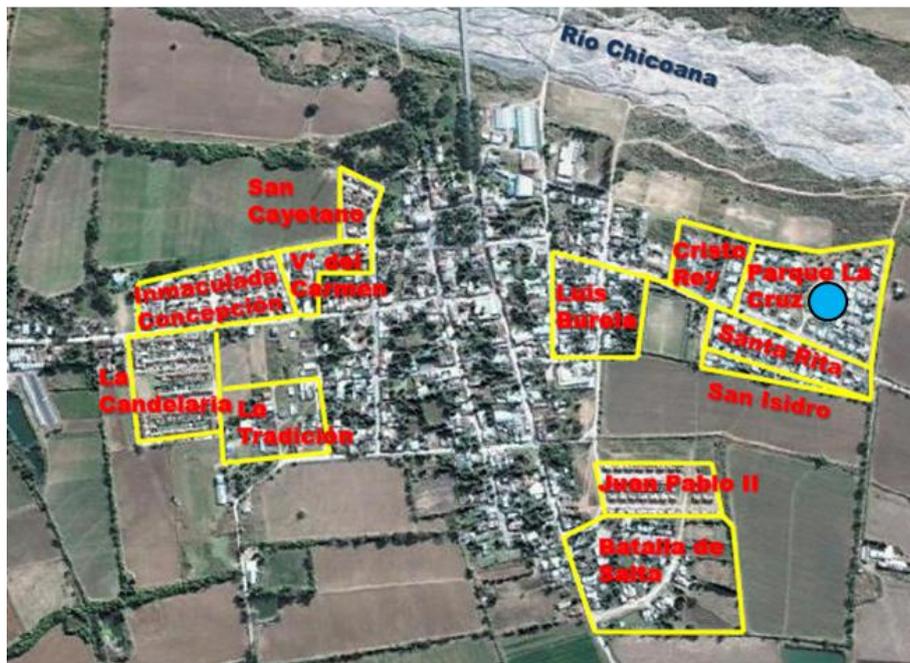
Con la falta de un sistema de desagües pluviales, se ven afectados los pobladores por el tema principal de accesibilidad y de posibilidad de movilidad para cuestiones básicas como ir a la escuela, ir a trabajar, salir a hacer las compras, etc.

Este proyecto mejoraría la calidad de vida de estos habitantes.

Coordinación (¿Quiénes?)

- Municipalidad de Chicoana
- Equipo técnico proyectual

Lugar (Localización – cobertura)



Calendario (¿Cuándo?)

Proyecto a realizarse a corto plazo (5 años)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- ✓ Inicialmente se debe conformar un equipo técnico especializado que pueda brindar soluciones técnicas a los conflictos existentes.
- ✓ Se debe solicitar financiamiento para la realización del proyecto.

Destinatarios (¿Para quiénes?)

- Vecinos de barrio Parque La Cruz
- Municipalidad de Chicoana

Recursos físicos (¿Con qué?)

Financiamiento a solicitar. El financiamiento puede solicitarse en:

- PSBM - Programa de Servicios Básicos Municipales - Unidad de Coordinación de Proyectos y Programas con Financiamiento Externo (UCPyPFE) - Presidencia de la Nación. Financiamiento para obras destinadas a servicios básicos. El proyecto se estructura en tres componentes, de los cuales uno, es el que se puede aplicar para este caso:

Componente de Infraestructura Básica Municipal: Las inversiones que se financiarán dentro de este componente deberán estar dentro del marco de las estrategias fijadas en el Plan Estratégico de Inversión Sectorial Provincial y en el Plan Estratégico de Inversión Municipal, y podrán ser presentadas en forma individual o a través de inversiones de varias municipalidades y/o entes prestadores, con los instrumentos legales que amerite el caso. Este componente financiará los siguientes sectores de infraestructura básica: agua y cloacas; drenaje urbano y pequeñas obras de retención; caminos urbanos y productivos.

- PROMEBA: Programa de Mejoramiento de Barrios. Cuyo Componente II incluye: provisión de infraestructura, equipamiento y saneamiento ambiental estudios técnicos, económicos, legales, ambientales y sociales para la formulación del Proyecto Ejecutivo Integral (PEI). Intervenciones urbanas con ejecución de obras de redes de circulación e infraestructura de servicios (infraestructura sanitaria, energía eléctrica, drenajes pluviales, gas, accesibilidad vial, redes peatonales), tratamiento de los espacios públicos, equipamiento urbano y comunitario, mitigación ambiental.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- Equipo Técnico Municipal
- Obreros municipales

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- ✓ cantidad de viviendas a las que se les mejoró la accesibilidad y la calidad de vida.

5.3. PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

5.3.1. CENTRO CÍVICO MUNICIPAL EN CHICOANA

Este programa plantea unir en un solo espacio edilicio la mayor parte de dependencias municipales. Se busca organizar el funcionamiento para un mejor trabajo de los empleados y una mejor atención a la comunidad.

5.3.2. REGISTRO CIVIL EN CHICOANA

El municipio carece de un registro civil, que descentralice el Registro Civil de Salta o de El Carril. Para ello este proyecto promueve la creación de esta dependencia y su ubicación en un espacio edilicio existente a reutilizar o la construcción de un espacio nuevo para tal fin.

5.3.3. SALA DE VELATORIOS EN CHICOANA

La localidad no cuenta con una sala de velatorios definida y diseñada para tal fin. Por lo que este proyecto se dirige a satisfacer esa necesidad y realizar un diseño de la misma para su posterior etapa de obra.

5.3.4. OBRA (FASE FINAL) MORGUE MUNICIPAL EL CARRIL

El edificio de la Morgue Municipal está a la espera de ser habilitado, pero existen unos detalles de terminación que deben ser resueltos. Por lo que este proyecto plantea la realización de estos detalles no terminados y la corrección de lo que estuviese fuera de normativa o exigencias para este fin.

5.3.5. MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DEL EQUIPAMIENTO SANITARIO

Ver en Unidad de Desarrollo y Gestión de Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía, el mismo proyecto.

5.3.6. OBRAS DE MANTENIMIENTO EN ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS

Ver en Unidad de Desarrollo y Gestión de Parajes Rurales de Zonas de Montaña, Quebrada y Serranía, el mismo proyecto.

5.3.7. CLUBES DEPORTIVOS (CHICOANA Y EL CARRIL)

Este proyecto planea obras de mejoramiento edilicio, predial y de equipamiento de los clubes deportivos. Para ellos se prevé una etapa de relevamiento, de encuestas y una etapa final de obras de mejoramiento.

5.3.8. PLAZA RECREATIVA EN LOS LOS

El proyecto programa la realización de una plaza en Los Los. Esta plaza debería tener un perfil de uso cultural y recreativo, para que la comunidad del paraje y los habitantes de Chicoana realicen actividades culturales en el lugar. Es posible que se conciba esta plaza, como una plaza seca, con desniveles para utilización como gradas.

5.3.9. PARADORES PARA ESPERA DE COLECTIVOS

El presente proyecto plantea la necesidad de construir o dotar a las paradas de colectivos de un lugar de refugio, para que los usuarios de transporte público se vean guarecidos los días de extremo frío o de lluvia. Estas paradas de colectivos serán diseñadas de manera diferente a la de los parajes rurales, y tendrán un patrón de identificación visual que no agreda el entorno urbano que se desea resguardar y potenciar con otros proyectos.

5.3.10. OBRA EN BARRIO SAN ISIDRO (CHICOANA)

Este proyecto prevé las obras de mejoramiento de las calles del barrio. Estas obras de mejora pueden consistir de acuerdo a relevamiento de especialistas en realización de cordones cuneta, nivelación de calles y enripiado de la misma. En algunos casos también se podrían adoquinar las calles.

5.3.11. OBRA EN BARRIO BATALLA DE SALTA (CHICOANA)

Ver en proyecto similar en Obra de Barrio San Isidro de la presente Unidad de Desarrollo y Gestión.

5.3.12. OBRA EN BARRIO MATADERO (EL CARRIL)

Ver en proyecto similar en Obra de Barrio San Isidro de la presente Unidad de Desarrollo y Gestión.

5.3.13. OBRA EN BARRIO NTRA. SRA. DE LAS MERCEDES (EL CARRIL)

Ver en proyecto similar en Obra de Barrio San Isidro de la presente Unidad de Desarrollo y Gestión.

5.3.14. OBRA EN BARRIO ARTURO D' ANDREA (EL CARRIL)

Ver en proyecto similar en Obra de Barrio San Isidro de la presente Unidad de Desarrollo y Gestión.

5.3.15. PUENTE - PASARELA PEATONAL EN ACCESO A CHICOANA SOBRE RP 32

El proyecto propone la construcción de una pasarela peatonal junto al puente de acceso ubicado en la RP32, (que cruza el Río Chicoana) Esta obra persigue el fin de dotar a la comunidad de una seguridad al peatón que circula por el sector.



CAPÍTULO 6

6. UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTIÓN TRANSVERSAL

6.3. PROYECTOS TRASCENDENTES

En este apartado se encuentran los Proyectos Trascendentes de esta Unidad de Desarrollo y Gestión. Los mismos se encuentran separados por carátulas identificativas de cada uno.



Nº
1

TITULO DEL SUB PROGRAMA: **Mesa Departamental**

SUB PROGRAMA PERTENECIENTE AL PROGRAMA:

Mecanismos de Coordinación Institucional

PROYECTOS QUE PERTENECEN A ESTE SUB PROGRAMA:

- *Agenda de Gestión Departamental*
- *Acuerdos inter-institucionales*
- *Órgano de aplicación departamental*

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA;

- *Transversal*

Objetivos

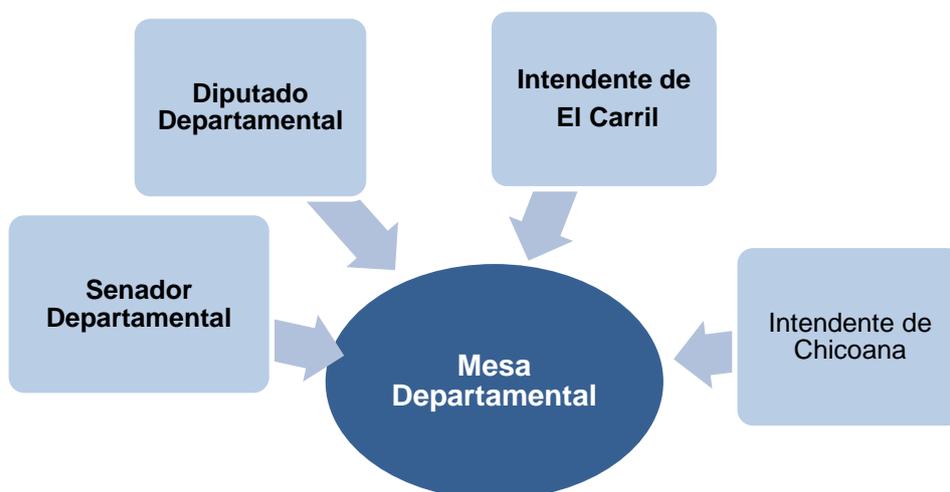
- Optimizar las acciones de los intendentes respecto a cada municipio.
- Coordinar acciones entre los municipios que conforman el Departamento Chicoana.
- Organizar un seguimiento y monitoreo a nivel departamental, del presente plan.

Que se propone

Este Sub programa plantea la conformación de una Mesa Departamental que trate los temas de importancia para el Departamento Chicoana y de necesaria coordinación y cooperación entre los municipios que componen el mismo.

De esta manera, surge la necesidad de armar un esquema que permita la su organización y desarrollo de las funciones para las que se cree.

Órgano de Aplicación Departamental



Se propone que la Mesa esté formada con los siguientes integrantes:

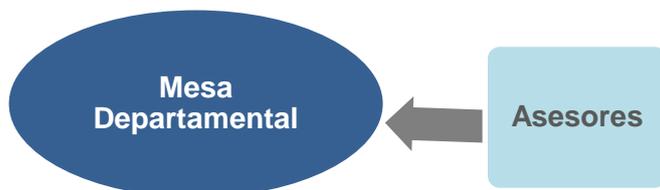
- Intendente de Chicoana
- Intendente de El Carril

- Senador del Departamento
- Diputado del Departamento

Estos integrantes serán considerados de manera fija mientras dure su mandato.

La Mesa Departamental podrá contar según la ocasión y los temas a tratar, con personas asistentes que se considerarán asesores. Pudiendo ser éstos:

- de planta municipal,
- contratados por las municipalidades,
- empleados de dependencias estatales del nivel provincial,
- Concejales de cada municipio,
- Órgano Consultivo Departamental del Turismo,
- productores,
- diferentes ONGs del medio,
- personas de la comunidad conocedoras de un tema específico,
- profesionales reconocidos en la materia concreta de la que se trate.



Funciones de la Mesa Departamental:

- Tratar temas de injerencia departamental
- Tratar proyectos dependientes del presente plan
- Definir proyectos a desarrollar en conjunto
- Definir proyectos para solicitud de financiamientos
- Tratar temas de contingencias y emergencias – Mitigación de daños
- Revisar los monitoreos del plan y de sus proyectos

- Plantear nuevas propuestas, etc.

Temas a tratar: Agenda de Gestión Departamental.

- Acuerdos Inter-Institucionales
- Normativas (tratamiento de los nuevos códigos de edificación y de planeamiento urbano en los Concejos Deliberantes, aplicación de esos códigos)
- Turismo – Implementación de proyectos del plan.
- Gestión de Residuos Sólidos Urbanos
- Proyectos interconectados del presente plan
- Supresión de barreras arquitectónicas en zonas urbanas
- Organización del tránsito vehicular en rutas y zonas urbanas
- Sistema de transporte público urbano
- Sistema de transporte público diferenciado rural
- La gestión de los recursos hídricos.
- La prevención de las situaciones de riesgo geológico.
- Los sistemas compartidos de producción rural y semirural.
- Calidad ambiental
- El Sistema Territorial de Espacios Abiertos.
- Desarrollo Urbano
- Saneamiento Dominial
- Solución Habitacional
- Proyecto transversal "Olimpiadas deportivas y culturales"
- Proyecto trascendental "Asistencia interinstitucional"
- La cultura y la educación regional.
- Otros.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

El presente plan marca un cambio de visión en la gestión municipal de ambos municipios. Denota un cambio de paradigma donde se plantean temas

integrales sin divisiones jurisdiccionales. La realidad social y territorial no posee divisiones y mucho menos límites o barreras.

Existen temáticas que son de importancia regional o departamental que no pueden tomarse de manera aislada con acciones municipales discontinuas o contrapuestas. Por ello, contando con un plan que posee un diagnóstico completo de diferentes ejes y propuestas estratégicas, se hace necesario conformar un ente intermunicipal que permita coordinar los mecanismos institucionales para la toma de decisiones en algunos aspectos.

Coordinación (¿Quiénes?)

La coordinación estará dada por ambos intendentes.

Lugar (Localización – cobertura)

El lugar de reunión de la Mesa Departamental puede ser móvil. En algunas oportunidades puede realizarse en el edificio de la Municipalidad de Chicoana y en otras ocasiones en el edificio de la Municipalidad de El Carril. Es posible también, que algunas veces sea en espacios diferentes a los municipales.

Calendario (¿Cuándo?)

El presente proyecto es para realizar a corto plazo. (En un período de 5 años desde la fecha)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- El funcionamiento de esta Mesa Departamental será reglamentado por Ordenanza del Poder Ejecutivo Municipal (tanto de El Carril como de

Chicoana) a partir de un tiempo prudencial desde la aprobación por Ordenanza de este Plan.

Funcionamiento:

- Se realizarán reuniones mensuales para la toma de decisiones conjuntas. (sin asesores)
 - ✓ En estas reuniones se tratarán temas a definir (que pueden ser los temas expuestos en las reuniones extraordinarias o no)
 - ✓ Se debatirá desde cada punto de vista y cada función
 - ✓ Se definirán los pasos a seguir
 - ✓ Se definirán las tareas y acciones que cada uno debe realizar
 - ✓ Se realizarán actas en las que conste lo definido y los motivos.

- Se realizarán reuniones extraordinarias donde se convoque a los asesores para tratar temas específicos.
 - ✓ En estas reuniones, se realizará una lista de expositores
 - ✓ Cada expositor hablará sobre el tema específico
 - ✓ Se realizarán preguntas y se abrirá un debate.
 - ✓ Se realizarán actas en las que conste lo expuesto, lo debatido y las conclusiones.

Este proyecto no posee un costo para su implementación. Solamente se considera necesario un espacio físico para las reuniones.

Destinatarios (¿Para quiénes?)

Los destinatarios son todos los pobladores del Departamento de Chicoana.

Recursos físicos (¿Con qué?)

Para la reunión de la Mesa Departamental no se necesita un monto de dinero.

Se necesita un espacio físico para las reuniones, sillas, mesa, cañón para exposiciones y pantalla.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- Intendentes
- Senador/a
- Diputado/a
- Comunidad
- Concejales
- Planta municipal
- Personas contratadas por las municipalidades
- Empleados estatales del nivel provincial
- Órgano Consultivo Departamental del Turismo
- Profesionales independientes
- Otros

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

Esta Mesa Departamental tendrá como metas:

- optimizar las decisiones que afecten a ambos municipios
- desarrollar una política de gestión conjunta en los temas regionales
- aumentar la cantidad de proyectos trascendentes desarrollados en conjunto
- aumentar la cantidad de acciones puntuales que favorecen a ambos municipios

Antecedentes

*...porque sus ciudadanos
decidieron un día
que era posible construir
con la misma materia
de los sueños.*

Cita de un funcionario público de Medellín - Colombia

Ejemplo de PIDUA Salta Capital¹⁶

Órganos de Aplicación

El P.I.D.U.A. contempla la conformación del Sistema Municipal de Gestión del Planeamiento, que será constituido por los Órganos de Aplicación Interno y Externo del Plan.

Funciones y Atribuciones del Sistema Municipal de Gestión del Planeamiento (S.M.G.P.)

Las funciones y atribuciones principales del S.M.G.P. serán:

- Elaborar y coordinar la ejecución integrada de los Planes, Programas y Proyectos, promoviendo su viabilidad y sustentabilidad.
- Orientar acerca de la legislación urbanística y ambiental municipal.
- Establecer flujos permanentes de información entre sus unidades componentes, a fin de facilitar el proceso de decisión.
- Aplicar la legislación del Municipio relativa al desarrollo urbano ambiental,
- estableciendo una interpretación uniforme.
- Monitorear la aplicación del P.I.D.U.A. con vistas a la mejora en la calidad de vida.

¹⁶ PIDUA de Salta Capital – Tomo I – Parte 4 – Sistema de Planeamiento

Órgano de Aplicación Interno.

El S.M.G.P. será gerenciado por la Secretaría de Coordinación de Programas Urbanos, a crear tras la puesta en vigencia del P.I.D.U.A., cuyas principales atribuciones serán las siguientes:

- Establecer las directrices de desarrollo urbano ambiental, planificar y ordenar el uso y ocupación del suelo del Municipio, a través de la elaboración, monitoreo y revisión de los Planes, Programas y Proyectos, supervisando su permanente actualización.
- Consolidar y organizar las informaciones esenciales al proceso de desarrollo del Municipio.
- Gerenciar la legislación relativa al planeamiento urbano.
- Articular políticas y acciones con los demás órganos municipales y con otros organismos gubernamentales y no gubernamentales, promoviendo la integración entre los participantes del S.M.G.P.
- Implementar programas y proyectos a través de la aplicación de los instrumentos de ordenación del suelo urbano, y de la promoción de convenios o acuerdos públicos y/o privados.
- Administrar el Fondo Inmobiliario Urbanístico.
- Elaborar los planes de distribución de las reservas de suelo municipal susceptibles de ser asignados a usos habitacionales, de equipamiento comunitario o infraestructuras.

Órgano Externo

El Órgano Externo del S.M.G.P. será el Consejo Municipal de Desarrollo Urbano Ambiental (Co.M.D.U.A.), cuyas funciones principales serán las siguientes:

- Celar por la aplicación de la legislación municipal relativa al planeamiento y desarrollo urbano ambiental, proponer y opinar sobre la actualización, complementación, ajustes y alteraciones del P.I.D.U.A.

- Proponer, discutir y deliberar sobre los planes y proyectos que incidan sobre el desarrollo urbano ambiental del municipio, a través de los diversos programas contenidos en el P.I.D.U.A.
- Recepcionar y orientar para su discusión las temáticas que, originadas en sectores diversos de la sociedad, sean de interés colectivo.
- Proponer al S.M.G.P. la elaboración de estudios sobre cuestiones que se entiendan como relevantes.
- Organizar comisiones para asesoramiento técnico compuestas por integrantes del Co.M.D.U.A., pudiendo utilizarse tanto componentes del S.M.G.P. como colaboradores externos.
- Promover la integración de políticas sectoriales que tengan relación con el desarrollo urbano ambiental del municipio.
- Proponer criterios y parámetros para la evaluación de Proyectos Especiales de Impacto Urbanístico.
- Aprobar o solicitar la modificación o rechazo de Proyectos Especiales de Impacto Urbanístico.
- El Co.M.D.U.A. se formará con una cantidad a determinar de componentes, representantes de la Municipalidad y de Entidades Intermedias relacionadas de manera relevante al quehacer urbanístico, sus dictámenes tendrán carácter vinculante.

El funcionamiento del Co.M.D.U.A., así como los mecanismos de elección de los representantes, será reglamentado por Ordenanza del Poder Ejecutivo Municipal dentro de un plazo a definir a partir de la aprobación del P.I.D.U.A.

Proyectos con conexión pertenecientes al presente Plan y a otros articulados con el mismo:

Con casi la totalidad de los proyectos que componen este plan.

TITULO DEL PROGRAMA: **Normativa Estratégica**

SUB PROGRAMAS PERTENECIENTES AL PROGRAMA:

- Protección a corto plazo del patrimonio arquitectónico
- Normativa edilicia
- Normativa Urbana Territorial
- Implementación de la normativa

PROYECTOS QUE PERTENECEN A ESTE PROGRAMA:

- Ordenanza de construcciones a preservar, restaurar y/o reciclar
- Ordenanza sobre tipología constructiva respetuosa del paisaje (en zona de quebrada y montaña y paisaje serrano) Estudio de impacto de paisaje (cuencas visuales)
- Ordenanza sobre cartelería y publicidad urbana y/o rural
- Ordenanza de delimitación de centro histórico de Chicoana
- Ordenanza de delimitación de Corredor histórico de El Carril
- Código de Edificación para cada municipio
- Código de Planeamiento Urbano Territorial para cada municipio
- Constitución del órgano de aplicación municipal de la normativa

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA:

- *Transversal*

Objetivos.

- Regir la ordenación territorial y la gestión urbana.
- Promover un desarrollo urbano territorial sustentable.
- Regular las características y condiciones de las edificaciones públicas y privadas.

Que se propone

Se propone dotar a los municipios de una dimensión normativa regulatoria, que se traducirá en un cuerpo normativo que regule todas las acciones públicas y privadas, garantizando que sean coherentes con los criterios del presente plan de desarrollo local.

Protección a Corto Plazo.

A partir de la terminación de este plan, es posible que la realización y desarrollo de los Sub Programas de Normativa Estratégica, de Normativa Urbana Territorial y el de Implementación de la Normativa, demoren unos meses y esta situación ocasionará un vacío en las herramientas regulatorias que posean las municipalidades.

Por ello se propone la redacción de ordenanzas para cada municipio que sean de utilidad a cada municipalidad para tratar y regular temas específicos como:

- ✓ Ordenanza de construcciones a preservar, restaurar y/o reciclar (capillas, escuelas, mercados, edificios institucionales, casonas, cascos de estancia, que se consideren de valor arquitectónico)
- ✓ Ordenanza sobre tipología constructiva respetuosa del paisaje (en zona de quebrada y montaña y paisaje serrano)
- ✓ Ordenanza de Estudio de impacto de paisaje (cuencas visuales)
- ✓ Ordenanza sobre cartelería y publicidad urbana y/o rural
- ✓ Ordenanza de delimitación de centro histórico de Chicoana

- ✓ Ordenanza de delimitación de Corredor histórico de El Carril
- ✓ Ordenanza sobre barreras de protección entre áreas urbanas y rurales
- ✓ Ordenanza sobre supresión de barreras arquitectónicas (rampas, tipos de pisos, obstáculos en vereda, acceso a edificios públicos, etc.)
- ✓ Otras ordenanzas que se crean convenientes.

De manera que éstas les permitan actuar hasta tanto se redacten los códigos de Edificación y de Planeamiento y se pongan en vigencia con la aprobación de los Concejos Deliberantes.

Normativa Edilicia:

Se propone la redacción de un Código de Edificación para el Municipio de El Carril y otro Código de Edificación para el Municipio de Chicoana.

El objeto de estos códigos sería regular las características y condiciones de las edificaciones públicas y privadas que se ejecuten dentro de los Ejidos Municipales de ambas municipios en estudio.

Las disposiciones de estos códigos, se aplicarán a todas las propiedades públicas y privadas ubicadas en los Ejidos Municipales de Chicoana y de El Carril, para futuras ampliaciones y obras nuevas. Incluirán los asuntos relacionados con la construcción, relevamiento, modificación, inspección, mantenimiento y demolición de edificios, estructuras e instalaciones fijas, mecánicas, eléctricas, electromecánicas, electrónicas, inflamables y otras o partes de ellas, incluyendo los terrenos en que se asientan y los espacios que las rodean.

Un tema de preponderancia en dichos códigos debe ser el tema de supresión de barreras arquitectónicas en espacios públicos, en edificios públicos y en edificios con afluencia de personas (no uso privado)

Normativa Urbana Territorial:

Se propone la redacción de un Código de Planeamiento Urbano Territorial para el Municipio de El Carril y otro Código de Planeamiento Urbano Territorial para el Municipio de Chicoana

Estos códigos regirían la función pública local de la ordenación territorial y la gestión urbana, definiendo el contenido de las facultades urbanísticas autorizadas en los Ejidos Municipales de cada municipio sobre los bienes inmuebles y el ejercicio de la propiedad del suelo, con sujeción al interés general y a los principios del desarrollo sustentable. Constituye la expresión normativa de las directrices generales de ordenamiento territorial, urbanístico y ambiental, establecidas con carácter de instrumento regulatorio.

Los códigos de planeamiento urbano territorial Incorporarían el enfoque ambiental del planeamiento al modelo de desarrollo del municipio, y a las directrices y estrategias para la ejecución de planes, programas y proyectos, enfatizando la participación de los distintos actores sociales y la búsqueda de la sustentabilidad económica, social y ecológica del territorio.

Estos códigos deben tratar temas como el uso del suelo, la programación de etapas de urbanización del suelo, definición de áreas especiales, definición de áreas a preservar, enunciación de indicadores urbanos (Factor de ocupación del suelo (FOS), Factor de Ocupación del Terreno (FOT), retiros de frente, retiros de fondo, alturas máximas permitidas, usos permitidos o no, usos condicionados, etc.

Un aspecto al que se le debe dar prioridad en la elaboración de estos códigos es al de las distancias permitidas a usos diferentes al residencial. Por ejemplo, se debe regular la distancia mínima entre el uso rural productivo y la zona urbana consolidada. Según proyecto de Ley de Agroquímicos para Salta, la distancia mínima para estos casos debiera ser de 500 m. si el uso de agroquímicos se aplica de manera terrestre. Por lo tanto las actuales fincas con

uso rural que utilicen agroquímicos deberían correr sus límites de uso productivo, alejándolas de las zonas urbanas.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

Es necesario que cada municipalidad cuente con herramientas normativas que le permitan regular y actuar en el ámbito territorial, urbano, y edilicio.

Actualmente existe un vacío normativo que favorece al caos urbano y al desorden en cuanto a usos de suelo y actividades permitidas en cada zona.

Las áreas urbanas han ido expandiéndose hasta encontrarse pegadas a las áreas rurales y las actividades productivas, industriales, etc. actualmente se ven insertas dentro de las áreas urbanas consolidadas.

Hace falta definir una zonificación de cada municipio, para favorecer un orden en los usos del suelo, de acuerdo a conceptos de sustentabilidad.

También es necesario concebir áreas urbanas de calidad, por lo que se plantea el código de edificación, con el cual, se regulen las construcciones privadas y públicas, fomentando una construcción legal, segura, inclusiva (para todos, sin barreras arquitectónicas). Dotando a cada Secretaría de Obras Públicas de una herramienta que le permita controlar los proyectos y las obras de manera ordenada.

Coordinación (¿Quiénes?)

Para la redacción de los códigos y de las ordenanzas, deben coordinar los intendentes y sus equipos municipales en conjunto con el equipo técnico externo que sea el encargado de este proyecto.

Para la implementación de los códigos se deben reorganizar las Secretarías de Obras Públicas existentes, para permitir que sean ellas los Órganos de Aplicación de los nuevos códigos.

Lugar (Localización – cobertura)

Estos códigos tendrán una cobertura municipal. Es decir que habrá códigos para la extensión toda del Municipio de Chicoana y códigos para la extensión completa del Municipio de El Carril.

Los Códigos de Planeamiento Urbano tienen su enfoque para la extensión completa (áreas naturales, áreas rurales y áreas urbanas) de cada municipio.

Los Códigos de Edificación se aplicarán en áreas urbanas (centros urbanos grandes o parajes)

Calendario (¿Cuándo?)

Este programa debiera realizarse a corto plazo.

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

Para protección a corto plazo del patrimonio arquitectónico:

- ✓ Contratar profesionales relacionados al patrimonio arquitectónico
- ✓ Realizar relevamientos
- ✓ Realizar fichas técnicas de cada caso
- ✓ Realizar análisis y redacción de ordenanzas

Para Normativa Edilicia y de Planeamiento Urbano.

- ✓ Realizar solicitud de financiamiento.

- ✓ Contratar un equipo consultor interdisciplinario para la redacción de los códigos.
- ✓ El proceso de redacción de los códigos será:
 1. análisis
 2. propuestas
 3. participación - consultas
 4. redacción

Para Implementación de la Normativa.

Presentar los códigos ante los Concejos Deliberantes de cada municipio, para que los lean, analicen y debatan.

Se necesitará del equipo consultor para que realice exposiciones a los concejales.

Es posible que se soliciten modificaciones a algunos artículos y posteriormente se procedería a la aceptación de cada cuerpo.

El Concejo Deliberante de cada municipio deberá realizar una Ordenanza de aprobación de cada Código para que puedan ser utilizados como herramientas normativas con validez.

Costo estimado: \$ 550.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

Los destinatarios de este programa, son todos los habitantes del Departamento de Chicoana.

Recursos físicos (¿Con qué?)

Financiamiento a solicitar para el pago de honorarios de un equipo consultor externo que realice la redacción de los códigos de manera participativa.

Se puede solicitar financiamiento en la Subsecretaría de Financiamiento de la Provincia, para acceder al Proyecto Mejora de la Gestión Municipal, Préstamo BID 1855/OC-AR, suscripto entre la Nación Argentina y el BID, y el Convenio suscripto entre la Provincia de Salta y el Ministerio del Interior de la Nación.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

- ✓ Intendentes
- ✓ Equipos municipales
- ✓ Equipo consultor externo a contratar
- ✓ Comunidad (en etapas de participación)

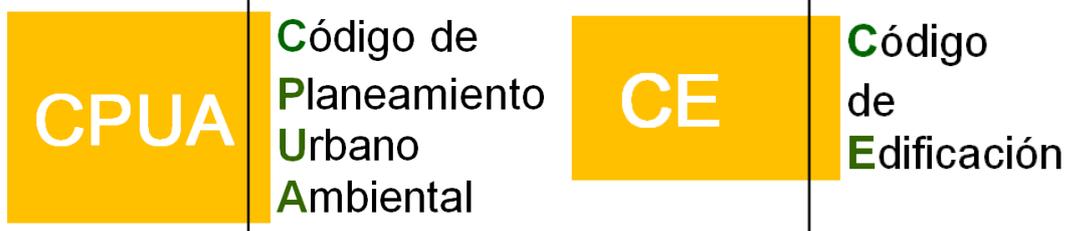
Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

- ✓ Código de Planeamiento Urbano Territorial: 2 (uno para cada municipio)
- ✓ Código de Edificación: 2 (uno para cada municipio)
- ✓ Ordenanzas: varias de acuerdo a necesidades de cada municipio.

Antecedentes

Para un ejemplo claro de la normativa que se propone para cada uno de estos municipios, se sugiere consultar:

- Código de planeamiento Urbano Ambiental de la Ciudad de Salta (C.P.U.A.)
- Código de Edificación de la Ciudad de Salta (C.E.)



Proyectos con conexión pertenecientes al presente Plan y a otros articulados con el mismo

La mayor parte de proyectos de este plan, posee conexión con la normativa estratégica.

PROYECTOS PRIORITARIOS

En este apartado se encuentran los proyectos prioritarios de esta Unidad de Desarrollo y Gestión. Cada proyecto se encuentra separado por una carátula identificativa propia.



TITULO DEL PROGRAMA: **Saneamiento Dominial**

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA:

- *Transversal*

Que se propone

Se propone realizar la regularización dominial de las tierras rurales o tierras urbanas o perirurbanas que se encuentran en estado anómalo. Para esto es necesario crear una Dirección de Saneamiento Dominial, que gestione el proyecto. Ya que se debe lograr un sistema administrativo de regularización dominial y normalizar los dominios de áreas específicas en el territorio.

Esta Dirección tendrá como objetivo la Legalización de la Tierra, para lo cual, deberá realizar:

- Estudios Legales.
- Planos de Mensura.
- Tramitaciones para regularización física y legal.
- Entrega de títulos de propiedad a beneficiarios.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

El proyecto se origina en la necesidad de proceder a la regularización dominial de tierras rurales, considerada condición necesaria:

- para poder acceder a la instalación de servicios básicos de manera regular.
- para poder acceder al beneficio de programas gestionados por el Estado Nacional.
- para poder acceder al beneficio de programas gestionados por el Estado Provincial.
- para ejecutar programas de desarrollo productivo ya sean aquellos originados en la provincia como los promovidos por la Nación.
- para poder acceder a programas habitacionales (de gestión Nacional o Provincial)

En la medida que el proyecto se ocupa de resolver la estructura de funcionamiento de las instituciones vinculadas a la titulación de las tierras, su intervención ofrece además de una estructura informativa y procedimental adecuada para la resolución de conflictos judiciales, un aumento en el empleo, la productividad y bienestar del poblador.

En un territorio reorganizado y saneado jurídicamente, donde prevalece la seguridad jurídica sobre la propiedad, es esperable además, la mejora en la receptividad y el acceso a programas de asistencia a la producción y conservación de recursos naturales.

El saneamiento dominial es una condición necesaria para posibilitar el crecimiento económico y el bienestar de los productores que la ocupan.

En el caso de la Quebrada de Escoipe, la regularización de los títulos de propiedad es muy problemática, la mayoría de las propiedades carecen de escrituración, y muchos están en situación incierta por los litigios entre herederos. Esta situación perjudica la actividad y el mejoramiento económico de muchas maneras: imposibilita el uso de créditos, hace difícil la inversión económica en la propiedad, paraliza las mejoras de vivienda, y crea situaciones de conflicto importantes entre herederos. La mayoría de las tierras son obtenidas por sucesión o por relaciones de parentesco. El patrón de tenencia es complejo, en parte por la influencia de las reglas de sucesión de la provincia. En algunos casos los propietarios tienen propiedades dispersas en distintos parajes. Esto significa un esfuerzo grande para cultivar las tierras que les corresponden. En su mayoría, la unidad residencial cultiva su propia tierra, aunque esto depende en parte de la composición del hogar. En casos en que hay una sola persona residente en un hogar, y esta persona es mayor, utilizan otras instituciones informales para cultivar la tierra. Las dos más comunes son el arriendo y el trabajo en sociedad. Todos estos arreglos son informales; carecen de institucionalización legal.

También existen antecedentes jurídicos, como la Ley N° 26.160 de emergencia en materia de posesión y propiedad de las tierras que tradicionalmente ocupan las comunidades indígenas originarias del país. Se trata de un marco jurídico para el reclamo de la propiedad de las tierras por parte de las comunidades indígenas reconocidas como tal, con personería jurídica. El INAI (Instituto

Nacional de Asuntos Indígenas) es el órgano de ejecución de esta reglamentación: relevamiento técnico -jurídico-catastral de la situación dominial de las tierras ocupadas por las comunidades indígenas.

También es de importancia la Ley "Pierri" N° 24374, para la regularización dominial. Nuestra provincia se plegó mediante la Ley Provincial N° 9615, y creó un ente administrativo mediante Decreto 714/11.

Coordinación (¿Quiénes?)

La coordinación del Programa la realiza la Dirección de Saneamiento Dominial que se conforme con el mismo.

Lugar (Localización – cobertura)

Esta Dirección debe funcionar en una oficina, cuyo lugar específico se definirá en conjunto entre ambos intendentes.

Tendrá una cobertura de acción sobre todo el territorio del departamento de Chicoana.

Calendario (¿Cuándo?)

Proyecto a realizarse a corto plazo (5 años)

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Solicitar financiamiento para la realización de este programa.
- Conformar la Dirección de Saneamiento Dominial Departamental, con personal a designar por ambas municipalidades.
- Construir un sistema de comunicación y difusión: ya que muchos pobladores consideran ser dueños de su tierra pero a la vez no pueden acreditar la propiedad sino a través de documentación con valor jurídico insuficiente. Por ello es necesario llevar a cabo una campaña de difusión y capacitación destinada sobre todo a los pequeños productores que han iniciado o no, el proceso de titulación de tierras. (llevar a cabo una campaña de comunicación masiva a través de la radio que es el medio mayormente

utilizado por la población de productores y apoyada por una campaña gráfica.)

- Realizar los estudios legales pertinentes
- Realizar planos de mensura.
- Realizar las tramitaciones ante la Dirección de Inmuebles de la Provincia, para regularización física y legal.
- Entregar títulos de propiedad a beneficiarios.

Costo aproximado: \$ 8.000.000

Destinatarios (¿Para quiénes?)

Comunidad del departamento que posea irregularidades en el dominio de su propiedad.

Recursos físicos (¿Con qué?)

Financiamiento a solicitar. El mismo puede ser gestionado en:

- PROSAP – Programa de Servicios Agrícolas Provinciales – Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación.
- Mejoramiento de barrios – PROMEBA - Secretaría de Obras Públicas, Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda - Presidencia de la Nación: permite la legalización de la tenencia de la tierra: incluye los estudios, trámites y acciones de regularización física del área a intervenir y regularización legal que garanticen la transferencia del dominio de las tierras a favor de los beneficiarios.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

La nueva Dirección Departamental de Saneamiento Dominial estará a cargo de un coordinador general y contará con la asistencia de dos técnicos, uno especialista en administración y otro en el manejo de regularización dominial de tierras. Además se contratará a un asistente administrativo.

Esta Dirección deberá interactuar con actividades que vienen desarrollando el INTA y la Subsecretaría de Agricultura Familiar.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

Este Programa se propone como meta, lograr sanear dominialmente la mayor cantidad de tierras.



TITULO DEL PROGRAMA: **Solución Habitacional**

SUB PROGRAMAS PERTENECIENTES AL PROGRAMA:

- Más viviendas
- Mejoramiento de viviendas

PROYECTOS QUE PERTENECEN A ESTE PROGRAMA:

- Viviendas para familias rurales
- Obras de mejoramiento en viviendas
- Obras de ampliación en viviendas

EJE ESTRATEGICO: Urbano Territorial

UNIDAD DE DESARROLLO Y GESTION DE PERTENENCIA:

- *Transversal*

Qué se propone.

Este Sub programa propone dotar a los municipios de una herramienta de gestión para poder responder a la amplia demanda de viviendas nuevas, y de mejoramiento y/o ampliación de viviendas que se viene registrando en los últimos tiempos.

Cada vez es mayor la demanda habitacional, tanto en áreas urbanas como áreas periurbanas. Es el caso de los parajes rurales más cercanos a los nodos urbanos consolidados. Interconectado a la solicitud de nuevas viviendas, también hay demanda de mejoras en las viviendas existentes, ya sea para mejorar su calidad constructiva o para ampliar los espacios vivibles.

Se propone crear un área en cada municipio, específicamente para el tema viviendas. (nuevas viviendas + mejoramiento de viviendas existentes + ampliación de viviendas existentes). Esta área debiera contar con al menos dos profesionales (1 relacionado a la arquitectura o ingeniería y otro afín a la temática social)

Esta área deberá conocer los datos sociales del municipio, como la demanda habitacional, la situación de cada solicitante y las características de estas solicitudes.

También deberá mantener actualizado el listado de planes y programas nacionales y provinciales que se encuentran vigentes para poder armar propuestas y presentarlas a los diferentes organismos al momento de realizar solicitudes.

Esta área debe gestionar cupos ante el Instituto de la Vivienda de Salta o ante la Sub Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Nación para diferentes planes y programas.

Será la responsable de controlar y monitorear cada solicitud, como así también de las obras que se realicen.

Esta área deberá tener acceso a la página web de la Dirección de Inmuebles, y deberá mantener un listado actualizado de las tierras municipales y provinciales.

En definitiva, con este programa se busca centralizar el tema viviendas en una sola área, tanto desde la demanda social como desde la respuesta técnica y política.

Justificación (¿Por qué y para qué?)

La amplia demanda existente, que crece año a año, no se ve satisfecha y resuelta por el Instituto de la Vivienda de Salta, que se encuentra excedido y por medio del cual, muchos solicitantes no alcanzan los requisitos mínimos para poder ser inscriptos en los programas que maneja este instituto.

Los ingresos mínimos comprobables que exige como requisito el Instituto de la Vivienda de Salta, deja fuera a un número importante de población que no posee vivienda propia. Por ello, la entidad provincial que ha venido a contener esta carencia es la Sub Secretaría de Tierra y Hábitat que dota a la población de terrenos para que ellos luego construyan por sus propios medios.

Esta situación muchas veces se refleja en hacinamiento familiar en una sola vivienda, en familias viviendo en la calle, en viviendas de muy mala calidad constructiva, etc.

Además la situación que se presenta en esta zona confiere un matiz especial al tema. Ya que muchas de las personas que carecen de viviendas no poseen terrenos de su propiedad. Esto a veces se presenta hasta en personas ancianas, que habiendo vivido muchos años en un terreno no poseen la regularización de su propiedad. Esto provoca una barrera legal para poder

acceder a vivienda, a mejoras habitacionales e incluso a la instalación de los servicios básicos.

Se busca organizar un área municipal exclusiva de esta temática para que la activa política habitacional que se ejecuta mediante la construcción de viviendas, mejoramientos, infraestructura, obras complementarias y de equipamiento comunitario, permita una intervención a favor de la inclusión social y la consolidación del hogar como núcleo familiar, generando mayor equidad social y un apoyo a la expansión de la industria de la construcción. De ese modo la vivienda se constituye en una fuente intensiva de la creación de puestos de trabajo.

Coordinación (¿Quiénes?)

- Municipalidad de Chicoana
- Municipalidad de El Carril
- Nuevas áreas de vivienda (en cada municipio)

Lugar (Localización – cobertura)

Esta área municipal funcionaría en el edificio municipal correspondiente (de Chicoana o de El Carril) o en alguna dependencia.

Su cobertura de acción sería para todo el municipio.

Calendario (¿Cuándo?)

Se prevé la conformación de esta área en un corto plazo (5 años) aunque se considera que su organización y puesta en marcha debiera ser en el menor tiempo posible.

Procedimientos (¿Cómo? – métodos y tecnología - costos)

- Se debe poner en marcha la nueva área de Viviendas.
- El equipo de esta área debe conocer detalladamente los solicitantes, qué solicitan, por qué, etc.
- Debe conocer perfectamente los planes existentes y su aplicación.

- Con la demanda ordenada y sistematizada y los planes y programas que se ofrecen desde la Nación, el área debe disminuir la demanda habitacional existente.
- Debe buscar actores aliados para casos extremos.
- Debe poner en marcha los proyectos y las construcciones (obra)

Costo estimado para cada municipalidad: \$ 11.000 mensuales para pagos honorarios de equipo técnico del área de viviendas.

Destinatarios (¿Para quiénes?)

Comunidad de cada municipio.

Recursos físicos (¿Con qué?)

Construcción de viviendas con financiamiento proveniente de la Sub Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Nación y de otros organismos u ONGs relacionados a la temática.

En el caso de la Sub Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Nación, existen los siguientes planes y programas que responden a necesidades habitacionales para unidades nuevas:

- FedConstrucción, Programa Federal de Construcción de Viviendas – Etapa I y Etapa II. El Programa busca atender a los hogares de bajos recursos que necesitan una vivienda a través de la financiación con recursos presupuestarios nacionales de la construcción de 120.000 viviendas nuevas en todas las jurisdicciones del país. En este sentido está dirigido a fortalecer el proceso de reactivación económica de la industria de la construcción.
- FedSolidaridad, Programa Federal de Solidaridad Habitacional. Este Programa aplica recursos nacionales para la construcción de viviendas e infraestructura en las regiones más castigadas del país, incorporando como mano de obra a los beneficiarios del programa Jefes y Jefas de

Hogar y procurando su inserción como trabajadores formales de las empresas que ejecutan las obras.

- FedEmergencias, Programa Federal de Emergencia Habitacional. El Programa busca solucionar la emergencia habitacional y laboral a través de la participación de los beneficiarios del Plan Jefes y Jefas de Hogar y desocupados, organizados en forma de Cooperativas de Trabajo, para la construcción de viviendas. De esta manera, la política del programa resuelve simultáneamente problemas habitacionales y laborales, permitiendo aplicar fondos, actualmente destinados a subsidios por desempleo en la emergencia, a la generación de un proceso productivo que permita la reinserción social y laboral.
- PROMHIB. El Programa Mejoramiento Habitacional e Infraestructura Básica busca fomentar el desarrollo y el mejoramiento de las condiciones del hábitat, la vivienda y la infraestructura social de los hogares con NBI y los grupos vulnerables en situación de emergencia, riesgo o marginalidad, ubicados en pequeñas poblaciones, parajes, áreas rurales o comunidades aborígenes. El Programa financia, con carácter de no reintegrable, la adquisición de los materiales para la construcción, el mejoramiento o el completamiento de viviendas, y la construcción de equipamiento comunitario, como por ejemplo: salones de usos múltiples, salas de primeros auxilios, guarderías infantiles, entre otras infraestructuras comunitarias.

El IPV de Salta, también maneja y gestiona:

- El Programa Mi Casa (fondos provinciales) se ejecuta a través de los municipios, mediante el cual se construye una vivienda completa teniendo como beneficio soluciones de alto impacto y de menor costo. Este programa está destinado a familias que por sus ingresos no pueden acceder a los programas tradicionales del FONAVI y que cuentan con un terreno propio, financiándose una vivienda completa, la cual tiene como modo de pago cuotas mensuales hasta 30 años por el total de la inversión.

Para el caso de mejoramiento habitacional o ampliación de las viviendas, existen los siguientes planes y programas de la Sub Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Nación:

- PROMHIB. El Programa Mejoramiento Habitacional e Infraestructura Básica busca fomentar el desarrollo y el mejoramiento de las condiciones del hábitat, la vivienda y la infraestructura social de los hogares con NBI y los grupos vulnerables en situación de emergencia, riesgo o marginalidad, ubicados en pequeñas poblaciones, parajes, áreas rurales o comunidades aborígenes. El Programa financia, con carácter de no reintegrable, la adquisición de los materiales para la construcción, el mejoramiento o el completamiento de viviendas, y la construcción de equipamiento comunitario, como por ejemplo: salones de usos múltiples, salas de primeros auxilios, guarderías infantiles, entre otras infraestructuras comunitarias.
- FedMejor Vivir, programa Federal de mejoramiento de Viviendas. El Programa, está destinado a la terminación, ampliación / refacción de la vivienda de todo grupo familiar que necesita que su actual vivienda sea completada y/o mejorada, cuando a partir de su propio esfuerzo haya iniciado la construcción de su vivienda única, y que no tengan acceso a las formas convencionales de crédito.
- Subprograma Federal de Mejoramiento de Viviendas con Municipios (perteneciente a FedMejor Vivir) Consiste en el financiamiento directo de la Nación para la ejecución de obras de terminación, ampliación / refacción de viviendas, que se realizan mediante convenios con los respectivos municipios.

Existen también programas provinciales que está manejando el IPV de Sata, como ser:

- Programa Recuperación se ejecuta a través de los municipios, mediante el cual se propone recuperar las viviendas deficitarias y los lotes con

servicios. Teniendo como beneficio la obtención de soluciones de alto impacto y de menor costo.

Está destinado a familias que por sus ingresos no pueden acceder a los programas tradicionales del FONAVI y que cuentan con un terreno propio o una vivienda deficitaria.

Se construye en la vivienda existente donde se puede ampliar, mejorar o completar. En el caso del lote vacío, se puede construir la solución que se desee, acorde con el valor tope del financiamiento.

- El Programa Núcleos Húmedos tiene como objetivo principal la erradicación de las letrinas para mejorar las condiciones sanitarias de familias con recursos insuficientes, que no pueden acceder a este servicio por medios propios.

Estos núcleos están distribuidos en distintas parcelas del Municipio con el que se firma un convenio. La municipalidad designa a los beneficiarios y los terrenos donde se ejecuta la obra.

Recursos Humanos (¿Con quiénes?)

Equipo técnico profesional con 2 personas en cada municipalidad (1° etapa)
Suma de 1 persona más si se obtienen muchas viviendas con diferentes planes.

Cantidad (¿Cuánto? – Metas cuantitativas)

Organización de 1 área de viviendas en cada municipio.
Obtención de cupos para construcción de viviendas.

Antecedentes

Ejemplo de viviendas nuevas

CÁRITAS Argentina procura generar y dar respuestas integrales a las problemáticas de la pobreza desde los valores de la dignidad, la justicia y la solidaridad. Esta organización de la Iglesia Católica tiene como principales intereses la promoción de la familia, el sentido comunitario y el esfuerzo de los

más pobres como protagonistas activos de su propio desarrollo individual, familiar y comunitario.

Por su parte, el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios coordina sus acciones con CÁRITAS colaborando y asistiendo técnica y financieramente los proyectos de infraestructura y vivienda que esta institución organiza con la red voluntaria de la Iglesia y las Diócesis y Arquidiócesis locales de todo el país

El Programa de Viviendas CÁRITAS ARGENTINA busca fortalecer a las familias y congregar a los pueblos, y más que una acción de solidaridad y una forma de participación activa en la vida de las comunidades para fortalecer su desarrollo social, implica una actitud de acompañamiento concreto ante la realidad de la pobreza, la injusticia social y la inequidad.

El Programa se focaliza en hogares de todo el país con ingresos por debajo de nivel de indigencia y en aquellos otros con vulnerabilidad por situaciones de desempleo o marginalidad.

CÁRITAS tiene como principal interés la transformación de la calidad de vida de las poblaciones donde interviene a través de la provisión del financiamiento y de la asistencia técnica para la construcción de sus propias viviendas y la adjudicación final de las propiedades a su nombre.





Se indican, a continuación, los montos máximos de financiamiento no reintegrable (vigentes a la fecha), otorgados por el MPFIPyS a través de la SSDUyV, por unidad de vivienda más infraestructura (conexión a redes existentes o provisión individual de servicios), los que no están sujetos a reajuste alguno por redeterminación de precios. Incluyen los conceptos de mano de mano de obra y materiales. Los costos de los nexos de conexión a infraestructura exterior deben ser asumidos por la Entidad Sub-ejecutora.

Tipología Máximo	Superf. Promedio	Costo Unitario
2 dormitorios	47 a 52 m ²	\$35.000,00
3 dormitorios	58 a 62m ²	\$40.000,00

CARITAS recibe además un 15,31 % de la certificación mensual destinado a los honorarios de los Equipos Técnicos Diocesanos y los de Coordinación Central, compra de equipos, útiles y herramientas, obrador y cartel de obra, talleres de capacitación, gestión de tierras y evaluación externa.

Las Diócesis y los Municipios aportan los terrenos cuando no son de propiedad de los beneficiarios.

El financiamiento se realiza mediante Fondos Nacionales, en cuatro desembolsos anticipados para cada proyecto, de acuerdo a su avance de obra certificado y al plan de trabajos previsto.

- Organismos Intervinientes:

Entre los organismos participantes intervienen la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, la Comisión Nacional de CÁRITAS ARGENTINA y las distintas Arquidiócesis, Diócesis e Instituciones Católicas de las localidades y provincias -integrantes del entramado social de CARITAS- que funcionan como Entidades Subejecutoras.

A continuación se detallan las distintas actividades que realizan los organismos involucrados:

- Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda

- ✓ En coordinación con CÁRITAS, dispone la elegibilidad de los proyectos y aprueba los prototipos de unidades a construir.
- ✓ Otorga el financiamiento a través de subsidios no reintegrables, ocupándose de la remisión de desembolsos anticipados a la Comisión Nacional CÁRITAS y la aprobación de las rendiciones de cuenta mensuales.
- ✓ Audita los aspectos financieros y técnicos del Programa.
- ✓ Comisión Nacional de Cáritas
- ✓ Recopila y califica la demanda.
- ✓ Administra los recursos transferidos por la Nación.
- ✓ Celebra los acuerdos con las Entidades Subejecutoras.
- ✓ Aprueba la selección de los beneficiarios del Programa.
- ✓ Supervisa el desarrollo financiero y técnico de las obras.
- ✓ Rinde cuentas mensualmente a la subsecretaría por los pagos efectivizados para las obras.

- Entidades Subejecutoras

- ✓ Gestiona la obtención de terrenos.
- ✓ Provee los proyectos con su presupuesto correspondiente.
- ✓ Contrata la dirección y el control técnico de la ejecución de las obras.
- ✓ Capacita a los equipos de autoconstructores beneficiarios, y se encarga de su inscripción y registro en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

- ✓ Realiza el pago de los materiales, fletes, equipos y herramientas necesarios, rindiendo cuenta a la Comisión Nacional.
- ✓ Gestiona la provisión de redes de infraestructura de servicios básicos y la aprobación de los proyectos ante los Municipios.
- ✓ Adjudica y escritura las viviendas para que las propiedades estén a nombre de los beneficiarios.
- ✓ Instrumenta mecanismos para el recupero de los costos para constituir un fondo solidario para gastos de fomento social de la comunidad.

•Otros Participantes

En los proyectos suele intervenir la Red de Voluntariado laico de CÁRITAS quien colabora en la capacitación y acompaña a los beneficiarios en los aspectos técnicos, sociales y legales, integrándolos a través de reuniones y talleres que buscan contribuir al fortalecimiento de los vínculos entre vecinos y organizaciones.

En algunos casos, participan los Municipios que se ocupan de proveer los terrenos y proponer posibles adjudicatarios.

Asimismo, algunas veces intervienen los Organismos Provinciales de Vivienda, quienes gestionan la tramitación de la obtención de factibilidad de los servicios básicos de infraestructura.

Ejemplo de ampliaciones o mejoramientos habitacionales.

Fotos de aplicación de Plan Mejor Vivir en San Isidro (Bs. As.)



Antes



Después



Programa Recuperación (Provincial)



Programa Núcleos Húmedos (Provincial)

6.4. PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

6.4.1. SISTEMA MUNICIPAL DE VERIFICACIÓN DE ESTADO DE VÍAS Y DE CONTROL DE OBRAS NUEVAS Y DE MANTENIMIENTO

El proyecto formula crear un sistema municipal de gestión que permita verificar y controlar el estado de las vías (rutas, caminos vecinales) del municipio. De la misma manera se deben controlar las obras que se realicen para mantenimiento o en el caso de obras de mejoramiento y consolidación. Este proyecto tiene directa relación con el proyecto de Mantenimiento Preventivo y el proyecto de Mantenimiento Correctivo.

Para esto es necesaria la conformación de un grupo de técnicos y operarios que lleven a cabo la tarea de seguimiento.

6.4.2. MITIGACIÓN DE DAÑOS PROVENIENTES POR DESASTRES NATURALES

El proyecto propone que una de las nuevas áreas municipales, (se sugiere que el área que sea responsable del sistema municipal de verificación de vías) sea capacitada para actuar ante emergencias o accidentes provenientes por desastres naturales. Esta área debe estar educada para prevenir accidentes, minimizarlos ante la inevitable realidad y mitigar los daños causados por el desastre natural (inundaciones, temblores, granizo, vientos fuertes, etc.)



CAPÍTULO 7

7. CRONOGRAMA DE PROYECTOS

A continuación se presenta un cronograma de plazos estimados para la ejecución de los proyectos que conforman la Matriz de Unidades de Desarrollo y Gestión del Eje Urbano Territorial.

Se aclara que el mismo es simplemente propositivo y dependerá principalmente del interés del ejecutivo municipal por determinados temas, de su capacidad de gestión para obtener financiamiento y de la ejecución de cada municipalidad (Chicoana y El Carril)

Para la definición de estos plazos, se han tenido en cuenta aquellos proyectos que presentan una ponderación con puntaje alto en la evaluación realizada para cada uno de los proyectos, combinado con las realidades de cada lugar y sus urgencias (detectadas en la etapa de relevamiento in situ)

De esta manera existe variedad de proyectos en cuanto a escala, inversión, ubicación, etc. que pueden estar en corto plazo, en mediano o largo plazo.

También se notará que algunos proyectos de muy baja inversión, no figuran a corto plazo, porque se buscó priorizar a la brevedad, los proyectos transformadores que impacten en mayor medida en cada Unidad de Gestión.

En las páginas siguientes se puede observar la matriz (tabla), con todos los proyectos de este Eje, y los plazos para cada uno de ellos.

UNIDADES DE DESARROLLO Y GESTIÓN	PROGRAMAS	SUB PROGRAMAS	PROYECTOS Y ACCIONES	CORTO PLAZO (5años)	MEDIANO PLAZO (10 años)	LARGO PLAZO (15 años)
Unidad de Desarrollo y Gestión de parajes rurales de zonas de montaña, quebrada y serranía.	Multifocalidad Territorial	Nuevo equipamiento comunitario	Albergue estudiantil en escuela de Potrero de Díaz	X		
		Mejoramiento de equipamiento comunitario existente	Mejoramiento y mantenimiento del equipamiento educativo		X	
			Mejoramiento y mantenimiento del equipamiento sanitario		X	
		Nuevos usos mixtos	Parador Turístico en El Nogalar	X		
	Red de almacenes de ramos generales		X			
	Sistema Territorial de Espacios Abiertos	Consolidación y resignificación de espacios abiertos existentes	Espacios para ferias de artesanos y productores locales.	X		
		Nuevos espacios abiertos	Parques integradores de la quebrada	X		
	Accesibilidad y Transporte	Transporte público	Paradores para colectivos		X	
			Transporte diferenciado para parajes de la quebrada	X		
		Obras de ingeniería civil y ambiental (Infraestructura vial nueva)	Mejoramiento y consolidación de camino a La Zanja	X		
			Mejoramiento y consolidación de camino a Sunchal	X		
			Mejoramiento y consolidación de camino a La Yesera			X
			Mejoramiento y consolidación de camino a Potrero de Díaz	X		
			Mejoramiento y consolidación de camino a Truchas de Pulares			X
	Badén para San Fernando Escoipe	X				

		Mantenimiento	Mantenimiento correctivo		X	
			Mantenimiento preventivo		X	
	Comunicación	Mejoramiento de las telecomunicaciones	Red de Comunicación	X		
Unidad de Desarrollo y Gestión de parajes rurales de zonas con predominio de monocultivos.	Multifocalidad Territorial	Nuevo equipamiento comunitario	Equipamiento educativo nivel maternal e inicial	X		
			Mantenimiento del equipamiento educativo		X	
		Mantenimiento del equipamiento sanitario		X		
		Nuevos usos mixtos	Red de almacenes de ramos generales	X		
	Sistema Territorial de Espacios Abiertos	Nuevos espacios abiertos	Parques integradores rurales	X		
	Accesibilidad y Transporte	Transporte público	Paradores para espera de colectivos		X	
			Transporte diferenciado para parajes rurales de zona valle	X		
Obras de ingeniería civil y ambiental (Infraestructura vial nueva)		Mejoramiento y consolidación de RP 49	X			
		Mejoramiento y consolidación de RP 77	X			
		Mejoramiento y consolidación de RP 76	X			
Mejoramiento y consolidación de RP 61				X		
Mejoramiento y consolidación de RP 32				X		

			Mejoramiento y consolidación de RP 62	X					
			Mejoramiento y consolidación de RP 60			X			
			Mantenimiento	Mantenimiento Correctivo		X			
				Mantenimiento Preventivo		X			
			Infraestructuras	Desagües pluviales	Obras de desagüe pluvial	X			
					Mejoramiento de canales existentes	X			
			Multifocalidad Urbana		Nuevo Equipamiento Comunitario	Equipamiento educativo nivel maternal e inicial	X		
						Equipamiento educativo nivel superior	X		
						Centro Cívico Municipal en Chicoana		X	
						Registro Civil en Chicoana		X	
Sala de velatorios en Chicoana		X							
Obra (fase final) Morgue Municipal El Carril		X							
Mejoramiento de equipamiento comunitario existente	Refuncionalización de SUM El Carril	X							
	Mejoramiento y mantenimiento del equipamiento sanitario				X				
	Obras de mantenimiento en establecimientos educativos				X				
Embellecimiento Urbano	Puesta en valor de fachadas y edificios a preservar (El Carril - Chicoana)	X							
	Puesta en valor de corredor turístico de El Carril	X							

		Puesta en valor de plaza principal de Chicoana	X			
		Adecuación de equipamiento de acceso a Chicoana	X			
	Sistema Urbano de Espacios Abiertos	Consolidación y resignificación de espacios abiertos existentes	Remodelación y Refuncionalización de la Casa de la Tradición (Chicoana)		X	
			Clubes deportivos (Chicoana y El Carril)			X
		Nuevos Espacios Abiertos	Parques integradores urbanos	X		
			Plaza recreativa en Los Los			X
	Accesibilidad y Transporte	Equipamiento de transporte público	Paradores para espera de colectivos		X	
		Mejoramiento de estado de calles	Obra en Barrio Parque la Cruz (Chicoana)		X	
			Obra en Barrio San Isidro (Chicoana)			X
			Obra en Barrio Juan Pablo II (Chicoana)		X	
			Obra en Barrio Batalla de Salta (Chicoana)			X
			Obra en Barrio La Tradición (Chicoana)	X		
			Obra en Barrio La Rotonda (Chicoana)		X	
			Obra en Barrio San Simón (El Carril)	X		
Obra en Barrio San Jorge (El Carril)			X			
Obra en Barrio Matadero (El Carril)					X	
Obra en Barrio Ntra. Sra. de las Mercedes (El Carril)					X	
Obra en Barrio Jardín de María (El Carril)				X		
Obra en Barrio Balaguer (El Carril)		X				

	Infraestructuras	Desagües Pluviales	Obra en Barrio Calvimonte (El Carril)	X		
			Obra en Barrio Arturo D' Andrea (El Carril)			X
			Obra en Paraje Santa Rita (El Carril)	X		
			Mejoramiento y consolidación de camino a Los Los		X	
			Puente-pasarela peatonal en acceso a Chicoana sobre RP 32		X	
			Mejorar desagües pluviales de Barrio Juan Pablo II	X		
Unidad de Gestión Transversal	Mecanismos de Coordinación Institucional	Mesa Departamental	Agenda de Gestión Departamental	X		
			Acuerdos inter-institucionales	X		
			Órgano de aplicación departamental	X		
	Gestión municipal de vías	Dirección de vialidad municipal	Sistema municipal de verificación de estado de vías y de control de obras nuevas y de mantenimiento			X
			Mitigación de Daños Provenientes por desastres naturales			X
	Normativa Estratégica	Protección a corto plazo del patrimonio arquitectónico	Ordenanza de construcciones a preservar, restaurar y/o reciclar	X		X
			Ordenanza sobre tipología constructiva respetuosa del paisaje (en zona de quebrada y montaña y paisaje serrano) Estudio de impacto de paisaje (cuencas visuales)	X		
			Ordenanza sobre cartelería y publicidad urbana y/o rural	X		

			Ordenanza de delimitación de centro histórico de Chicoana	X		
			Ordenanza de delimitación de Corredor histórico de El Carril	X		
		Normativa edilicia	Código de Edificación para cada municipio	X		
		Normativa Urbana Territorial	Código de Planeamiento Urbano Territorial para cada municipio	X		
		Implementación de la normativa	Constitución del órgano de aplicación municipal de la normativa	X		
	Saneamiento Dominial			X		
	Solución habitacional	Más viviendas	Viviendas para familias rurales	X		
		Mejoramiento de viviendas	Obras de mejoramiento en viviendas	X		
			Obras de ampliación en viviendas	X		



CAPÍTULO 8

8. INDICADORES DE AVANCE Y MONITOREO

Al momento de querer saber que es un indicador, de definirlo, nos encontramos con que hay una variedad bastante amplia de conceptos, no siempre complementarios unos con otros.

Una definición general sería: un indicador es una variable o atributo relevante, determinado en función de medir los resultados de un objetivo a cumplir. Un dato estadístico, cuantificable o cualificable, de la realidad que puede verificarse a través del tiempo y proyectar su tendencia futura.

Algunas de las varias definiciones de indicadores:

- ✓ *“Magnitud utilizada para medir o comparar los resultados efectivamente obtenidos, en la ejecución de un proyecto, programa o actividad. Resultado cuantitativo de comparar dos variables.*

- ✓ *Medida sustitutiva de información que permite calificar un concepto abstracto. Se mide en porcentajes, tasas y razones para permitir comparaciones.”*
(Juan Carlos Orrego Barrera)

- ✓ *“Una de las definiciones más utilizadas por diferentes organismos y autores es la que Bauer dio en 1966: “Los indicadores sociales (...) son estadísticas, serie estadística o cualquier forma de indicación que nos facilita estudiar dónde estamos y hacia dónde nos dirigimos con respecto a determinados objetivos y metas, así como evaluar programas específicos y determinar su impacto”. (Angélica Rocío Mondragón Pérez)*

- ✓ *“Un indicador es una interpretación empírica de la realidad.” (Sistema de indicadores urbanos 2010)*

- ✓ *“Los indicadores deseables son variables que agregan, o de otra manera, simplifican información relevante, hacen visible o perceptible fenómenos de interés, y cuantifican, miden y comunican información relevante. Como los indicadores pueden adoptar distintos valores o estados, se puede conferir a ciertos estados una significación especial a partir de ciertos juicios de valor: estos estados específicos se convierten así en umbrales, estándares, normas, metas o valores de referencia.” (Gallopín, Gilberto - 1997)*

- ✓ *Los indicadores son estadísticas seleccionadas por su capacidad de mostrar un fenómeno importante. Los indicadores, a menudo resultan de procesar series estadísticas en formas de agregación, proporción, tasas de crecimiento (entre otras), para poder mostrar el estado, la evolución y las tendencias de un fenómeno que interesa monitorear. Los indicadores se diseñan y producen con el propósito de seguir y monitorear algunos fenómenos o conjuntos de dinámicas que requieren algún tipo de intervención o programa. Por lo tanto, los indicadores se intencionan desde su origen, y requieren de un cuidadoso proceso de producción en el que se calibran varios criterios como la disponibilidad y calidad de información, la relevancia del indicador, el aporte del indicador al Sistema de Indicadores, entre otros.(...) Si bien el término indicador puede aludir a cualquier característica observable de un fenómeno, suele aplicarse a aquellas que son susceptibles de expresión numérica y que son pertinentes o de máxima importancia para el interés público.”¹⁷*

Cualidades y requisitos que debe cumplir un Indicador.¹⁸

¹⁷ Guía metodológica para desarrollar indicadores ambientales y de desarrollo sostenible en países de América Latina y el Caribe editada por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL, 2010.

¹⁸ Arq. Mariani, Graciela – Indicadores Urbanos – La Ciudad Viva

Dentro de lo posible, los indicadores que uno elija o diseñe, deben tener algunas de estas características:

- **Específicos:** Debe medir realmente lo que se desea medir, de otro modo su valor es limitado, pues no permite la verdadera evaluación de los objetivos planteados.
- **Consistentes:** Estar inscrito en un marco teórico o conceptual, que le permita asociarse firmemente con el evento al que el investigador pretende dar forma.
- **Explícitos:** De tal manera que su nombre sea suficiente para entender si se trata de un valor absoluto o relativo, de una tasa, una razón, un índice, etc., así como a qué grupo de población, sector económico o producto se refieren y si la información es global o está desagregada por sexo, edad, años o región geográfica.
- **Sensibles:** Deben ser capaces de registrar cambios en el estado del objeto de estudio sin importar su intensidad, tanto para mejorar como para empeorar.
- **Disponibles:** Estar disponibles para varios años, con el fin de que se pueda observar el comportamiento del fenómeno a través del tiempo, así como para diferentes regiones y/o unidades administrativas. Los datos básicos para su construcción deben ser de fácil obtención, teniendo en cuenta el costo/beneficio de contar con datos estadísticos disponibles.
- **Descriptivos:** Deben ser relevantes y oportunos para la aplicación de políticas, describiendo la situación prevaleciente en los diferentes sectores de gobierno, permitiendo establecer metas y convertirlas en acciones.
- **Alcance:** Debe sintetizar el mayor número posible de condiciones o de distintos factores que afectan la situación descrita por dicho indicador. En lo posible el indicador debe ser globalizador. Los indicadores no son

exclusivos de una acción específica; uno puede servir para estimar el impacto de dos o más hechos o políticas, o viceversa.

- **Claros:** Ser de fácil comprensión para los miembros de la comunidad, de forma que no haya duda o confusión acerca de su significado, y debe ser aceptado, por lo general, como expresión del fenómeno a ser medido. No ser ambiguos a fin de poder ser interpretados y medidos por cualquiera.
- **Confiables:** Debe ser sólido técnicamente, es decir, válido, confiable y comparable, así como factible, en términos de que su medición tenga un costo razonable. Los datos utilizados para la construcción del mismo deben ser fidedignos (fuentes de información satisfactorias).

Los indicadores urbanos pueden ayudarnos a una mejor comprensión de la mayoría de los problemas urbanos y sus causas, de ese modo aproximadamente lo define la Organización de Cooperación y de Desarrollo Económico OECD.

UN-HABITAT, los reconoce como “un conjunto de instrumentos de gestión que permiten identificar la realidad urbana, y servir de base para la formulación de políticas, programas y proyectos que la mejoren en forma continuada y sostenible.”

Se denominan simples a aquellos que contemplan una sola variable o atributo urbano–ambiental. Los mismos se obtienen en base a estadísticas, encuestas, datos proporcionados por organizaciones, fundaciones, colectivos populares, universidades, institutos de investigación, etc.

En el caso de los indicadores cualitativos, depende de lo acotado o no de la metodología que se emplee para diseñarlos y para evaluarlos, su grado de relativa objetividad o no. Muchos de los indicadores de calidad de vida urbana son cualitativos, se recaban fundamentalmente en base encuestas y revelamientos de campo. Otros, como el acceso a infraestructuras, distancias

al equipamiento comunitario, etc., son cuantitativos y ayudan a equilibrar la subjetividad de la ecuación final.

Los Indicadores Urbanos son utilizados para la visualización de problemas, monitoreo, diagnóstico; herramienta para la gestión; instrumento de publicidad y difusión de proyectos turísticos, culturales, patrimoniales, etc.

De esta manera, se plasmaron 5 grupos con temáticas referidas a la composición urbana - territorial y a ítems claves para una mejor calidad de vida de la población y mayor satisfacción de los turistas futuros.

COMPONENTE	
Nº	DETALLE
1	Infraestructura
2	Metabolismo Urbano
3	Equipamiento
4	Movilidad - Accesibilidad
5	Comunicación

Fuente: Elaboración propia

Por tal motivo, se definió el siguiente listado de indicadores que surgen de análisis realizado en informes anteriores. Estos indicadores tienen estrecha relación con los elementos estructurantes del territorio y con la infraestructura básica necesaria.

INDICADOR	
N°	DETALLE
1	Desagües Pluviales
2	Morfología Urbana
3	Usos del Suelo
4	Estado de Equipamiento Comunitario (educación - salud - institucional, etc.)
5	Dotación de nuevo Equipamiento
6	Vías (Rutas - caminos)
7	Transporte Público
8	Cobertura de señal

Fuente: Elaboración propia

Se entiende que estos temas son los de mayor sensibilidad y mejor reflejo del estado urbano pueden dar.

Línea Base para sucesivas mediciones.

Normalmente y a menos que se trate de casos especiales en donde haya que producir datos primarios, es decir, información nueva y debido a la escasez de recursos, los datos que se utilizan son los datos secundarios, es decir todos aquellos realizados o recabados por terceros. En los casos en que las fuentes locales, no sean demasiado confiables, se deberá recurrir a otras fuentes de mayor alcance territorial, tanto regionales, como mundiales, en función de cada caso en cuestión.

Por esto mismo es importante identificar cuáles son las fuentes de información disponible y fidedigna, con la que se puede contar en el momento de elegir los indicadores.

- Organismos gubernamentales (locales, regionales y nacionales)
- Censos nacionales de población y vivienda
- Registros de población / Padrón municipal de habitantes
- Fundaciones
- Institutos de investigación
- Universidades
- Organizaciones no gubernamentales ONG
- Asociaciones empresariales
- Asociaciones profesionales
- Medios de comunicación
- Organizaciones y colectivos vecinales
- Agencias internacionales

Línea de Base Urbana.

La línea de base es una descripción de la situación urbana territorial actual, a la fecha del estudio en el Departamento de Chicoana, específicamente Municipio de Chicoana y Municipio de El Carril, previo a nuevas intervenciones antrópicas. En consecuencia, es la fotografía de la situación urbana territorial dominante, considerando todas las variables que intervienen en la evaluación de impacto ambiental. Para un mejor monitoreo, conociendo la extensión de superficie y la diversidad de cada zona, se puede aplicar la evaluación de indicadores, para los centros urbanos principales (ambos pueblos), y por otro lado para los parajes (de zona de valle con producción de monocultivo) y otro para parajes de zona quebrada y serranías.

Se seleccionaron 5 **Componentes**, 8 **Indicadores Urbanos Territoriales** y se definieron 32 **Variables Urbanas Territoriales** que se indican a continuación:

COMPONENTE		INDICADOR		VARIABLE
N°	DETALLE	N°	DETALLE	
1	Infraestructura	1	Desagües Pluviales	Obras de desagües
				Estado de canales
2	Metabolismo Urbano	2	Morfología Urbana	Contaminación Visual (cartelería publicidad/ construcciones)
				Mantenimiento Edificio en Fachadas
				Estado de veredas
				Equipamiento urbano iluminación
				Equipamiento urbano cestos de basura
				Equipamiento urbano bancos - banquetas
				Barreras arquitectónicas
		3	Usos del Suelo	Proporción de Suelo Urbanizable
				Cantidad de Suelo Mixto existente
				Cantidad de Suelo Rural existente
				Cantidad de Suelo Residencial existente

3	Equipamiento	4	Estado de Equipamiento Comunitario	Educación
				Seguridad
				Salud
				Institucional
		5	Dotación de Equipamiento	Deportivo
				Recreativo
				Cultural
				Turístico
				Educativo
				Sanitario
4	Movilidad - Accesibilidad	6	Vías (Rutas - caminos)	Estado de rutas o caminos rurales
				Estado de calles
				Señalización vial
		7	Transporte Público	Recorrido de colectivos
				Paradas de colectivos
		5	Comunicación	8
Antenas para telefonía cel.				
Antenas para señal de radio				

Fuente: Elaboración propia

Determinación de la Línea de Base Urbana.

Para la determinación de la Línea de Base Urbana Territorial se utilizó una matriz que sintetiza:

- Componentes
- Indicadores
- Variables
- Método
- Frecuencia de Medición
- Valoración de las Variables Sin Plan
- Nivel de los objetivos de corto plazo (5 años), mediano plazo (10 años) y largo plazo (15 años).

La escala que se utilizó en la valoración de cada variable fue:

CALIDAD DE LA VARIABLE	
Situación óptima	3
Situación moderadamente óptima	2
Situación poco óptima	1

La ponderación de 1 a 3 indica lo siguiente:

- **Situación óptima o favorable:** indica la mejor condición urbana territorial en la que se encuentra la variable, al momento del estudio. Se le asignó el valor máximo: 3
- **Situación moderadamente óptima:** situación de moderada calidad urbana territorial. Se le asigna un valor medio, de 2.
- **Situación poco óptima o desfavorable:** corresponde a una situación urbana territorial poco favorable o de poca calidad ambiental. Se le asigna un valor mínimo de 1.

Monitoreo para Chicoana – Área Urbana

Compo- nente	INDICADOR		VARIABLE	MÉTODO DE MEDICIÓN	FRECUEN- CIA DE MEDICIÓN	LÍNEA DE BASE SIN PLAN	NIVEL OBJETIVO		
	N°	DETALLE					A 5 AÑOS	A 10 AÑOS	A 15 AÑOS
Infraestructura	1	Desagües Pluviales	Obras de desagües	Relevamiento	Anual	1	2	2	3
			Estado de canales	Relevamiento	Trimestral	2	2	3	3
Metabolismo Urbano	2	Morfología Urbana	Contaminación Visual (cartelería publicidad/ construcciones)	Relevamiento	Semestral	2	2	3	3
			Mantenimiento Edificio en Fachadas	Relevamiento	Anual	1	2	2	3
			Estado de veredas	Relevamiento	Semestral	2	2	3	3
			Equipamiento urbano iluminación	Relevamiento	Trimestral	2	2	3	3
			Equipamiento urbano cestos de basura	Relevamiento	Semestral	1	2	2	3
			Equipamiento urbano bancos - banquetas	Relevamiento	Semestral	1	2	2	3
			Barreras arquitectónicas	Relevamiento	Semestral	1	2	3	3
	3	Usos del Suelo	Proporción de Suelo Urbanizable	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	1	2	2	3
			Cantidad de Suelo Mixto existente	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	2	2	3	3
			Cantidad de Suelo Rural existente	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	3	3	3	3
Cantidad de Suelo Residencial existente			Estadísticas/ Relevamiento	Anual	2	2	2	3	
Equipamiento	4	Estado de Equipamiento Comunitario	Educación	Relevamiento	Semestral	2	2	3	3
			Seguridad	Relevamiento	Semestral	2	2	3	3
			Salud	Relevamiento	Semestral	2	3	3	3
			Institucional	Relevamiento	Semestral	2	2	2	3
	5	Dotación de Equipamiento	Deportivo	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	2	2	3	3
			Recreativo	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	2	2	3	3
			Cultural	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	2	2	2	3
			Turístico	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	1	2	2	3
			Educativo	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	2	2	3	3
			Sanitario	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	3	3	3	3

Componente	INDICADOR		VARIABLE	MÉTODO DE MEDICIÓN	FRECUENCIA DE MEDICIÓN	LÍNEA DE BASE SIN PLAN	NIVEL OBJETIVO		
	N°	DETALLE					A 5 AÑOS	A 10 AÑOS	A 15 AÑOS
Movilidad - Accesibilidad	6	Vías (Rutas - caminos)	Estado de rutas o caminos rurales	Relevamiento	Trimestral	1	2	2	3
			Estado de calles	Relevamiento	Trimestral	2	2	3	3
			Señalización vial	Relevamiento	Trimestral	1	2	3	3
	7	Transporte Público	Recorrido de colectivos	Datos /Estadísticas	Semestral	2	2	3	3
			Paradas de colectivos	Relevamiento	Semestral	1	2	2	3
Comunicación	8	Cobertura de señal	Equipos de radio HF	Datos/ Relevamiento	Semestral	2	2	2	3
			Antenas para telefonía cel.	Datos/ Relevamiento	Semestral	3	3	3	3
			Antenas para señal de radio	Datos/ Relevamiento	Semestral	2	2	2	3

Monitoreo para El Carril – Área Urbana

Componente	INDICADOR		VARIABLE	MÉTODO DE MEDICIÓN	FRECUENCIA DE MEDICIÓN	LÍNEA DE BASE SIN PLAN	NIVEL OBJETIVO		
	N°	DETALLE					A 5 AÑOS	A 10 AÑOS	A 15 AÑOS
Infraestructura	1	Desagües Pluviales	Obras de desagües	Relevamiento	Anual	3	3	3	3
			Estado de canales	Relevamiento	Trimestral	2	2	3	3
Metabolismo Urbano	2	Morfología Urbana	Contaminación Visual (cartelería publicidad/ construcciones)	Relevamiento	Semestral	1	2	3	3
			Mantenimiento Edificio en Fachadas	Relevamiento	Anual	1	2	2	3
			Estado de veredas	Relevamiento	Semestral	1	2	3	3
			Equipamiento urbano iluminación	Relevamiento	Trimestral	2	2	2	3
			Equipamiento urbano cestos de basura	Relevamiento	Semestral	2	2	2	3
			Equipamiento urbano bancos - banquetas	Relevamiento	Semestral	2	2	2	3
			Barreras arquitectónicas	Relevamiento	Semestral	1	2	3	3

Componente	INDICADOR		VARIABLE	MÉTODO DE MEDICIÓN	FRECUENCIA DE MEDICIÓN	LÍNEA DE BASE SIN PLAN	NIVEL OBJETIVO			
	N°	DETALLE					A 5 AÑOS	A 10 AÑOS	A 15 AÑOS	
Metabolismo Urbano	3	Usos del Suelo	Proporción de Suelo Urbanizable	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	2	2	2	3	
			Cantidad de Suelo Mixto existente	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	3	3	3	3	
			Cantidad de Suelo Rural existente	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	3	3	3	3	
			Cantidad de Suelo Residencial existente	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	1	2	2	3	
Equipamiento	4	Estado de Equipamiento Comunitario	Educación	Relevamiento	Semestral	1	2	3	3	
			Seguridad	Relevamiento	Semestral	2	3	3	3	
			Salud	Relevamiento	Semestral	1	2	2	3	
			Institucional	Relevamiento	Semestral	2	3	3	3	
	5	Dotación de Equipamiento	Deportivo	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	3	3	3	3	
			Recreativo	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	3	3	3	3	
			Cultural	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	2	2	3	3	
			Turístico	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	1	2	2	3	
			Educativo	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	1	2	3	3	
			Sanitario	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	2	2	3	3	
	Movilidad - Accesibilidad	6	Vías (Rutas - caminos)	Estado de rutas o caminos rurales	Relevamiento	Trimestral	1	2	2	3
				Estado de calles	Relevamiento	Trimestral	1	2	2	3
Señalización vial				Relevamiento	Trimestral	1	2	3	3	
7		Transporte Público	Recorrido de colectivos	Datos / Estadísticas	Semestral	1	2	3	3	
			Paradas de colectivos	Relevamiento	Semestral	2	2	3	3	
Comunicación	8	Cobertura de señal	Equipos de radio HF	Datos/ Relevamiento	Semestral	2	2	2	3	
			Antenas para telefonía cel.	Datos/ Relevamiento	Semestral	3	3	3	3	
			Antenas para señal de radio	Datos/ Relevamiento	Semestral	2	2	2	3	

Monitoreo para parajes rurales de zonas de montaña, quebrada y serranía.

Compo- nente	INDICADOR		VARIABLE	MÉTODO DE MEDICIÓN	FRECUEN- CIA DE MEDICIÓN	LÍNEA DE BASE SIN PLAN	NIVEL OBJETIVO		
	N°	DETALLE					A 5 AÑOS	A 10 AÑOS	A 15 AÑOS
Infraestructura	1	Desagües Pluviales	Obras de desagües	—	—				
			Estado de canales	—	—				
Metabolismo Urbano	2	Morfología Urbana	Contaminación Visual (cartelería publicidad/ construcciones)	Relevamiento	Semestral	2	3	3	3
			Mantenimiento Edificio en Fachadas	Relevamiento	Anual	1	2	2	3
			Estado de veredas	—	—				
			Equipamiento urbano iluminación	Relevamiento	Trimestral	1	2	2	3
			Equipamiento urbano cestos de basura	Relevamiento	Semestral	1	2	2	3
			Equipamiento urbano bancos - banquetas	Relevamiento	Semestral	1	2	2	3
			Barreras arquitectónicas	Relevamiento	Semestral	1	2	2	3
	3	Usos del Suelo	Proporción de Suelo Urbanizable	—	—				
			Cantidad de Suelo Mixto existente	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	1	2	2	3
			Cantidad de Suelo Rural existente	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	3	3	3	3
Cantidad de Suelo Residencial existente			Estadísticas/ Relevamiento	Anual	2	2	2	3	
Equipamiento	4	Estado de Equipamiento Comunitario	Educación	Relevamiento	Semestral	1	2	3	3
			Seguridad	Relevamiento	Semestral	1	1	2	3
			Salud	Relevamiento	Semestral	1	2	2	3
			Institucional	Relevamiento	Semestral	1	2	2	3
	5	Dotación de Equipamiento	Deportivo	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	1	2	2	3
			Recreativo	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	1	2	2	3
			Cultural	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	1	2	2	3
			Turístico	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	2	2	2	3
			Educativo	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	2	2	3	3
			Sanitario	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	1	2	3	3

Componente	INDICADOR		VARIABLE	MÉTODO DE MEDICIÓN	FRECUENCIA DE MEDICIÓN	LÍNEA DE BASE SIN PLAN	NIVEL OBJETIVO		
	Nº	DETALLE					A 5 AÑOS	A 10 AÑOS	A 15 AÑOS
Movilidad - Accesibilidad	6	Vías (Rutas - caminos)	Estado de rutas o caminos rurales	Relevamiento	Trimestral	1	2	2	3
			Estado de calles	—	—				
			Señalización vial	Relevamiento	Trimestral	1	2	2	3
	7	Transporte Público	Recorrido de colectivos	Datos /Estadísticas	Semestral	1	2	2	3
			Paradas de colectivos	Relevamiento	Semestral	1	2	2	3
Comunicación	8	Cobertura de señal	Equipos de radio HF	Datos/ Relevamiento	Semestral	1	2	3	3
			Antenas para telefonía cel.	Datos/ Relevamiento	Semestral	1	2	3	3
			Antenas para señal de radio	Datos/ Relevamiento	Semestral	1	2	3	3

Monitoreo para parajes rurales de zonas con predominio de monocultivos.

Componente	INDICADOR		VARIABLE	MÉTODO DE MEDICIÓN	FRECUENCIA DE MEDICIÓN	LÍNEA DE BASE SIN PLAN	NIVEL OBJETIVO		
	Nº	DETALLE					A 5 AÑOS	A 10 AÑOS	A 15 AÑOS
Infraestructura	1	Desagües Pluviales	Obras de desagües	Relevamiento	Anual	1	2	3	3
			Estado de canales	Relevamiento	Trimestral	1	2	3	3
Metabolismo Urbano	2	Morfología Urbana	Contaminación Visual (cartelería publicidad/ construcciones)	Relevamiento	Semestral	1	2	2	3
			Mantenimiento Edificio en Fachadas	Relevamiento	Anual	1	2	2	3
			Estado de veredas	Relevamiento	Semestral	1	2	3	3
			Equipamiento urbano iluminación	Relevamiento	Trimestral	1	2	3	3
			Equipamiento urbano cestos de basura	Relevamiento	Semestral	1	2	3	3
			Equipamiento urbano bancos - banquetas	Relevamiento	Semestral	1	2	3	3
			Barreras arquitectónicas	Relevamiento	Semestral	1	2	3	3

Compo- nente	INDICADOR		VARIABLE	MÉTODO DE MEDICIÓN	FRECUEN- CIA DE MEDICIÓN	LÍNEA DE BASE SIN PLAN	NIVEL OBJETIVO			
	N°	DETALLE					A 5 AÑOS	A 10 AÑOS	A 15 AÑOS	
Metabolismo Urbano	3	Usos del Suelo	Proporción de Suelo Urbanizable	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	1	2	2	3	
			Cantidad de Suelo Mixto existente	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	1	2	2	3	
			Cantidad de Suelo Rural existente	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	3	3	3	3	
			Cantidad de Suelo Residencial existente	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	2	2	3	3	
Equipamiento	4	Estado de Equipamiento Comunitario	Educación	Relevamiento	Semestral	1	2	3	3	
			Seguridad	Relevamiento	Semestral	1	2	2	3	
			Salud	Relevamiento	Semestral	1	2	3	3	
			Institucional	Relevamiento	Semestral	1	2	2	3	
	5	Dotación de Equipamiento	Deportivo	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	2	2	2	3	
			Recreativo	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	1	2	2	3	
			Cultural	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	1	2	2	3	
			Turístico	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	1	2	2	3	
			Educativo	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	2	2	3	3	
			Sanitario	Estadísticas/ Relevamiento	Anual	2	2	2	3	
	Movilidad - Accesibilidad	6	Vías (Rutas - caminos)	Estado de rutas o caminos rurales	Relevamiento	Trimestral	1	2	2	3
				Estado de calles	Relevamiento	Trimestral	1	2	2	3
Señalización vial				Relevamiento	Trimestral	1	2	2	3	
7		Transporte Público	Recorrido de colectivos	Datos / Estadísticas	Semestral	1	2	3	3	
			Paradas de colectivos	Relevamiento	Semestral	1	2	3	3	
Comunicación	8	Cobertura de señal	Equipos de radio HF	Datos/ Relevamiento	Semestral	2	2	2	3	
			Antenas para telefonía cel.	Datos/ Relevamiento	Semestral	3	3	3	3	
			Antenas para señal de radio	Datos/ Relevamiento	Semestral	2	2	2	3	

Conclusión de los resultados.

La valoración de las variables urbanas “sin Plan” y luego del plan, dependiendo de los plazos (5, 10 y 15 años), muestra un incremento notable de la calidad urbana territorial en cada zona, siempre, con la condición que se realicen las acciones correctas a favor de la zona urbana, con sus obras.



CAPÍTULO 9

9. CONCLUSIÓN

De acuerdo a lo relevado y analizado en el proceso de este plan, se diagnosticó que el territorio de Chicoana posee una vasta superficie que se encuentra desequilibrada en cuanto al asentamiento de población, a dotación de servicios básicos, a dotación de equipamiento (escuelas, salud, instituciones), a diversidad de usos del suelo, a existencia de espacios públicos abiertos destinados a ocio y recreación y a presencia de vías en óptimo estado que faciliten la conectividad de los diversos asentamiento urbanos.

También se diagnosticó que la convivencia entre lo urbano, lo rural y lo natural, debe ser regulada para preservar el patrimonio natural existente, para optimizar y potenciar la actividad productiva del lugar y mejorar la calidad de vida urbana en general.

Por ello es que se plantearon las propuestas superadoras en los capítulos anteriores, para “lograr un desarrollo sustentable a nivel urbano territorial del departamento”, donde el uso de los recursos naturales, no afecte a las generaciones futuras en su calidad de vida.

También se focalizó la atención de proposiciones, en el tema de la gestión municipal y departamental; que es de suma importancia para la implementación del presente plan de desarrollo.

Cada programa planteado, como sub programa y proyecto dependiente, fueron propuestos con miras a **un territorio integrador, incluyente socialmente, donde se valore y difunda la participación ciudadana en todos los ámbitos como manera de brindar apoyo social a este Plan de Desarrollo Local de Chicoana.**



desarrollo sustentable y sostenido

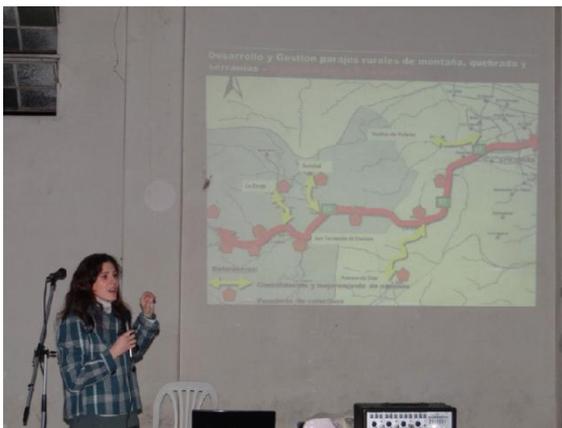
CAPÍTULO 10

10. INSTANCIAS PARTICIPATIVAS

En esta etapa del trabajo, se realizaron los talleres de validación de propuestas, donde la comunidad escuchó las exposiciones de cada consultor y al final se realizó un diálogo entre consultores y comunidad, en el cual, se realizaron preguntas y aportes para nuevas propuestas.

Se realizaron tres talleres de validación de propuestas:

- En pueblo de Chicoana (Escuela Abraham Cornejo)
- En pueblo de El Carril (en el edificio del SUM Municipal)
- En Paraje San Fernando de Escoipe (en el predio del Fortín de Gauchos)



Taller de El Carril (en SUM Municipal)



CAPÍTULO 11

11. FUENTES DE INFORMACIÓN

BIBLIOGRAFÍA.

- Plan Estratégico Sustentable y Sostenido para 30 Pequeños Municipios y Comunas de la Provincia de Salta.
- Manual de Informes – Chicoana Pedacito de Cielo Escondido - Área de Informes – Cultura y Turismo Chicoana . Octubre 2010
- Informe sobre prestación del Servicio de la empresa Marcos Rueda – AMT – Año 2008
- Informe de Componente Social de El Carril – realizado por un antropólogo
- Informe Urbanístico de El Carril – Área de Planeamiento - Gerencia de Proyectos de IPV – Año 2009
- Informe Urbanístico de Chicoana – Área de Planeamiento - Gerencia de Proyectos de IPV – Año 2009
- Medellín, transformación de una ciudad – BID – Medellín Obra con amor – Alcaldía de Medellín
- PIDUA de Salta, Arq. Pedro Fernández y equipo técnico de la Municipalidad de la Ciudad de Salta.
- Plan Urbano Integral Nororiental Medellín – Alcaldía de Medellín – BID - 2005
- Lecciones de gobernabilidad desde el urbanismo social de montaña - Estudio de caso de la intervención en la Quebrada Juan Bobo y el surgimiento del sector Nuevo Sol de Oriente en Medellín, Colombia. 2010
- Resumen Ejecutivo de proyecto “Regularización dominial de tierras rurales y desarrollo productivo de las regiones agropecuarias de Capital y Departamento Ortiz de Ocampo de la Provincia de La Rioja” – PROSAP – Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Presidencia de la Nación.
- Resumen Ejecutivo de proyecto “Regularización dominial de la tierra rural y desarrollo productivo, en la provincia de Mendoza” - PROSAP – Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Presidencia de la Nación.

- Resumen Ejecutivo de proyecto “Saneamiento del sistema para la regularización dominial de tierras rurales” Santiago del Estero – PROSAP – Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Presidencia de la Nación.
- Plan Integral de Mejoramiento de la Calidad de Vida de la Familia Urbana y Rural de Malargüe.
- Acta Acuerdo de Cooperación Técnica entre el Instituto Nacional de Tecnología Industrial, la Facultad de Agronomía de la Universidad de Buenos Aires, y el bloque de organizaciones y productores independientes de la región sur en la Provincia de Río Negro.
- Estudio del Patrimonio Arquitectónico de San Felipe – Chile – Claudia Becerra, Macarena Saiz – Diego Muñoz.
- Manual de Proyecto - Herramienta para el Programa Nacional 700 Escuelas - Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología de la Nación, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.
- Manual Operativo – Dirección Nacional de Vialidad - Préstamo BIRF 7473 – AR – Año 2008
- Manual de Carretera de Paraguay – Medio Ambiente y Fiscalización de Obras – Tomo 8 – Volumen I.
- Los Recursos del Estado como Eje del Desarrollo Municipal en Misiones. “Visión de Futuro” Año 7, N°2 Volumen N°14, Julio - Diciembre 2010 - URL de la Revista: www.fce.unam.edu.ar/revistacientifica/
- Planificación del transporte y experiencias de aplicación de SIG - Dra. Andrea Gutiérrez (CONICET - UBA) y Lic. Mariana Gasparotto (AMT/Salta) – IV Jornadas Regionales de Información Geográfica y Ordenamiento Territorial – Año 2010
- Plan de Desarrollo Santa Fe Ciudad – Gobierno de Santa Fe – Marzo de 2008.
- Plan Integral de Saneamiento Ambiental de la Cuenca Matanza Riachuelo - Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo –ACUMAR - Actualización Marzo 2010.
- Proyecto Educativo Sistema Municipal de Educación Inicial – Gobierno de Santa Fe.

- Proyecto de Ley de Agroquímicos para la Provincia de Salta. Expte.: 91-28777/12 - Fecha: 30-03-12 - Autor: Dip. Mario O. Angel
- Guía Ambiental para Proyectos de Telecomunicaciones – SUBDERE – Golder Associates - Julio de 2004
- Asociatividad para actividades no tradicionales: la experiencia de la Red de Turismo Campesino de la Provincia de Salta, Argentina - Catalina Fairstein - Margen Nº 62 - Setiembre de 2011
- Programa Chile Emprende – Gobierno de Chile
- Sueños de Radio - Saber Cómo Nº 86 | Marzo de 2010

PÁGINAS DE INTERNET.

- www.mapasdeargentina.com.ar
- www.chicoana.gov.ar
- www.estadisticas.salta.gov.ar/tema
- www.elcarril.gob.ar
- www.chicoanasalta.com
- www.portaldesalta.gov.ar
- www.salta.argentina.com.ar
- <http://huertasalta.blogspot.com>
- <http://www.chicoana.todowebsalta.com.ar>
- <http://www.chicoanasalta.org/>
- www.eltribunoinfo.com.ar
- www.comarcas.com.ar

ENTREVISTAS.

- Información obtenida en entrevista a funcionarios de AMT (Autoridad Metropolitana de Transporte)
- Información obtenida en entrevista a funcionarios de IPV (Instituto Provincial de la Vivienda)

- Información obtenida en entrevista a funcionarios de Subsecretaría de Tierra y Hábitat
- Información obtenida en entrevista a funcionarios de Programa de Ingeniería Ambiental perteneciente al Ministerio de Producción y Desarrollo Sustentable.

INFORMACIÓN BRINDADA POR ORGANISMOS OFICIALES Y EMPRESAS PRIVADAS.

- Informe brindado por la Municipalidad de Chicoana especialmente realizado para este trabajo.
- Informe brindado por la Municipalidad de El Carril especialmente realizado para este trabajo.
- Información gráfica brindada por Dirección General de Inmuebles.
- Información brindada por EDESA.
- Información sobre servicios de gas, agua potable, cloacas y energía eléctrica brindados por área de Planeamiento de la Gerencia de Proyectos de IPV.