

HACIA EL DESARROLLO URBANO INTEGRAL DEL ÁREA METROPOLITANA DE CÓRDOBA

Una propuesta de co-creación de
políticas públicas y planificACCIÓN



CIPPEC 

CIPPEC[®]



Ministerio de Producción
y Trabajo
Presidencia de la Nación

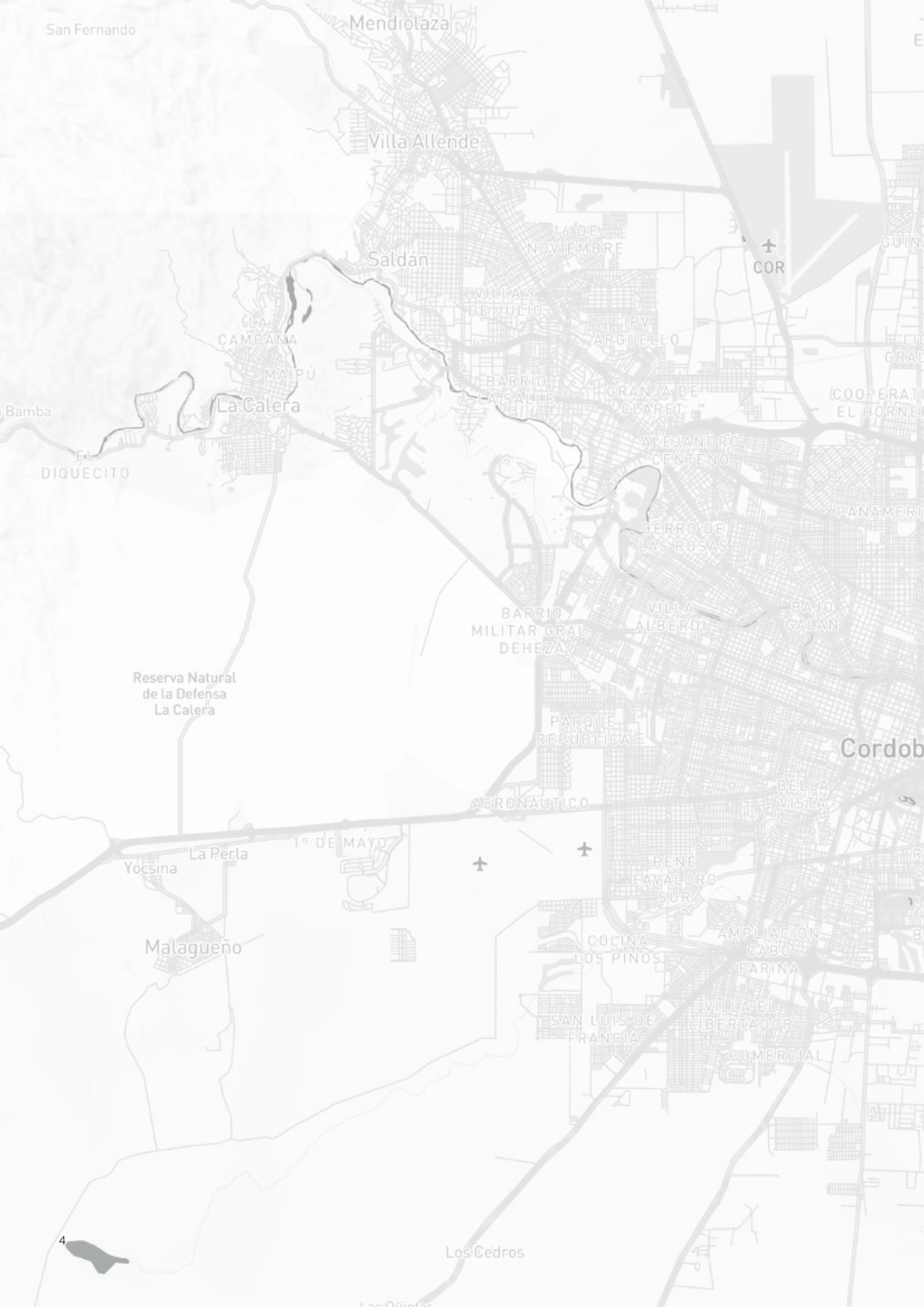


MUNICIPALIDAD
DE CÓRDOBA

CÓRDOBA
CAPITAL *social*

CON EL APOYO DE:





San Fernando

Mendiolaza

Villa Allende

Saldán

16 DE NOVIEMBRE

COR

CAMPANA

MAIPÚ

La Calera

VILLA 9 DE JULIO

ARGUELLO

BARRIO LA SALLE

GRANJA DE CLARET

ALEJANDRO CENTENO

GERRO DE LAS ROSAS

BARRIO MILITAR GRAL DEHEZA

VILLA ALBERDI

BAJO GALAN

Reserva Natural de la Defensa La Calera

PARQUE REPUBLICA

Córdoba

AERONÁUTICO

BELLA VISTA

1º DE MAYO

Yocsina

La Perla

RENE FAVALORO SUR

Malagueño

COLINA LOS PINOS

AMPLIACION CABO FARINA

SAN LUIS DE FRANCIA

VILLA EL LIBERTADOR

COMERCIAL

Los Cedros



HACIA EL DESARROLLO URBANO INTEGRAL DEL ÁREA METROPOLITANA DE CÓRDOBA

Una propuesta de co-creación de políticas públicas y planificación

CIPPEC

Presidente

Jorge Mandelbaum

Directora ejecutiva

Julia Pomares

PROGRAMA DE CIUDADES

Director

Gabriel Lanfranchi

Investigador principal

José Barbero

Investigadores asociados

Luis Castiella

Juan Ignacio Duarte

Ana Carolina Herrero

Coordinadores

Javier Madariaga

Melina Nacke

Fernando Bercovich

Analistas

María Victoria Rezaval

Pía Barrera

Clara Popeo

Valentina Simone

Consultores

Sebastián Anapolsky

José Luis Basualdo

Christian Cordara

Luisa Duggan

Alfredo Garay

Tobías Giménez Hutton

Facundo Juárez Ritterband

Sandro Munari

Cristina Reynals

Sol Rodríguez

Luciano Strucchi

—

Redacción y compilación

Melina Nacke

Sebastián Anapolsky

Alfredo Garay

Luciano Strucchi

Valentina Simone

Matthew Toland

Edición y diseño

Lucía Sulpis

Indice

PRÓLOGO	_____	<i>Pag.8</i>
INTRODUCCIÓN	_____	<i>Pag.10</i>
CAPÍTULO 1. Metodología de la planificACCIÓN	_____	<i>Pag.12</i>
CAPÍTULO 2. Implementación de la planificACCIÓN en el área metropolitana de Córdoba	_____	<i>Pag.18</i>
2.1 Etapa I. Diagnóstico técnico y perceptivo	_____	<i>Pag.22</i>
2.1.1 Análisis histórico de la planificación urbana en el área metropolitana de Córdoba		
2.1.2 La situación general del área metropolitana de Córdoba		
2.1.3 La situación del hábitat		
2.1.4 Inequidad social		
2.1.5 Resiliencia urbana		
2.1.6 Emprendedorismo y economía de plataformas		
2.2 Etapa II. Definición de proyectos estratégicos	_____	<i>Pag.68</i>
2.2.1 Programa de movilidad sustentable para la vinculación de los distritos Abasto, Familia y Joven correspondientes al área central de la ciudad de Córdoba		
2.2.2 Creación de un portal colaborativo de datos abiertos para el desarrollo estratégico del corredor de Sierras Chicas		
ANEXOS		
Anexo A: cuestionario para entrevistas presenciales	_____	<i>Pag.124</i>
Anexo B: cuestionario de relevamiento online	_____	<i>Pag.126</i>
BIBLIOGRAFÍA	_____	<i>Pag.131</i>
EQUIPO	_____	<i>Pag.132</i>
AGRADECIMIENTOS	_____	<i>Pag.133</i>
ACERCA DE CIPPEC	_____	<i>Pag.135</i>

Prólogo



Gabriel Lanfranchi Director del Programa de Ciudades de CIPPEC

En las ciudades es donde se presentan los principales conflictos y oportunidades para la sociedad y el medio ambiente, por lo que se torna necesario dotar a los principales tomadores de decisión con una agenda de desarrollo urbano capaz de generar evidencia para el diseño de políticas públicas, así como promover el desarrollo de ecosistemas de líderes locales capaces de incidir en la realidad.

El Programa de Ciudades de CIPPEC presenta un enfoque orientado al desarrollo integral de las ciudades, entendido como un esfuerzo de articulación intersectorial, inter-jurisdiccional e interdisciplinaria, con el objeto de mejorar la calidad de vida, la resiliencia urbana, la prosperidad y la gobernanza en las principales urbes de nuestro país.

Nuestra propuesta de desarrollo integral de ciudades se enfoca en cuatro lineamientos estratégicos:

Ciudades más equitativas, que promuevan el desarrollo urbano integral y sostenible, a partir de la generación de evidencia sobre el estado de los aglomerados y del impulso de políticas y legislación que establezcan lineamientos generales para la gestión del hábitat.

Ciudades más resilientes, que mejoren las condiciones de respuesta al riesgo climático a través de la generación de evidencia, la concientización sobre el estado actual en términos de vul-

nerabilidad frente al cambio climático y la implementación de políticas públicas, a partir de un manejo coordinado e interdisciplinario del riesgo.

Ciudades más inteligentes y colaborativas, que promuevan modelos de desarrollo urbano que incorporen las nuevas tecnologías de la información y la comunicación, así como los desarrollos de la economía de plataforma a la gestión integral de las ciudades de Argentina.

Ciudades más integradas en la escala metropolitana, con una mejor coordinación interjurisdiccional, a través del desarrollo de modelos de gobernanza metropolitana que fortalezcan la articulación de la gestión, las políticas y la normativa de los aglomerados urbanos de Argentina, con el objetivo de reducir la inequidad e incrementar la resiliencia y el capital social.

En esta publicación sobre el desarrollo integral del área metropolitana de Córdoba, la propuesta es reflexionar sobre la experiencia de planificación participativa llevada adelante entre junio y noviembre de 2018 junto a líderes locales del sector público, privado, académico y de la sociedad civil.

Para potenciar el desarrollo territorial, es necesario pasar de la planificación tradicional, tal como la conocemos, a la planificación + acción. Esto implica formular planes que rápidamente den pequeñas victo-

rias y resultados tanto para la sociedad, como para quienes se ocupan de la gestión pública. Es cuestión de demostrar que se están haciendo proyectos concretos y no solo escribiendo documentos que luego quedarán guardados en una biblioteca, mientras las ciudades no consiguen resolver sus problemas.

La planificACCIÓN comienza con un diagnóstico rápido y perceptivo que nutre de evidencia técnica y social a la posterior toma de decisión. Al mismo tiempo, esta primera etapa permite construir capital social que servirá como base del plan, así como facilitará la apropiación de los líderes locales de los proyectos llevados a la acción.

En el área metropolitana de Córdoba, el método de planificACCIÓN promovió la co-creación de propuestas de política pública enfocadas en dos temáticas críticas para el futuro del aglomerado: el transporte sustentable y el acceso al suelo y la vivienda en el marco del desarrollo social.

Este documento presenta el proceso llevado a cabo y el resultado alcanzado por quienes comprometidamente participaron por el desarrollo de su ciudad. Con este grupo de personas nos enfocamos, por un lado, en un proyecto que buscó desarrollar un programa de movilidad sustentable para la vinculación de los distritos Abasto, Familia y Joven, correspondientes al área central de la ciudad de Córdoba. Por otro lado, trabajamos sobre el desa-

rollo de un portal colaborativo de datos abiertos para el desarrollo estratégico del corredor de Sierras Chicas en el área metropolitana de Córdoba.

Agradezco a las instituciones que nos acompañaron y a quienes participaron de las reuniones, en particular a la Municipalidad de Córdoba, al BID -LAB, al Ministerio de Producción y Trabajo de la Nación y a Accenture. Con su apoyo permitieron que la apuesta por la construcción colaborativa de propuestas de política pública encuentre los espacios de debate y desarrollo necesarios para incidir en la construcción de ciudades más equitativas. Junto con los proyectos, queda también conformado un ecosistema de líderes locales que debe potenciarse para que las propuestas se conviertan en realidad y la planificACCIÓN decante en un Plan de Desarrollo Integral para la Ciudad para las próximas generaciones. Desde el Programa de Ciudades continuaremos impulsando este tipo de iniciativas.

Introducción

El programa de Ciudades de CIPPEC está llevando adelante junto con el BID- LAB y el Ministerio de Producción y Trabajo de la Nación el proyecto "Desarrollo de la economía colaborativa en ciudades como instrumento para promover la inclusión social, el emprendimiento y la innovación".

El proyecto fue lanzado a principios de 2017 y se extenderá hasta 2020. Su objetivo es potenciar las líneas de política pública municipales que fomenten la equidad, el crecimiento urbano sostenible, la resiliencia frente al cambio climático, el empleo de nuevas tecnologías y la gobernanza metropolitana. El fin último de esta iniciativa es impulsar el crecimiento y el desarrollo basado en la innovación y el espíritu emprendedor de las ciudades. En este contexto se están llevando adelante cinco Planes de Desarrollo Integral en cinco aglomerados urbanos de Argentina (uno por cada una de las cinco regiones del país).

Durante el primer año del proyecto, se llevaron adelante los "Foros Usina Ciudad Inteligente: potenciando la Economía Colaborativa" en las cinco regiones del país. A través de un concurso se seleccionó una ciudad por región para ser sede del evento que reunió durante dos días a líderes urbanos de toda la región. El objetivo del foro fue concientizar a los líderes sobre la importancia del hábitat, la resiliencia, la gobernanza metropolitana y la economía colaborativa en los aglomerados argentinos.

En la región Centro el foro se realizó en la ciudad de Córdoba, donde se reunieron especialistas de los sectores público, privado, la academia, organizaciones de la sociedad civil y el ecosistema emprendedor de base digital de toda la región. El encuentro sirvió como disparador para generar interés en el proyecto y una gran participación en el concurso posterior.

El concurso "Plan ciudad inteligente y economía colaborativa en grandes aglomerados urbanos de la Argentina" convocó a todos los grandes aglomerados de la región Centro (ciudades de más de 100 mil habitantes) a postularse como aglomerado piloto del proyecto para el desarrollo de un plan de Desarrollo Integral de Ciudades (DeIC).

El concurso se lanzó en la región Centro en el mes de noviembre de 2017. Los requisitos para participar consistían en la presentación de diversas cartas de intención y compromiso que demostraran el interés de la ciudad o área metropolitana en participar del proyecto.

El comité de selección estuvo conformado por dos miembros del BID- LAB, dos miembros de la Secretaría de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Producción y Trabajo de la Nación y dos miembros del Programa de Ciudades de CIPPEC. La selección respondió a las características de la postulación presentada por la ciudad y a la viabilidad del proyecto en el territorio.

El área metropolitana de Córdoba resultó ganadora con una postulación que incluía cartas de intención. Al mismo tiempo, la sociedad civil prestó su apoyo a través de numerosas cartas de intención provenientes de los sectores privado, académico y organizaciones de la sociedad civil. La postulación sumaba, además, un compromiso de los gobiernos intervinientes de compartir los datos que fueran necesarios para el desarrollo del proyecto. También incluía una carta de compromiso en la que detalla la capacidad y disposición a brindar insumos e infraestructura durante los momentos clave del proyecto.

El concurso solicitó a las ciudades la designación de un "enlace local", es decir un equipo que oficie como nexo designado por la ciudad piloto para tareas de logística. El equipo conformado por Marcelo Cossar, secretario de Modernización, Comunicación y Desarrollo Estratégico y Laura Massari, directora de Desarrollo Estratégico de la Municipalidad de Córdoba mantiene comunicación regular con el Programa de Ciudades de CIPPEC en el desarrollo del proyecto.

A lo largo de los últimos siete meses, el área metropolitana de Córdoba junto con el Programa de Ciudades de CIPPEC, han llevado adelante un proceso de planificACCIÓN para el aglomerado. El documento a continuación presenta la experiencia de la región Centro en el desarrollo de las etapas I y II de la planificACCIÓN en el marco del DeIC. En una

primera sección se introduce la metodología de trabajo. Luego se desarrolla el diagnóstico técnico y perceptivo realizado para el área metropolitana en el marco de la etapa I de la planificACCIÓN. Finalmente se introducen los dos proyectos elaborados por las mesas de trabajo durante la etapa II.

Capítulo 1.

Metodología de la planificACCIÓN

La planificACCIÓN es el método de planificación integral de ciudades diseñado y promovido por CIPPEC para el desarrollo de ciudades más inteligentes. Se caracteriza por transformar los procesos tradicionales de planificación urbana, priorizando el diagnóstico perceptivo, el empoderamiento de los líderes locales y la co-creación de proyectos estratégicos, con el fin de fortalecer el capital social en la comunidad, de manera de sentar las bases que sostengan un plan de desarrollo de largo plazo.

La planificACCIÓN combina la utilización de estrategias de gestión participativa a lo largo del proceso metodológico: entrevistas individuales, puesta en común con actores sociales, validación colaborativa de resultados, consultas y talleres participativos, así como el desarrollo de proyectos de manera conjunta. Es un proceso virtuoso que aprovecha los estudios previos, y los complementa con la percepción de los líderes locales, incorporando además indicadores cuantitativos generados por el Laboratorio Urbano Digital (LUD) de CIPPEC. Esto permite la construcción de un diagnóstico expeditivo que conjuga conocimiento de la técnica y del contexto político.

A continuación, se describen las etapas en las que se desarrolla la planificACCIÓN.

Etapas I. Diagnóstico

Esta etapa tiene como objetivos la identificación de líderes locales, la construcción de un ecosistema de actores representantes de los sectores público, privado, académico y de la sociedad civil, y la realización de un diagnóstico perceptivo de la ciudad, a partir de entrevistas presenciales y encuestas online. La primera etapa consta de los siguientes pasos.

1.1 FIRMA DEL CONVENIO Y LANZAMIENTO DEL PROYECTO

La firma del convenio entre las autoridades locales y CIPPEC se realizó en los primeros 30

días de iniciado el proyecto, en un evento de carácter público que sirvió como presentación formal del proyecto a la comunidad.



1.2 CONSTRUCCIÓN DEL MAPA DE ACTORES

Para elaborar el mapa de actores, el equipo de CIPPEC identificó unas 60 instituciones locales relevantes pertenecientes a los sectores público, privado, académico y de la sociedad civil. El listado fue acordado con la contraparte local. A su vez, los líderes entrevistados propusieron a otras instituciones y/o líderes locales para ser entrevistadas, de las que se seleccionaron los más mencionados.

1.3 ENTREVISTAS PRESENCIALES Y CUESTIONARIO ONLINE

Las entrevistas se organizaron en tres tandas, en las que dos integrantes del equipo de CIPPEC entrevistaron a los líderes locales. La contraparte local fue la encargada de la logísti-

ca, la organización de la agenda y la convocatoria a los líderes. Las entrevistas buscaron identificar las principales problemáticas y desafíos que enfrenta el aglomerado según la percepción de los líderes. Esta instancia sirve también para reconocer y recopilar los proyectos emblemáticos, desarrollados o no, así como construir el vínculo entre los líderes locales y el equipo local y de CIPPEC.

Las entrevistas son semiestructuradas y están organizadas en seis ejes (el cuestionario de entrevista completo se encuentra disponible en el Anexo A). En simultáneo a este proceso, se envió a los líderes un cuestionario online de opción múltiple que buscó complementar la percepción sobre el aglomerado. El principal objetivo es recolectar datos adicionales a las entrevistas presenciales y consta de 38 preguntas estructuradas en siete ejes temáticos (el cuestionario online se encuentra disponible en el Anexo B).

1.4 RELEVAMIENTO DE ESTUDIOS, PLANES Y PROYECTOS EN EL AGLOMERADO

Se recopilaron las principales investigaciones, diagnósticos y planes existentes en el aglomerado. Los documentos se analizaron con el objetivo de establecer hitos relevantes en la planificación urbana del aglomerado, así como para aprovechar el conocimiento existente sobre el mismo, ya que CIPPEC remarca la necesidad de construir conocimiento de manera agregada, evitando modelos de planificación duplicados y optimizando el uso de recursos y tiempos.

1.5 LABORATORIO URBANO DIGITAL

Para la identificación de los problemas urbanos del aglomerado se realizaron dos estudios técnicos a cargo del LUD, por un lado se analizó la expansión urbana, y por el otro el ADN Urbano. El segundo estudio técnico estuvo a cargo del equipo experto en gestión del riesgo y la resiliencia urbana de CIPPEC.

El estudio de la expansión urbana se realiza a partir de la fotointerpretación de imágenes satelitales, con el objeto de medir la expansión del área urbanizada, identificar tendencias de densidad, comparar el crecimiento de la mancha urbana con el crecimiento poblacional e identificar desfasajes entre ambos indicadores y dilucidar qué usos explican la mayor parte de la expansión urbana.

El otro estudio que desarrolla el LUD es el denominado ADN Urbano, una metodología de análisis territorial que permite clasificar y leer el territorio en función de tres variables fundamentales de su configuración: el acceso a infraestructuras (A), la densidad de población (D) y las necesidades básicas insatisfechas (N). El agrupamiento tridimensional de variables dicotómicas (con acceso/ sin acceso, denso/ no denso, con bajo NBI/ con alto NBI) permite clasificar la configuración socio territorial en ocho tipologías, identificando en el territorio áreas vulnerables, críticas, urbanizadas y sub-urbanizadas.

Como resultado de la aplicación de la metodología del ADN Urbano, se confeccionan cartografías que muestran la distribución territorial de las ocho tipologías que sintetizan las variables consideradas. A partir de esas clasificaciones pueden establecerse lecturas particulares sobre la población y el territorio, definiendo comportamientos y dinámicas en base a la interpretación de los datos derivados de los Censos de Población, Hogares y Vivienda del INDEC de los años 2001 y 2010, obteniendo como resultado la incidencia de cada una de las tipologías del ADN Urbano.

Por último, el equipo de CIPPEC analizó los niveles de riesgo a desastre de la población del aglomerado, a partir del Índice de Vulnerabilidad Social a Desastres (IVSD).

Cada indicador seleccionado da cuenta de algunos aspectos significativos que hacen a la complejidad social y, en consecuencia, a la vulnerabilidad social previa a un desastre, tales como estructura de la población, situación económica, salud, condiciones de infraestructura de servicios y nivel educativo. La aplicación del IVSD permite evaluar las heterogéneas situaciones sociales estructurales o de base, mostrando el carácter multidimensional de la vulnerabilidad social.

Para realizar el análisis se toman imágenes satelitales de Google Earth y se mapean los radios censales en base a categorías de riesgo: muy alto, alto, medio, bajo y muy bajo. La información territorial se cruza luego con la información poblacional, de viviendas y hogares y se establecen los porcentajes de impacto.

1.6 PRESENTACIÓN DEL DIAGNÓSTICO A LA COMUNIDAD

La presentación del diagnóstico representa la finalización de los primeros tres meses de trabajo. A la presentación son convocados los líderes locales que participaron de las entrevistas y encuestas, cuya presencia es estratégica, ya que a continuación de la presentación, se trabaja en la identificación de dos proyectos para dar respuesta a las problemáticas definidas como más relevantes durante el diagnóstico.

La definición de los proyectos es realizada por los líderes locales, con el acompañamiento de CIPPEC. El trabajo se realiza en dos grupos, donde los integrantes de cada uno plantean ideas de proyecto que luego son votados por los participantes, seleccionándose el más elegido, el cual será desarrollado en la etapa II. En un segundo evento, el equipo de CIPPEC presenta los resultados obtenidos a la comunidad, con el objetivo de sumar opiniones y fortalecer el capital social del DeIC.

La presentación del diagnóstico representa la finalización de los primeros tres meses de trabajo.



Etapa II. Definición de proyectos

El objetivo de esta etapa es definir correctamente y desarrollar los dos proyectos seleccionados durante la etapa I de diagnóstico. La metodología de trabajo elegida es la de scrum management, que consiste en el desarrollo de espacios presenciales de intercambio de conocimiento y aprendizaje entre pares, con el objetivo de poner en común saberes generados a partir de la experiencia, y potenciar, a través de la participación, la apropiación y construcción colaborativa de los proyectos seleccionados para el área metropolitana.

La conformación y el fortalecimiento de los ecosistemas de actores sociales que son capaces de incidir en la producción del espacio urbano son de suma importancia en este proceso. Es por ello que la construcción de los espacios de intercambio y debate colaborativo de la etapa II permiten consolidar ecosistemas integrados mediante el fortalecimiento de coaliciones que van más allá de los gobiernos locales, generando consensos para el desarrollo de políticas públicas prioritarias.



METODOLOGÍA DE SCRUM MANAGEMENT

METODOLOGÍA

Consiste en espacios presenciales de intercambio de conocimiento y aprendizaje entre pares, en el que participan los principales líderes locales y especialistas influyentes del sector público, privado, organizaciones de la sociedad civil y el sector académico.

Constituye un esfuerzo por poner en común saberes generados a partir de la experiencia y los conocimientos de cada uno.

OBJETIVOS

Potenciar los proyectos seleccionados para la ciudad a través de la apropiación y la construcción colaborativa.

COMPONENTES

Scrums semanales

Reuniones semanales en donde los líderes locales trabajan dando seguimiento y avanzando en la definición y el armado de los proyectos que fueron seleccionados.

Reuniones mensuales

Se trata de encuentros liderados por el equipo de CIPPEC con la participación de expertos en las temáticas abordadas, durante los cuales se presentan los avances del mes y se trabaja en los objetivos futuros.

SCRUM MANAGER

Persona designada por la contraparte local. Sus tareas consisten en:

- Coordinar el proceso de trabajo y los scrums.
- Armar la logística del scrum: convocatoria, definición del día, lugar, horario.
- Registrar lo conversado y acordado en cada encuentro, así como comunicar los avances al equipo de CIPPEC.
- Guiar el trabajo y moderar la charla evitando voces monopolizadoras, por lo que debe tener habilidad para coordinar grupos.
- Tomar nota de los compromisos que asume cada líder en el scrum y solicitar el producto prometido en el siguiente encuentro.
- Llevar la cuenta de las tareas asignadas y del estado de las mismas: tareas pendientes, trabajo en proceso y lo realizado hasta la fecha.



Scrum Management

poner en común
saberes generados
a partir de la
experiencia y los
conocimientos
de cada uno.



Etapa III. Ejecución de proyecto

Cuando los equipos de trabajo finalizan el proceso de scrums y ya con la definición de los proyectos estratégicos que el aglomerado quiere llevar a cabo, el segundo semestre se utiliza para trabajar en la implementación de las soluciones diseñadas. Dichas soluciones buscan dar respuesta a las principales problemáticas identificadas durante la etapa de diagnóstico.

Durante esta etapa, CIPPEC acompañará la implementación de uno de los dos proyectos diseñados por las mesas mediante la metodología scrum management. El acompañamiento estará focalizado en la búsqueda de opciones para el financiamiento de las soluciones propuestas, el armado y coordinación de reuniones con actores clave en las temáticas, así como en la asistencia técnica a los líderes locales que elaboraron el proyecto con el objetivo de concretar la acción planificada.

Etapa IV: Creación de la estrategia de desarrollo para el aglomerado

La creación de una estrategia de desarrollo integral del área metropolitana se desarrolla en un período de entre seis y doce meses, en paralelo al desarrollo de las etapas previa.

Los resultados del diagnóstico y la definición de los proyectos estratégicos acompañarán el diseño de la estrategia de desarrollo integral en cada aglomerado.

Para el diseño de la estrategia de desarrollo integral, el Programa de Ciudades de CIPPEC trabajará sobre cuatro ejes estratégicos: hábitat, gestión del riesgo y resiliencia urbana, digitalización y gobernanza metropolitana.

La metodología de trabajo de esta etapa consiste en el desarrollo de dos encuentros quincenales entre los líderes locales para trabajar cada uno de los cuatro ejes estratégicos, recopilar información y asistir al equipo técnico de CIPPEC en la elaboración de la estrategia, más un encuentro entre los líderes y el equipo de CIPPEC para validar la propuesta de estrategia. La metodología se repetirá cuatro veces hasta completar los cuatro ejes estratégicos.

Etapa V: Aceleración de proyectos de economía colaborativa y de plataformas

A partir de la información recopilada durante la etapa diagnóstica y a través del ecosistema de actores involucrado en el proyecto, durante la quinta etapa se trabajará en conjunto con los especialistas en negocios digitales y con la Secretaría de Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Producción y Trabajo de la Nación para identificar modelos de Economía Colaborativa y de Plataformas que puedan abordar los retos del aglomerado en la temática.

Esta etapa busca potenciar el ecosistema emprendedor de base digital que tenga el potencial de generar modelos autóctonos de economía colaborativa que aborde una determinada problemática u oportunidad identificada durante el proceso de diagnóstico. Se pretende la formación de actores de diversos sectores relevantes para la realidad local en temáticas de economía colaborativa y de plataforma con el objetivo de fortalecer las capacidades locales para el desarrollo integral.

Una vez finalizadas las actividades antes previstas, se seleccionarán emprendimientos de economía colaborativa y de plataformas que recibirán capacitaciones técnicas, entrenamiento y mentoría a través de la institución local seleccionada y especialistas contratados en el marco del proyecto y con la posibilidad de articular apoyo económico a cargo del Ministerio de Producción y Trabajo de la Nación. A su vez, se articularán sectores sociales que puedan aprovechar las oportunidades de los modelos de economía colaborativa y de plataformas vigentes.

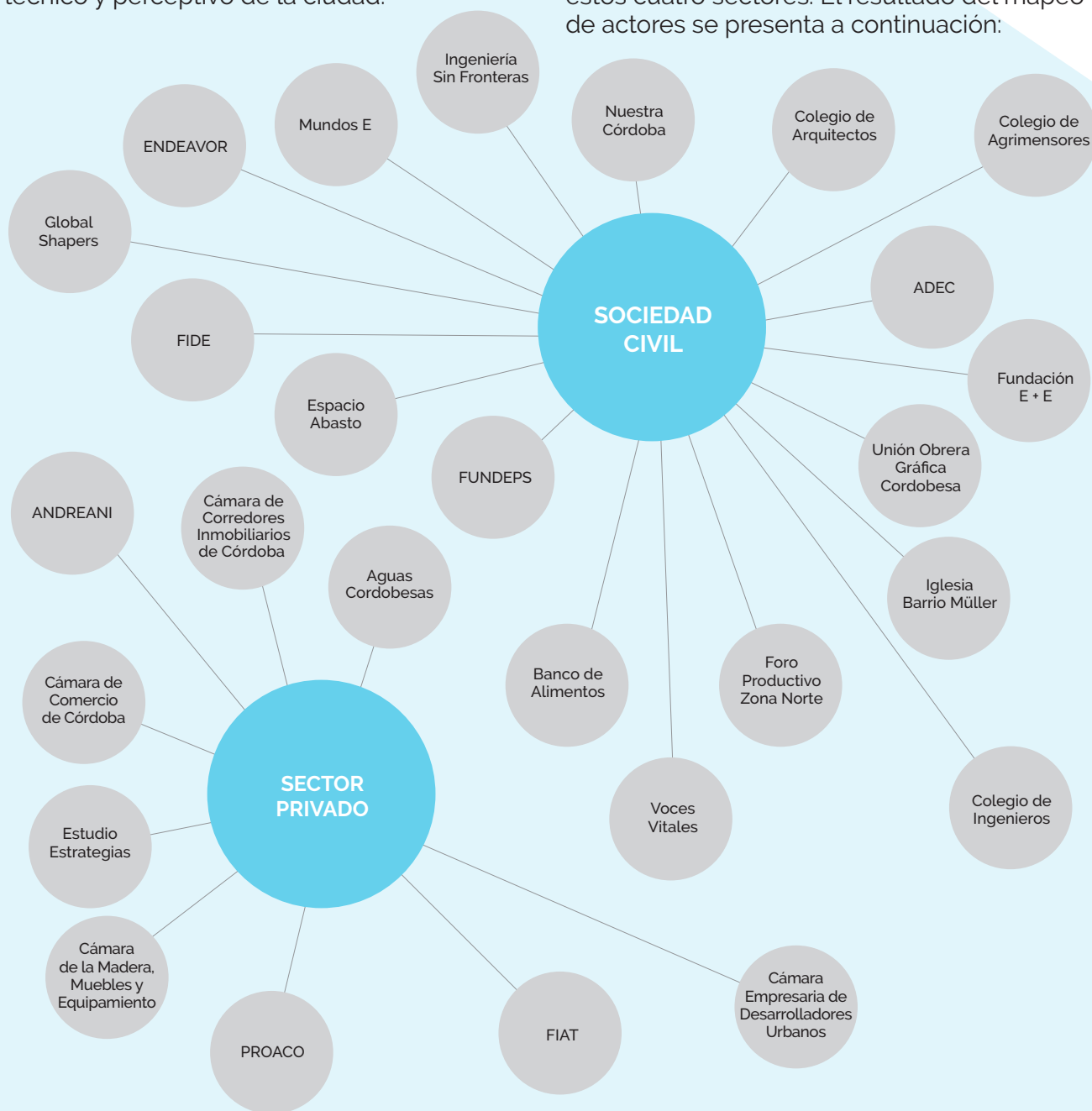
Así, la planificACCIÓN aborda las problemáticas urbanas a partir de un enfoque integrador, formulando nuevas propuestas que potencien la capacidad de los gobiernos para intervenir positiva e integralmente en las ciudades. Para ello se brinda a los tomadores de decisión una agenda de desarrollo urbano integral, basada en información cualitativa, cuantitativa y con un análisis profundo de la dimensión territorial.

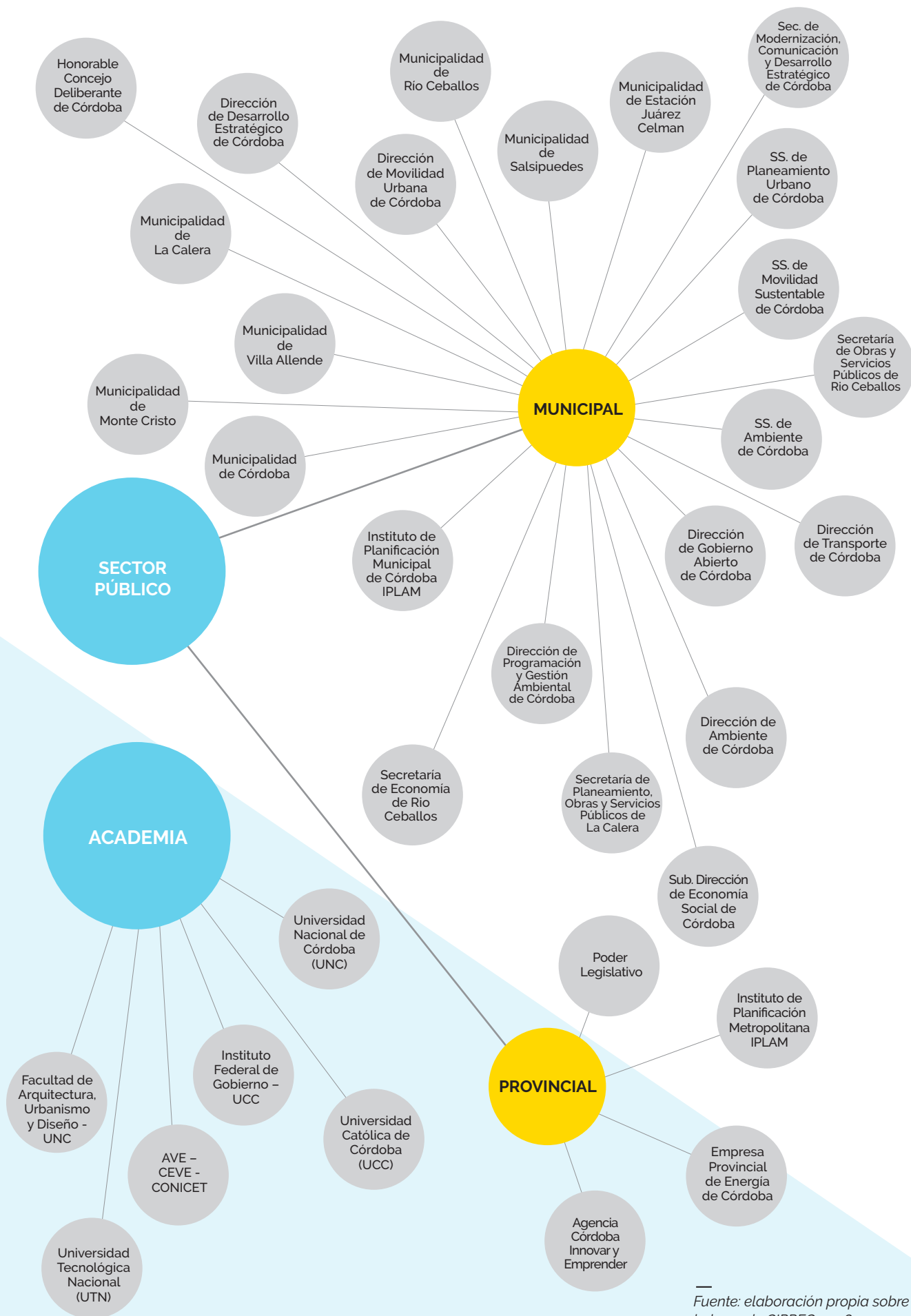
Capítulo 2.

Implementación de la planificACCIÓN en el área metropolitana de Córdoba

El proceso de implementación de las etapas I y II de la planificACCIÓN en el área metropolitana de Córdoba duró siete meses. La Municipalidad de Córdoba y CIPPEC firmaron el convenio de trabajo conjunto en junio de 2018. A partir de entonces, y luego de haber establecido el vínculo con los enlaces locales, se comenzó con la realización del diagnóstico técnico y perceptivo de la ciudad.

El primer paso fue la definición del ecosistema de actores, a partir de la identificación de líderes e instituciones locales relevantes en la ciudad, representantes del sector público, empresarial, académico y de la sociedad civil. El mismo fue acordado con la contraparte local, e involucró durante todo el proceso a un total de 61 instituciones pertenecientes a estos cuatro sectores. El resultado del mapeo de actores se presenta a continuación:





Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

El equipo del Programa de Ciudades de CIPPEC viajó a principios y mediados de junio, y a principios de agosto de 2018 a realizar entrevistas presenciales a los líderes identificados. En total se realizaron 57 entrevistas presenciales. Con posterioridad a la instancia de las entrevistas, se realizó el envío de un cuestionario online a quienes fueron entrevistados, con un total de 29 respuestas. La composición del mapeo de actores quedó establecida como se muestra en el gráfico a continuación

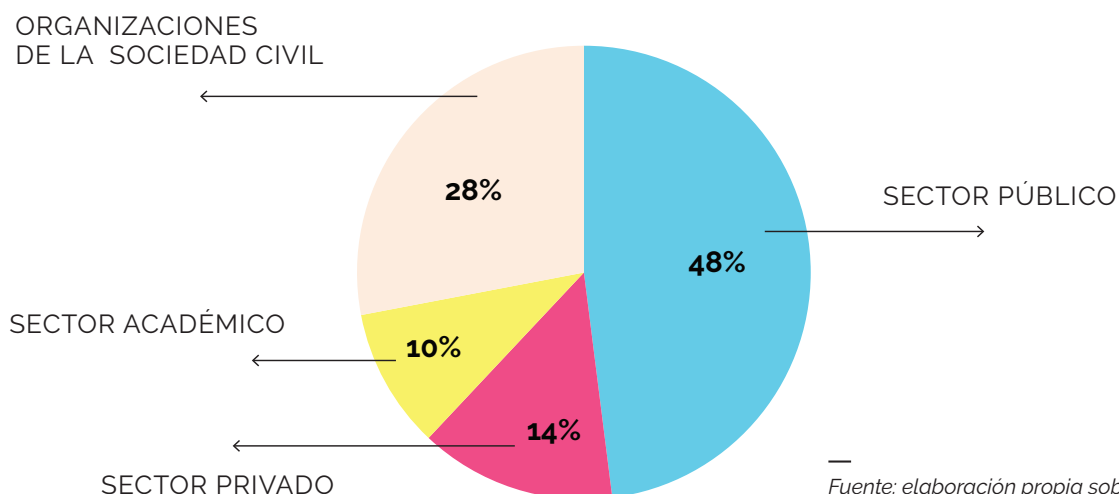
Con todos estos insumos, sumados al estudio técnico que hizo CIPPEC, el 3 de septiembre se presentaron en Córdoba los resultados del diagnóstico, evento al que fueron convocados los referentes que participaron del proceso. Se expuso la metodología de trabajo, la perspectiva de la planificACCIÓN y se exhibieron los principales hallazgos, además de los pasos a seguir.

Luego de la presentación del diagnóstico y la definición de los principales desafíos a ser abordados en el área metropolitana de Córdoba, se conformaron dos mesas de trabajo para desarrollar en cada una un proyecto para dar

respuesta a los problemas identificados en la etapa de diagnóstico. Los líderes participantes se distribuyeron las dos mesas según sus intereses y competencias. Como resultado del diagnóstico, se consensó trabajar en los siguientes ejes: 1) transporte y 2) planificación urbana.

El 48% de los entrevistados en el marco de la planificACCIÓN son representantes del sector público, mientras que un 14% de los entrevistados pertenece al sector privado, y los sectores académico y de la sociedad civil representan un 10% y 28% de los entrevistados respectivamente.

Gráfico 1. Porcentaje de participación según sector



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

Eje 1

Programa de movilidad sustentable para la vinculación de los distritos Abasto, Familia y Joven correspondientes al área central de la ciudad de Córdoba

El proyecto se propone definir un plan de acciones y políticas públicas que, poniendo énfasis en la movilidad sustentable, permitan vincular los distritos Abasto, Familia y Joven de la ciudad de Córdoba, y de esta manera potenciar su desarrollo socio económico y ambiental y el mejoramiento de la calidad de vida de quienes lo habitan o transitan.



Durante los meses de septiembre, octubre y noviembre de 2018, los líderes trabajaron en la definición de ambos proyectos, en reuniones semanales presenciales de una hora de duración. El equipo de CIPPEC viajó una vez por mes, tres viajes en total (5 de octubre, 1 de noviembre y 23 de noviembre) para apoyar y guiar el trabajo en ambas mesas. Dos consultores especializados en los temas abordados

Eje 2

Creación de un portal colaborativo de datos abiertos para el desarrollo estratégico del corredor de Sierras Chicas

El proyecto se propone brindar insumos para el establecimiento de políticas públicas orientadas al desarrollo estratégico y la construcción de agenda vinculando a los municipios y comunas correspondientes al corredor de Sierras Chicas de Córdoba, mediante la implementación de un portal colaborativo de datos abiertos que permita la generación y visibilización de información e indicadores específicos.



acompañaron el armado de los proyectos durante los tres meses. El detalle de los dos proyectos desarrollados se presenta más adelante.

A continuación, se desarrolla una breve síntesis de la etapa I de diagnóstico para el área metropolitana de Córdoba.

2.1 Etapa I. Diagnóstico técnico y perceptivo

Para llevar adelante el diagnóstico, en primer lugar, el equipo técnico de CIPPEC identificó y revisó los planes, estudios y proyectos existentes en el área metropolitana de Córdoba. En segundo lugar, analizó a través del LUD el crecimiento y la expansión urbana de los últimos años. En paralelo, a partir de la metodología ADN, el equipo estudió la calidad del crecimiento urbano. Por último, el diagnóstico técnico incluyó el análisis del IVSD que midió el nivel de riesgo al que está expuesta la población del aglomerado.

A continuación se presentan los principales hallazgos para cada una de las categorías.

2.1.1 Análisis histórico de la planificación urbana en el área metropolitana de Córdoba

Los inicios de la ciudad de Córdoba se remontan a mediados del siglo XVI, y es una de las ciudades más antiguas de la Argentina. En su proceso de consolidación se destaca la llegada del ferrocarril hacia fines del siglo XIX, así como el desarrollo de los barrios más tradicionales hacia principios del siglo XX y el proceso de industrialización que caracterizó al aglomerado desde el año 1920 en adelante.

En este sentido, cabe destacar que la actividad industrial marcó particularmente el desarrollo del aglomerado cordobés desde inicios del siglo XX hasta la actualidad. Hacia el año 1940 se produce el apogeo del sector industrial y, por lo tanto, la actividad se convierte en una de las principales transformadoras y organizadoras del territorio.

Otro de los hitos relevantes en cuanto al desarrollo territorial de Córdoba es el crecimiento expansivo que se evidencia hacia mediados de los años '60. Este proceso de expansión deviene en una ciudad dispersa 30 años después, cuando el aglomerado cuenta con más de 1 millón de habitantes (año 1990).

En términos de planificación urbana, se pueden encontrar planes que datan de principios del siglo XX, así como una gran cantidad de planes de ordenamiento en clave metropolitana entre los años '70 y '80.

A partir del año 2001, la visión metropolitana se presenta relevante en el proceso de planificación urbana en Córdoba. Se destacan en los últimos 15 años planes reguladores sobre usos del suelo, desarrollo económico y movilidad urbana, entre otros.

Los inicios de la ciudad de Córdoba se remontan a mediados del siglo XVI, y **es una de las ciudades más antiguas de la Argentina.**



TRANSFORMACIONES TERRITORIALES

INICIATIVAS DE PLANEAMIENTOS

1573

Jerónimo Luis de Cabrera funda la ciudad de Córdoba de La Nueva Andalucía, a orillas del río Suquia

1870

Llegada del ferrocarril

1920

Expansión quintas - Industrialización

1927

Plano regulador y de extensión de la ciudad de Córdoba, Ing. Benito J. Carrasco

1937

1937 - 1948 Sistematización arroyo La Cañada y Río Suquia, Puente Área Central y Barrio COFICO

1940

Apogeo industrial en la ciudad

1962

Decadencia y abandono de las áreas correspondientes al trazado del ferrocarril

1962

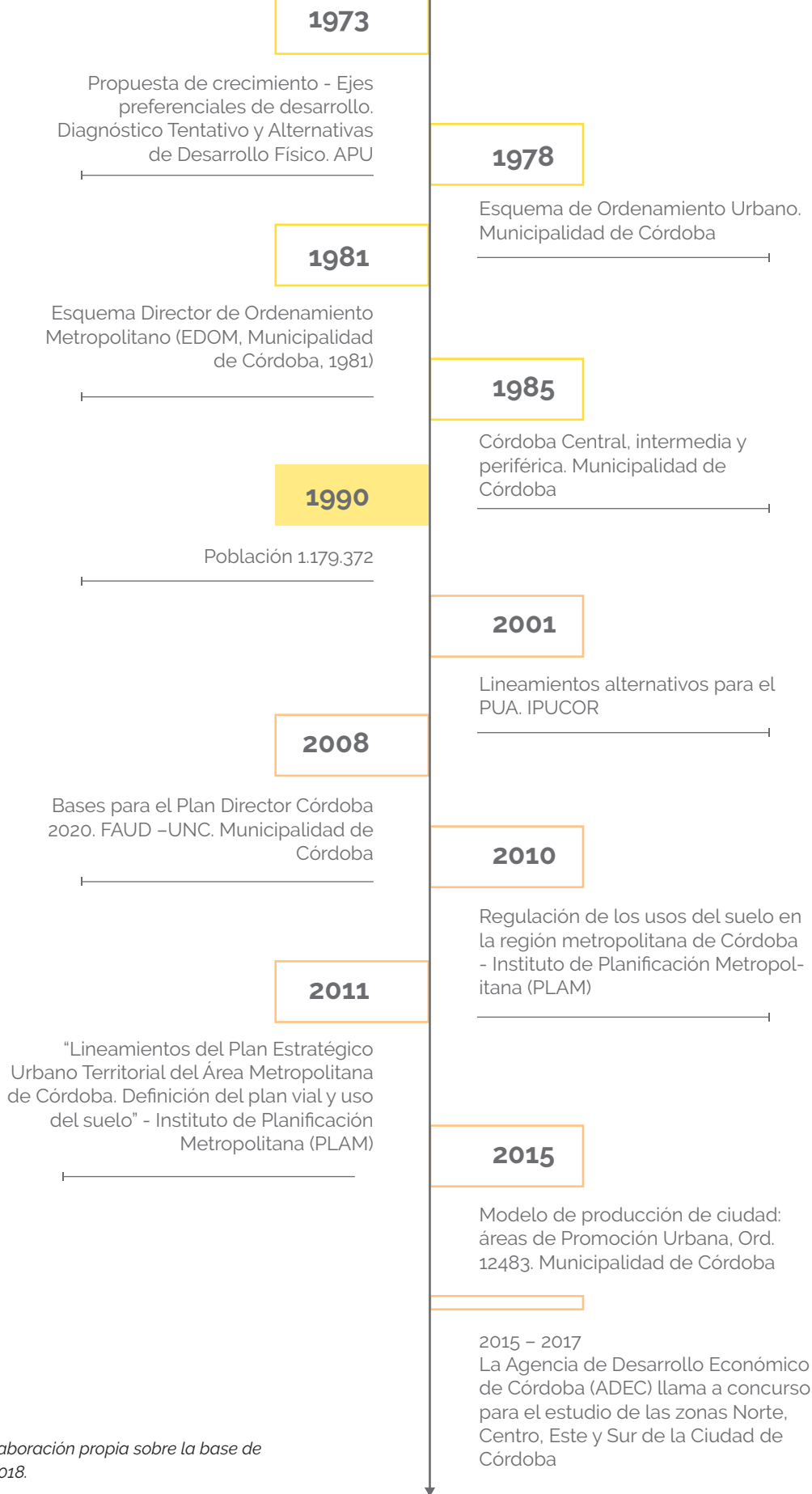
Plan regulador de la Ciudad de Córdoba - Ernesto La Padula

1965

Crecimiento expansivo

TRANSFORMACIONES TERRITORIALES

INICIATIVAS DE PLANEAMIENTOS



LA CIUDAD DISPERSA

LA CIUDAD METROPOLITANA

Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

2.1.2 La situación general del área metropolitana de Córdoba

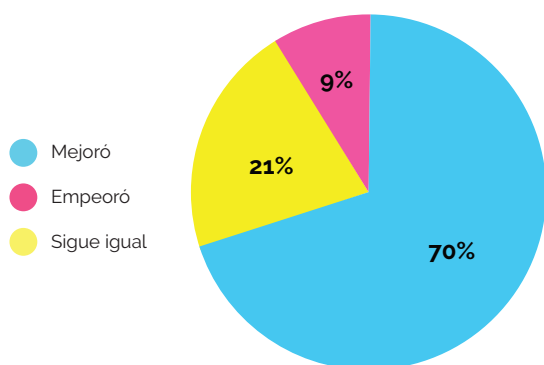
Durante las entrevistas presenciales, así como en el cuestionario online, se realizaron consultas acerca de la situación general del aglomerado. En este apartado serán expuestos los principales resultados de la síntesis de la percepción de los líderes sobre el área metropolitana, en relación a su evolución en los últimos años, las expectativas en relación al futuro, las principales debilidades, fortalezas, oportunidades y amenazas que enfrenta, entre otras.

En los gráficos 2 y 3 se observa que el 70% considera que el área metropolitana mejoró en los últimos cinco años. El 21% mencionó que no mejoró ni empeoró en el último tiempo, mientras que el 9% restante consideró que la situación general empeoró.

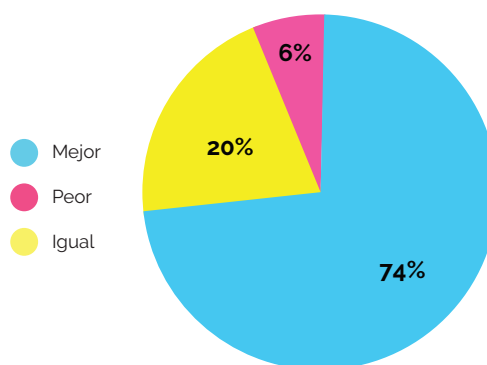
Respecto de la percepción de los líderes del área metropolitana de Córdoba sobre los próximos cinco años, el 74% considera que seguirá mejorando, un 20% cree que la situación en el futuro inmediato no se modificará ni positiva, ni negativamente, y un 6% señaló que cree que la situación empeorará en los siguientes cinco años.

El 70% de los líderes entrevistados considera que **el área metropolitana mejoró** en los últimos cinco años. **El 21%** mencionó que **no mejoró ni empeoró** en el último tiempo, mientras que **el 9%** restante consideró que **la situación general empeoró**.

Gráficos 2 y 3. Porcentaje de percepción sobre evolución de la situación general del aglomerado



Evolución de la situación general del área metropolitana de Córdoba en los últimos cinco años



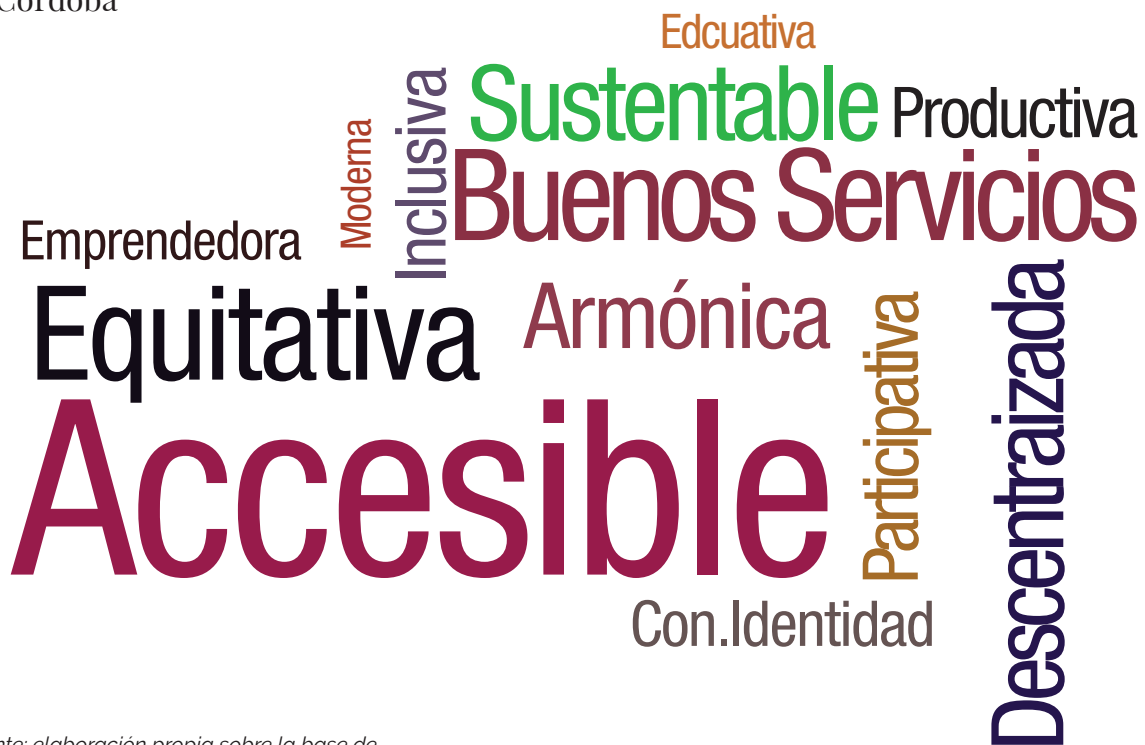
Expectativa de evolución del área metropolitana de Córdoba para los próximos cinco años

MODELO DE CIUDAD DESEADO PARA EL ÁREA METROPOLITANA DE CÓRDOBA

Para definir una estrategia de ciudad en general es importante conocer el modelo territorial y las propuestas y aspiraciones que tienen los actores locales. En base a las respuestas a la pregunta ¿cuál es el modelo de ciudad al que deberían aspirar los ciudadanos del área metropolitana de Córdoba? fue conformada la siguiente nube de palabras. El tamaño de cada palabra es proporcional a la cantidad de veces que fue mencionada por los entrevistados.

Es posible observar que el tema que más inquieta a los líderes es la accesibilidad a la ciudad, así como la provisión de servicios, la sustentabilidad y la equidad. Asimismo, existe preocupación respecto de la descentralización del aglomerado y el desarrollo económico. Otras cuestiones como la participación, la inclusión y el desarrollo emprendedor también aparecen en el modelo de ciudad esperado por los cordobeses.

Figura 1. Percepción del modelo de ciudad esperado en el área metropolitana de Córdoba



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

“

Una ciudad accesible a nivel metropolitano, con centros locales y sin que todo dependa de pasar por el centro. Con mucho espacio público, que cuide su metabolismo urbano sea accesible desde cualquier barrio.

”

Líder del AM de Córdoba

“

Una ciudad con mayor descentralización, donde la conectividad sea fluida con mejores servicios de trenes y colectivos.

”

Líder del AM de Córdoba

“

Ciudad metropolitana. Con acceso a vivienda y movilidad sustentable.

”

Lider del AM de Córdoba

“

Una ciudad con calidad de vida, mejorando la movilidad urbana, transporte más dinámico, sistemas inteligentes, espacios públicos integrados. Me gustaría una ciudad alegre, con las plazas y árboles cuidados y buenos servicios urbanos.

”

Lider del AM de Córdoba

“

Me gustaría una ciudad mucho más inclusiva, una ciudad con oportunidades para todos, más productiva, y con mayor educación.

”

Lider del AM de Córdoba

“

Ciudad sostenible, inclusiva, abierta a la comunidad. Una ciudad que sea eficiente, menos burocrática, donde la política esté más cerca del sector educativo, empresario y social. Una ciudad que trabaje por la eficiencia energética y la descentralización administrativa.

”

Lider del AM de Córdoba

“

Me gustaría una ciudad con mucha más conectividad, basada en la tecnología y la innovación. Emprendedora, y con mayor sustentabilidad social y ambiental.

”

Lider del AM de Córdoba

“

Una ciudad inteligente, integrada, inclusiva, sustentable y que podría cumplir con la agenda de 2030.

”

Lider del AM de Córdoba

FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES Y AMENAZAS (F.O.D.A) DEL ÁREA METROPOLITANA DE CÓRDOBA

Los líderes entrevistados por CIPPEC fueron consultados sobre las principales fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas que enfrenta el área metropolitana. Agregando las respuestas de los actores, se conformó una matriz F.O.D.A para dar cuenta de su percepción sobre la situación del área metropolitana de Córdoba en la actualidad⁽¹⁾. La misma quedó conformada de la siguiente forma:

Cabe destacar que el orden de aparición en el que se presentan las cuestiones en la matriz FODA se vincula a la cantidad de veces que aparecieron en las respuestas de los líderes locales.

Figura 2. F.O.D.A para el área metropolitana de Córdoba



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

⁽¹⁾ Los resultados obtenidos de las variables de la matriz F.O.D.A reflejan la situación del objeto de estudio en el momento que es construida. Este análisis representa situación del aglomerado en el momento que fueron realizadas las entrevistas (entre junio y agosto de 2018).

LOS TEMAS CRÍTICOS DEL ÁREA METROPOLITANA DE CÓRDOBA

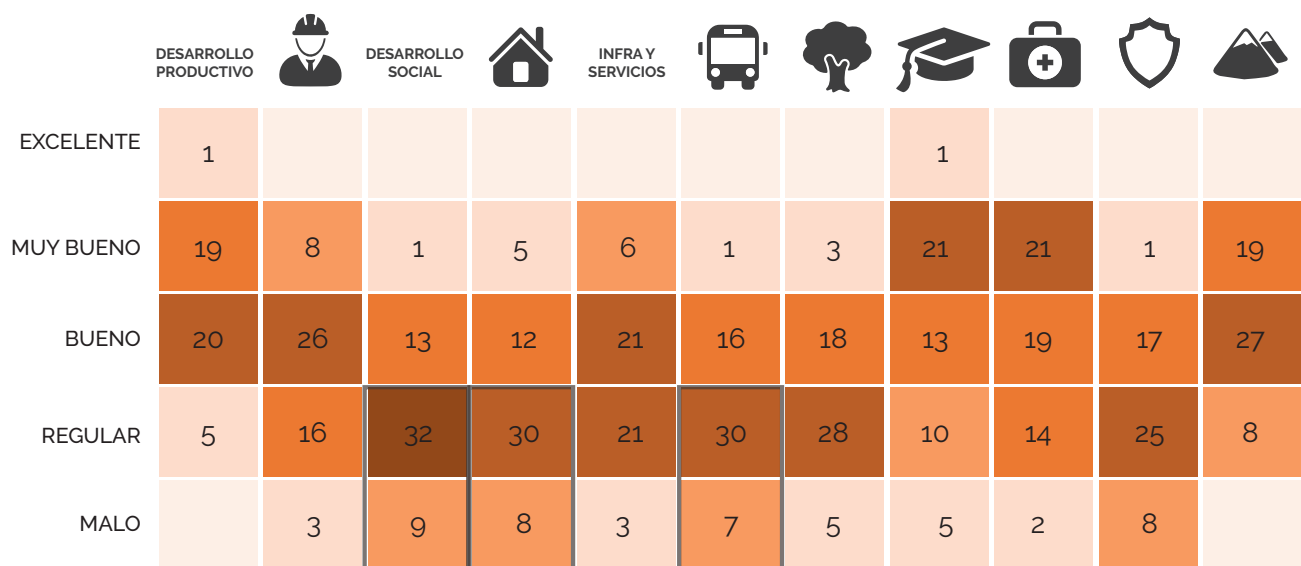
Uno de los principales aportes de la entrevista es la riqueza en información cualitativa que brinda. No obstante, contiene un recurso cuantitativo para definir los ejes estratégicos a

abordar en la ciudad. Se pidió a los actores calificar en una escala del 1 al 5 (malo, regular, bueno, muy bueno y excelente) la situación de los siguientes sectores de la realidad local:

- DESARROLLO PRODUCTIVO
- EMPLEO
- DESARROLLO SOCIAL
- VIVIENDA
- INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
- TRANSPORTE Y MOVILIDAD
- AMBIENTE
- EDUCACIÓN
- SALUD
- SEGURIDAD
- TURISMO

El siguiente mapa de calor se elaboró en base a los resultados agregados obtenidos de las

entrevistas. Los colores más oscuros representan mayor frecuencia en las respuestas:



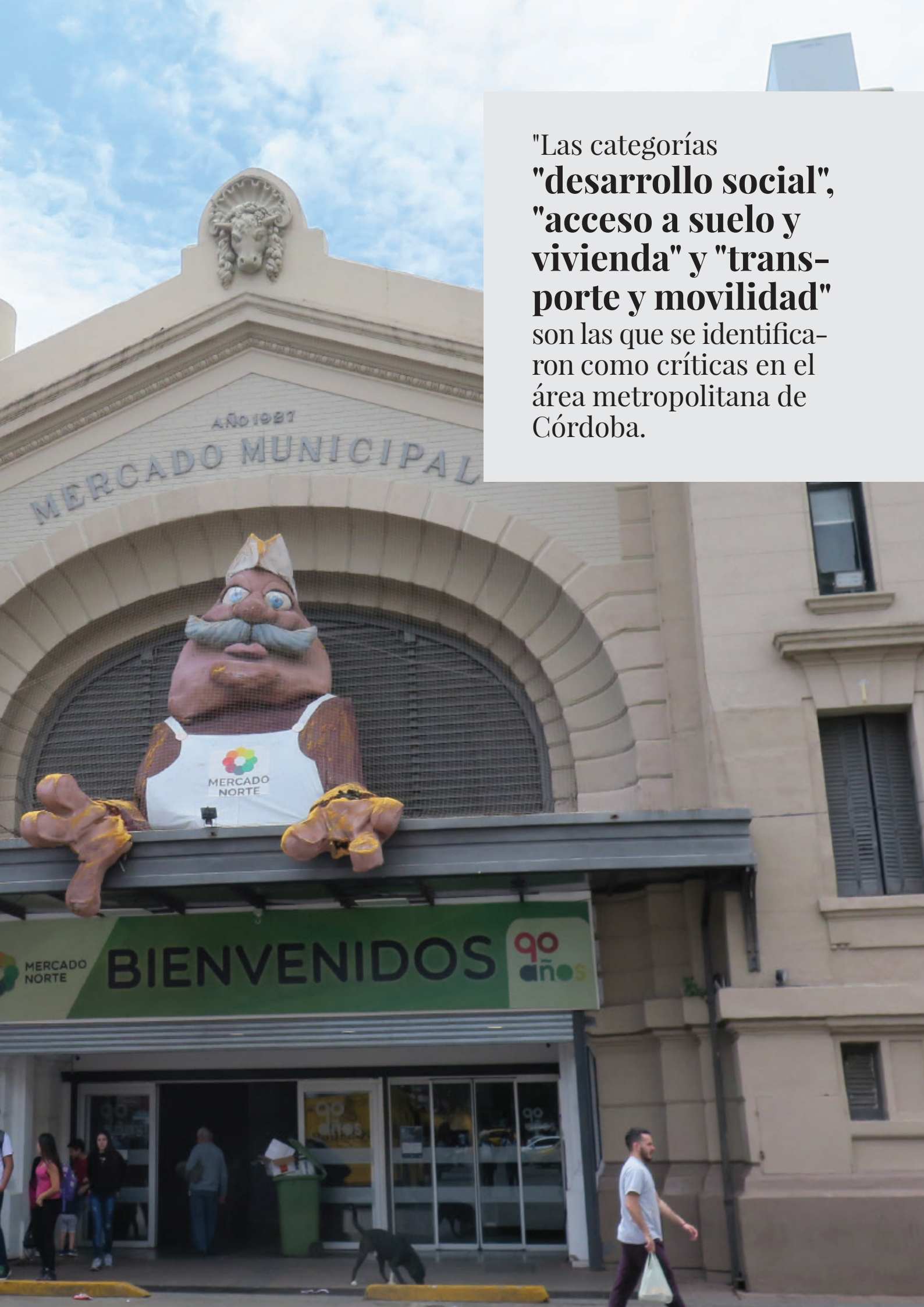
De izquierda a derecha los logos indican los sectores: Desarrollo productivo, Empleo, Desarrollo social, Acceso a suelo y vivienda, Infraestructura y servicios, Transporte y movilidad, Ambiente, Educación, Salud, Seguridad, Turismo.

La mayoría de las opiniones se encuentra en las categorías "bueno" y "regular". Además, si sumamos la cantidad de respuestas malas y regulares para cada uno de los sectores, encontramos que las categorías "desarrollo social", "vivienda" y "transporte y movilidad" son las que están en una situación más crítica.

Los líderes del área metropolitana de Córdoba convinieron trabajar sobre dos proyectos, uno de creación de un programa de movilidad sustentable para la vinculación de los distritos Abasto, Familia y Joven correspondientes al área central de la ciudad de Córdoba, y el segundo sobre la creación de un portal colaborativo de datos abiertos para el desarrollo estratégico del corredor de Sierras Chicas en Córdoba.

Durante la presentación de diagnóstico en Córdoba a principios de septiembre de 2018, este mapa fue presentado a los líderes. Luego de dicha presentación, de manera colaborativa, los líderes locales definieron los ejes estratégicos sobre los que trabajaron durante los tres meses siguientes, así como dos proyectos para abordarlos.

En el apartado 2.2 se desarrolla el proceso de definición de los proyectos estratégicos en el marco de la segunda etapa de la planificación en el área metropolitana de Córdoba.



"Las categorías **"desarrollo social", "acceso a suelo y vivienda" y "transporte y movilidad"** son las que se identificaron como críticas en el área metropolitana de Córdoba.

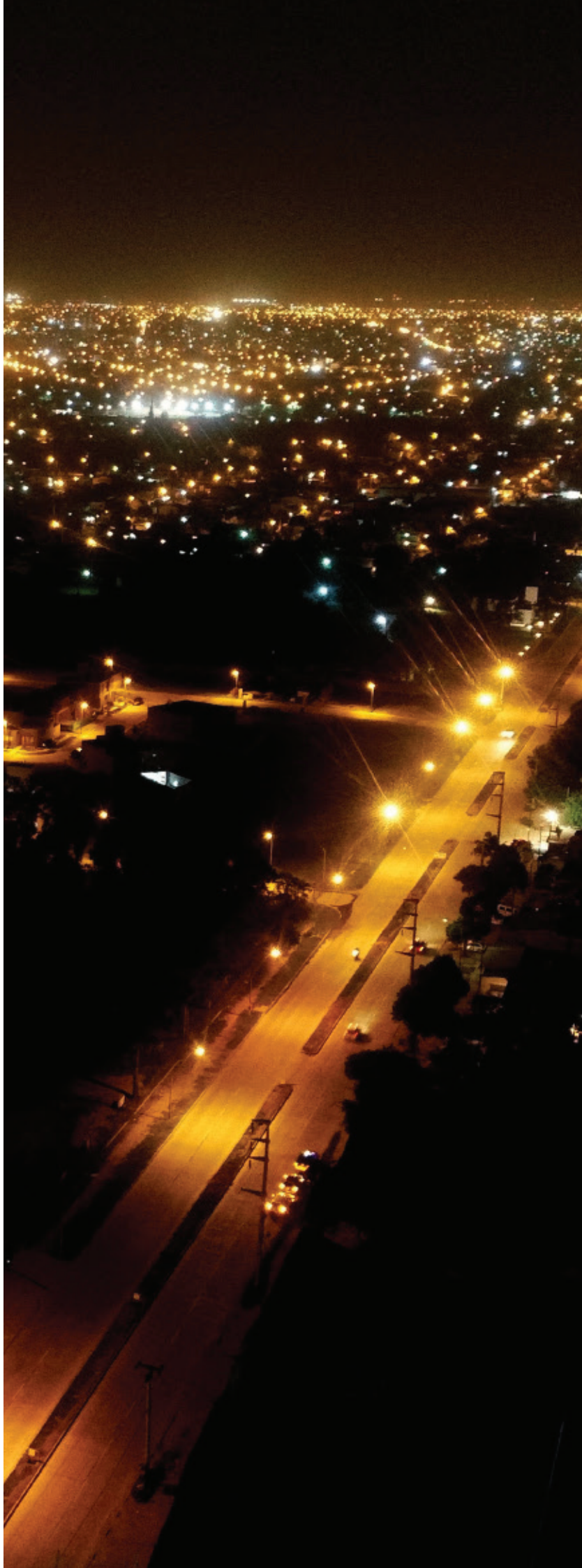
2.1.3 La situación del hábitat

El hábitat humano puede ser definido como el conjunto de factores materiales e institucionales que condicionan la existencia de una población humana en una localización específica. Este concepto es una extensión por analogía de una conceptualización de hábitat ecológico y se utiliza tanto en urbanismo como en ecología humana.

Abordaremos la cuestión del hábitat en el área metropolitana de Córdoba a partir de cinco dimensiones: a) crecimiento y expansión urbana, b) acceso al suelo urbano y la vivienda, c) infraestructura y servicios, d) transporte y movilidad y e) espacios verdes.

Cada uno de estos puntos se desarrollará en dos momentos, en el primero se presentará la percepción que tienen los líderes locales sobre cada dimensión, y posteriormente la información será contrastada con datos provenientes de diversas fuentes verificables. Esto permite comprobar la distancia que media entre la percepción de los actores y la información de base científica.

La percepción general de la mayoría de los entrevistados es que **el aglomerado no está creciendo bien (90%)**.



A. CRECIMIENTO Y EXPANSIÓN URBANA

La percepción general de la mayoría de los entrevistados es que el aglomerado no está creciendo bien (90%). Cuando el Programa de Ciudades preguntó sobre las razones de este mal crecimiento, los líderes resaltaron que se debe a que:

- La ciudad crece sin planificación.
- El crecimiento se produce con baja densidad y muchos espacios vacíos.
- El crecimiento urbano es segregado y fragmentado.
- Hay pocas iniciativas.

En segundo lugar, para conocer la percepción del crecimiento poblacional y de la mancha urbana en el aglomerado, en la entrevista se consultó a los líderes cuánto consideraban que había crecido la ciudad en los últimos 10 años (2008-2018), tanto en términos de población como de superficie. Los gráficos a continuación muestran las respuestas agrupadas.

La respuesta de los líderes locales ante la pregunta acerca del crecimiento poblacional se concentra en la categoría "entre un 11 y 20%" (56%).

Mientras que respecto al crecimiento de la superficie del área metropolitana de Córdoba, las respuestas se dividen entre un 11 y 20% y

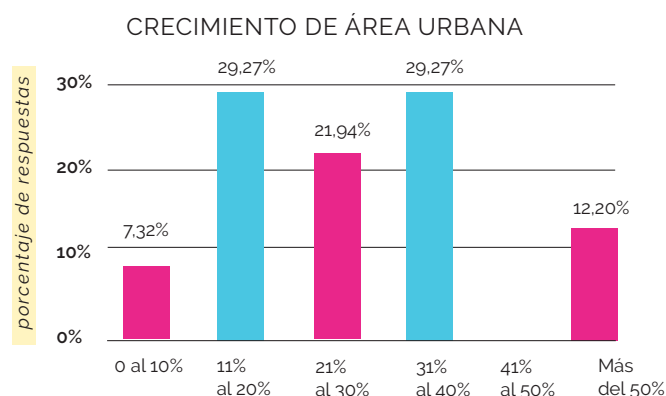
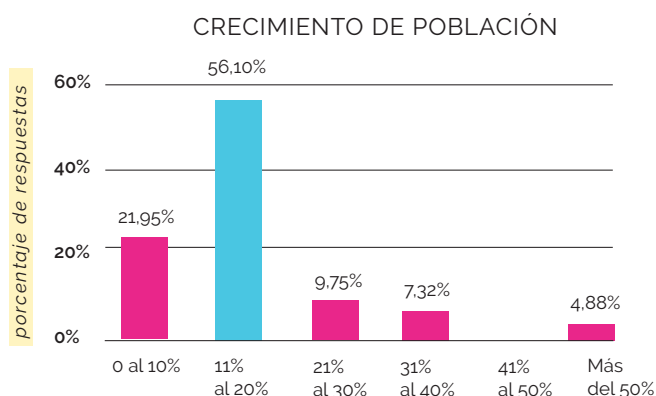
entre un 31 y 40% de crecimiento en los últimos años, sumando en total casi el 60% de las respuestas obtenidas durante las entrevistas.

De acuerdo a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda y de la Encuesta Permanente de Hogares (EPH) del INDEC, entre 2006 y 2016 el crecimiento interanual de población en el área metropolitana de Córdoba fue del 0,96%. Mientras que la media de crecimiento poblacional para el mismo período en los 33 grandes aglomerados urbanos argentinos fue del 1,5%.

En relación al consumo de suelo por expansión de la mancha urbana, el Programa de Ciudades de CIPPEC a través del LUD, identificó que en el período 2006 – 2016 la mancha urbana del área metropolitana de Córdoba se expandió a un ritmo de 1,79% anual.

Estos datos representan un factor de crecimiento de 1,9 veces, lo que significa que por cada 1 punto porcentual de incremento poblacional, la ciudad se expande 1,9 puntos. Esta situación se refleja en el siguiente cuadro para los años 2006, 2010 y 2016.

Gráficos 4 y 5. Porcentaje de percepción de crecimiento poblacional y de superficie, 2008 – 2018



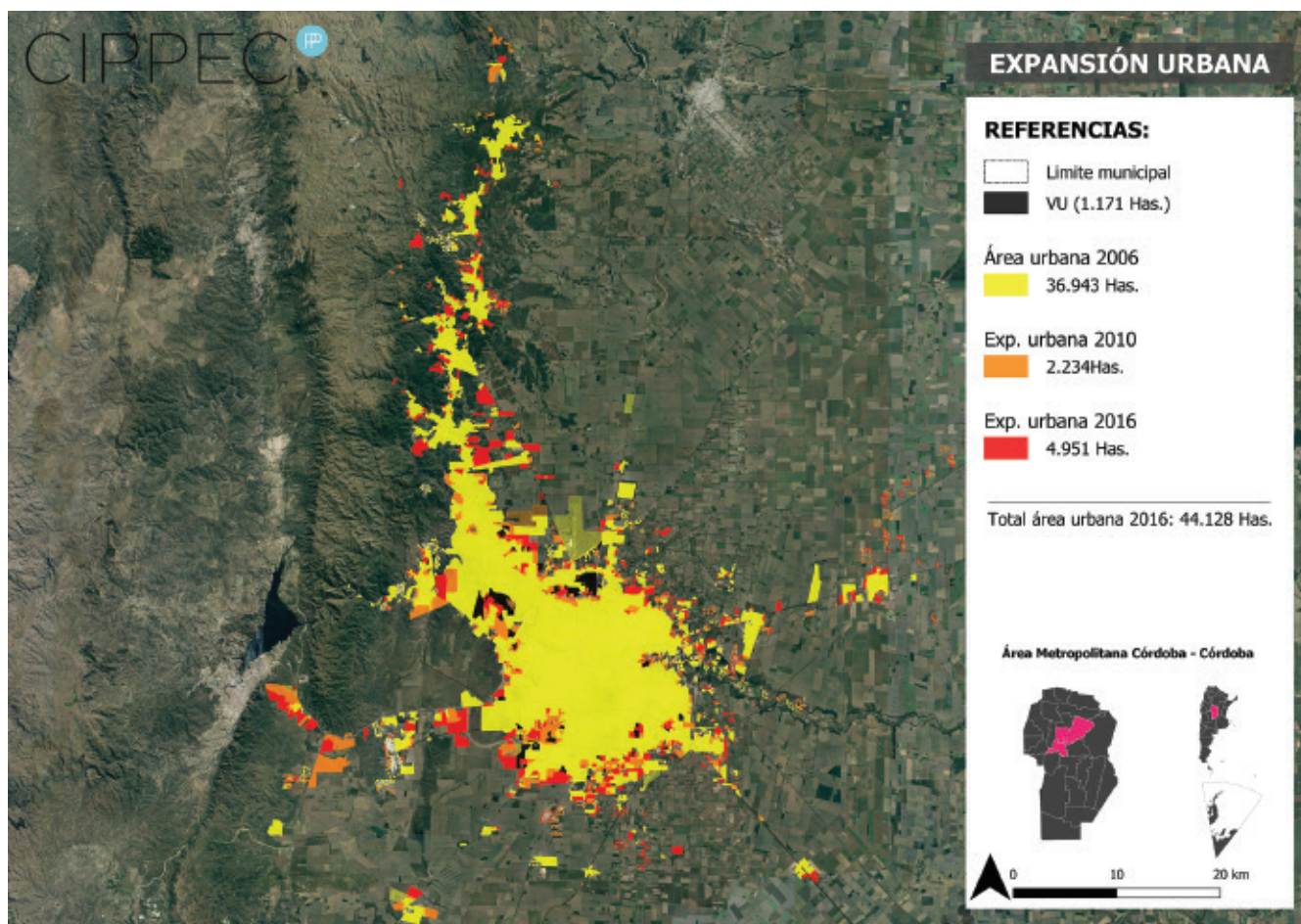
Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

Tabla 1. Evolución de densidad bruta en el área metropolitana de Córdoba

AÑO	HABITANTES	SUPERFICIE (EN HECTÁREAS)	DENSIDAD BRUTA (HAB/HA)	CRECIMIENTO POBLACIONAL	CRECIMIENTO SUPERFICIE URBANA
2006	1.454.852	36.943	39.4	10,06%	19,45%
2010	1.515.027	39.177	38,7		
2016	1.601.273	44.128	36,3		

Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, LUD 2018.

Mapa 1. Análisis de expansión urbana y poblacional en el área metropolitana de Córdoba



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC - LUD 2018, CNPhyV 2010 y EPH 2016.

La Nueva Agenda Urbana ⁽²⁾ (NAU) consagrada en Hábitat III, sostiene la conveniencia de desarrollar ciudades compactas por sobre los patrones de urbanización difusos o "a saltos"⁽³⁾. Esta recomendación sostiene que las ciudades compactas son más eficientes a la hora de prestar servicios, favorecen la densidad de relaciones sociales y, por ende, aumentan las posibilidades de la economía urbana, además de disminuir la segregación residencial, posibilitando mixtura social.

Las ciudades compactas generan escenarios urbanos con mezcla de usos y facilitan el acceso al suelo urbano bien localizado, evitando los vacíos urbanos.

Las ciudades compactas también disminuyen su impacto en el territorio, evitando consumir

suelo productivo, lo que les permite contar con espacios que le aseguren alimentos frescos de cercanía. Asimismo, logran estar mejor conectadas, disminuyendo los tiempos de viaje entre las distintas áreas y favoreciendo la construcción de sistemas de movilidad sustentables que incorporen al peatón y al ciclista.

En el caso de la expansión urbana del área metropolitana de Córdoba, el análisis de los usos del suelo que explican la expansión entre 2006 y 2016, muestra que el 86% de la expansión corresponde a uso residencial. Sin embargo, es aún más interesante identificar que el uso residencial se divide en urbanizaciones cerradas (45%), extra urbano (15%), urbano (13%), vivienda social (10%) y vivienda informal (3%).

“

Falta planificación efectiva de mediano y largo plazo en el desarrollo urbano. Hubo muchos planes en los últimos veinte años (entre 10 y 15) y ninguno se aplicó.

”

Líder del AM de Córdoba

“

La ciudad está creciendo mal, de forma no planificada. Se evidencia un crecimiento expansivo de baja densidad, sin estar acompañado de servicios e infraestructura.

”

Líder del AM de Córdoba

“

El crecimiento es desparejo, desordenado, faltan servicios. La planificación es deficiente, no hubo hasta ahora un plan efectivo que funcione. En los últimos años ha habido un gran crecimiento hacia el norte con countries, que hace que disminuya la densidad y aumenten los costos al Estado.

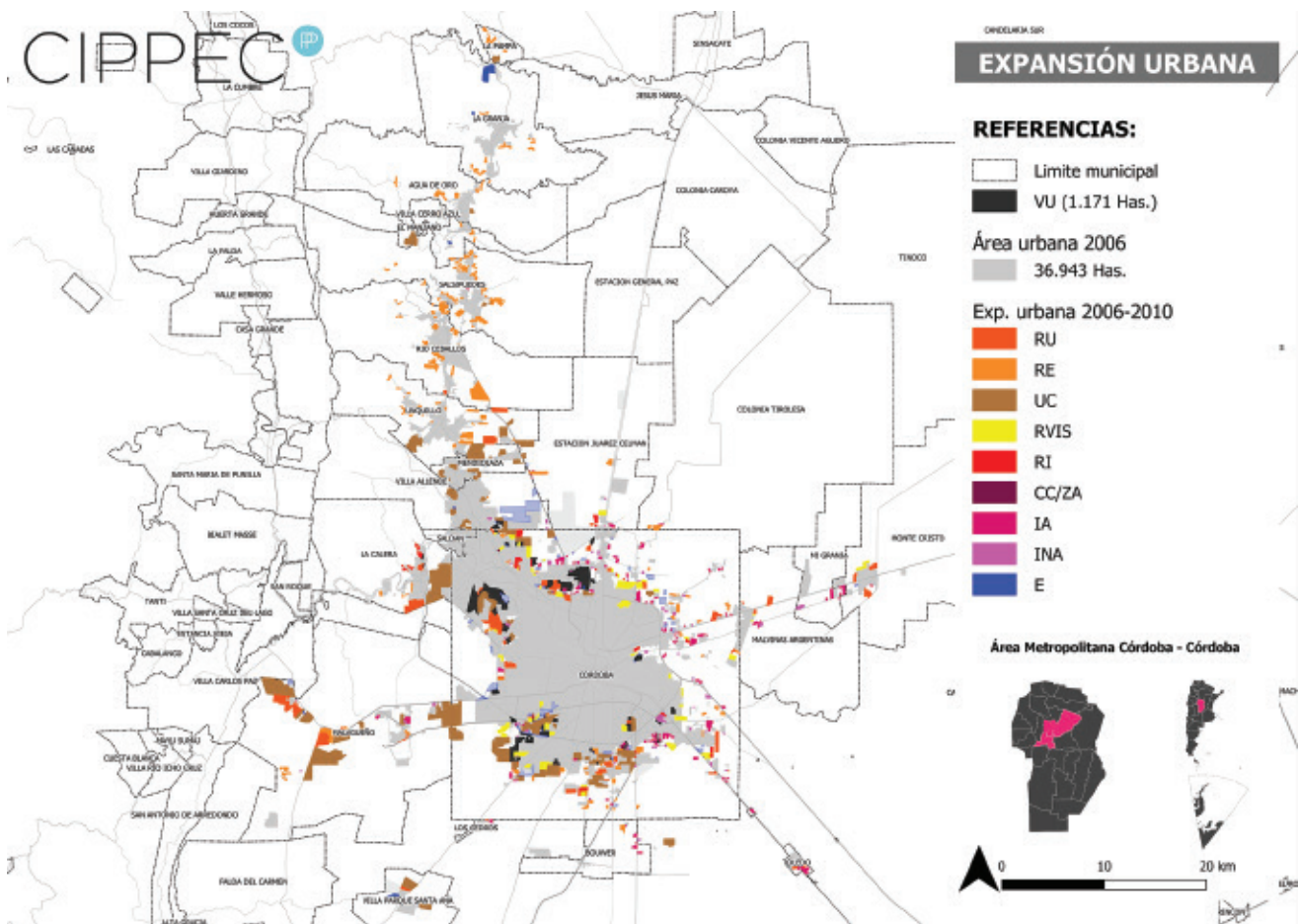
”

Líder del AM de Córdoba

⁽²⁾ NAU, recurso disponible en <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>.

⁽³⁾ Aspectos más detallados sobre planeamiento territorial se encuentran en "Directrices Internacionales sobre Planificación Urbana y Territorial" adoptadas por el Consejo de Administración de ONU-Hábitat en su resolución 25/6, de 23 de abril de 2015. Disponible en <https://unhabitat.org/books/directrices-internacionales-sobre-planificacion-urbana-y-territorial/>.

Mapa 2. Usos del suelo en la expansión urbana, 2006 – 2016 en el área metropolitana de Córdoba



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC - LUD 2018.

“

Hay mucha especulación de tierra que pone tapones en el crecimiento de la ciudad. Esto ocurre porque no está incentivada la inversión y porque no existen mecanismos tales como el impuesto al baldío que implique costos por el suelo ocioso. El código actual es obsoleto y se necesita cambiarlo.

”

Lider del AM de Córdoba

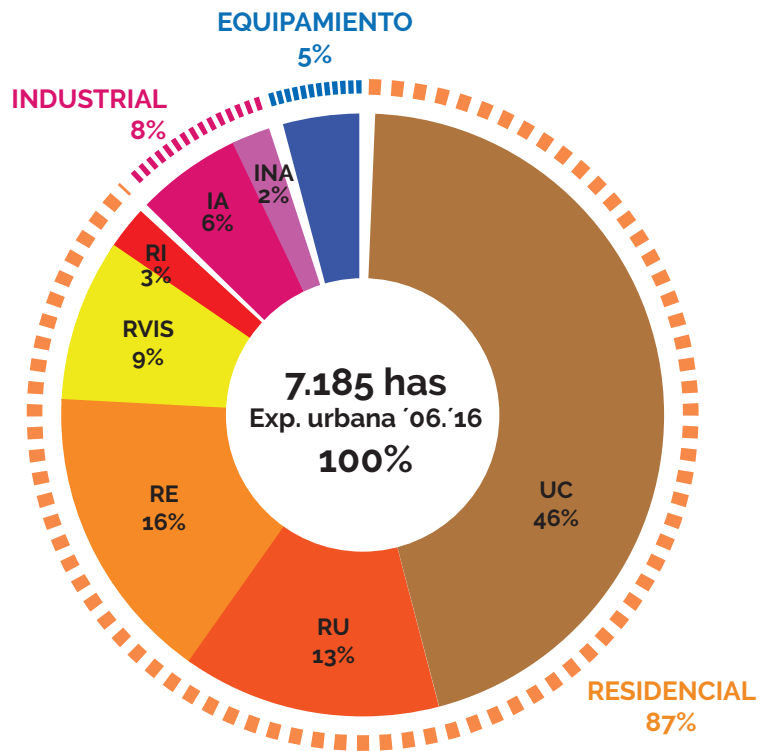
“

Córdoba está creciendo de tres maneras (que para mí es correcto, pues son las tres maneras de las cuales crece una ciudad): tiene nuevas anexiones de suelo por extensión, también se están impulsando operaciones en áreas vacantes y además de transformación de áreas que se encuentran consolidadas, que son muy importantes, donde se va a concentrar mucha inversión en los próximos años.

”

Lider del AM de Córdoba

Gráfico 6. Porcentaje de expansión urbana por tipo de uso de suelo, 2006 – 2016



Fuente: : elaboración propia sobre la base de CIPPEC, LUD 2018.

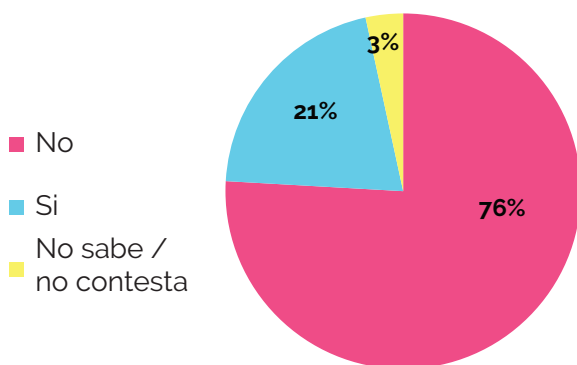




B. ACCESO A SUELO Y VIVIENDA

En cuanto al acceso al suelo urbano y la vivienda en el área metropolitana de Córdoba, según la percepción de los líderes locales, el 76% consideró que no se desarrollan políticas públicas para promover el acceso (mientras que el 21% que cree que sí se desarrollan políticas de acceso al suelo y la vivienda).

A su vez, el 83% de los encuestados manifestó que tanto la vivienda como el suelo urbano no son accesibles para la mayoría de la población.



El LUD de CIPPEC estimó, en base a los datos censales de 2010, que el déficit cuantitativo, es decir la necesidad de viviendas nuevas en el área metropolitana de Córdoba es de 77.714 viviendas, y el déficit cualitativo, aquellas viviendas que necesitan mejoras y/o ampliaciones, alcanza a 40.652 hogares.

Gráfico 7. Porcentaje de percepción sobre políticas de acceso al suelo urbano y vivienda

¿Se impulsan políticas para promover el acceso al suelo urbano y la vivienda?

—
Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

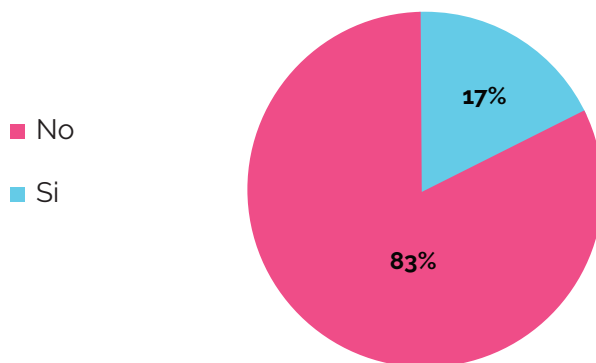


Gráfico 8. Porcentaje de percepción sobre acceso al suelo urbano y la vivienda

¿La vivienda y el suelo urbano son accesibles para la población?

—
Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.



PARA EL CÁLCULO DEL DÉFICIT HABITACIONAL SE CONSIDERA:

DÉFICIT CUANTITATIVO

Hogares en viviendas irrecuperables + Viviendas con más de un hogar.

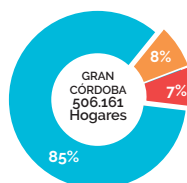
DÉFICIT CUALITATIVO

Hogares con viviendas recuperables + Viviendas aptas con hacinamiento por cuarto.

Los 3.490 nuevos hogares que se forman cada año en el área metropolitana de Córdoba surgen del crecimiento natural (nacimientos menos defunciones) + saldo migratorio (inmigrantes menos emigrantes).

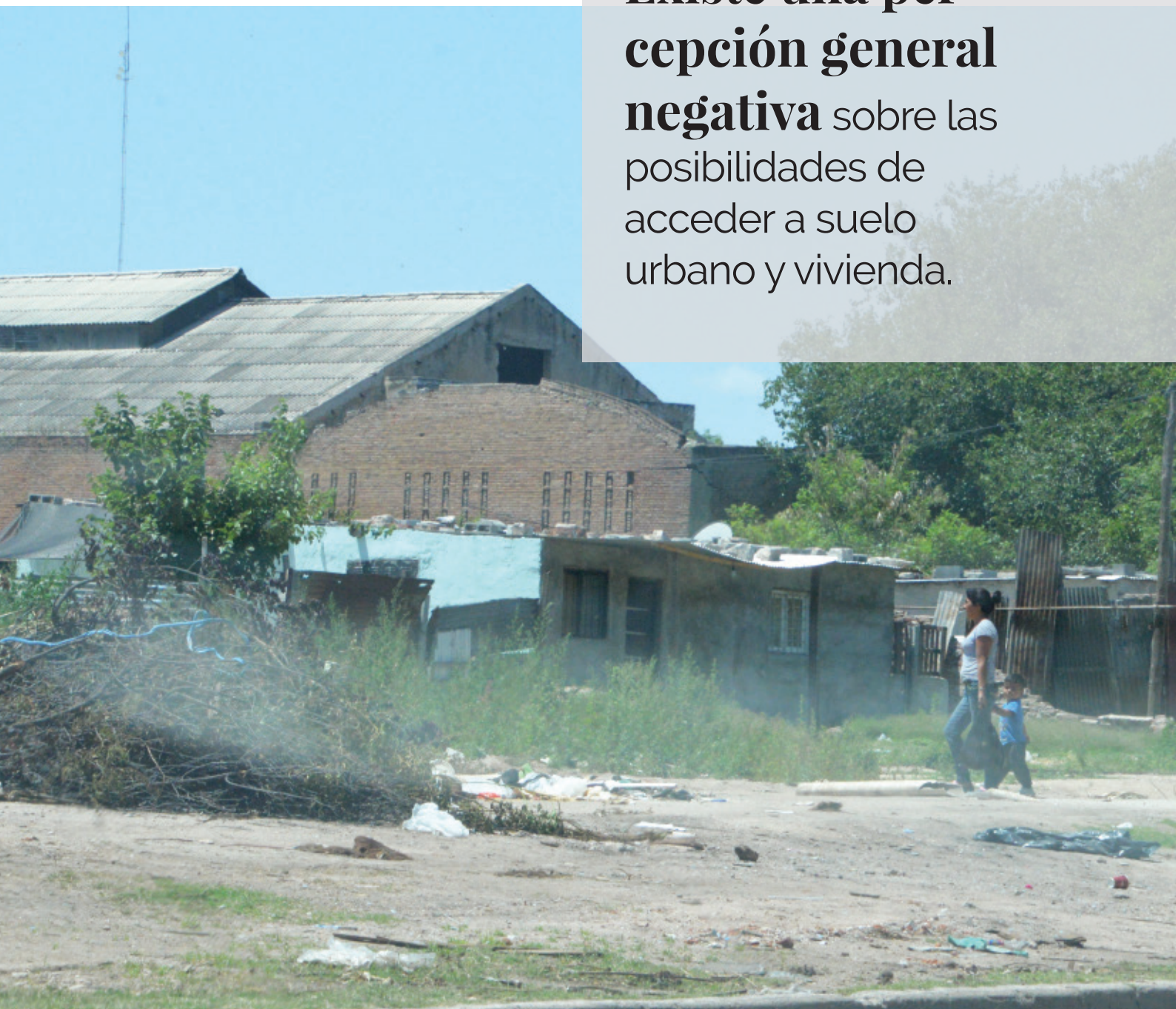
Tabla 2. Análisis del déficit habitacional en el área metropolitana de Córdoba

Aglomerado	Total de H en viviendas habitadas	H en viviendas Aptas	H en viviendas irrecuperables	H en viviendas recuperables	H en viviendas aptas con hac. x cuarto (1 hogar x vivienda)	H en viviendas aptas con hac. familiar (2 o más hogares x vivienda)	H con déficit de vivienda	H que requieren mejoramiento de la vivienda que ocupan	H que necesitan una vivienda nueva
Gran Córdoba	506.161	428.447	6.014	32.339	8.313	31.049	77.714	40.652	37.063



Fuente: elaboración propia de CIPPEC - LUD 2018 sobre la base de INDEC 2010.

Existe una percepción general negativa sobre las posibilidades de acceder a suelo urbano y vivienda.



““

Los valores de los inmuebles son muy altos. Es complicado acceder a un crédito hipotecario para la clase media y al haberse frenado la construcción, hay una carencia de oferta, lo que redundó en un precio de equilibrio muy elevado.

””

Líder del AM de Córdoba

““

Los dueños que alquilan piden muchas cosas, tienen muchos requisitos porque hay mucha demanda. Casi no se han construido viviendas en los últimos años.

””

Líder del AM de Córdoba

““

El programa "Mi casa, mi vida" fue un plan de erradicación de villas que generó viviendas en zonas totalmente periféricas, incluso en el campo donde no hay conexión con la trama urbana. Se erradicaron 6.000 familias en seis años. Se les dio una casa con servicios e infraestructura pero con perímetro cerrado, y seguridad en el ingreso. Los segregaron, se los aisló. Hubo mucha estigmatización. Incluso hay familias localizadas en terrenos contaminados.

””

Líder del AM de Córdoba

““

Hay que hacer accesibles las viviendas sociales para los que menos tienen. Hay pocos terrenos y el desarrollo está apuntado a clases medias y altas.

””

Líder del AM de Córdoba

““

El desarrollo inmobiliario muy sectorizado en barrios cerrados genera falta de accesibilidad. Los servicios son inaccesibles para aquellos sectores pobre y que están más lejos, porque el desarrollo inmobiliario (y la red de tendido de servicios) se orienta hacia los barrios cerrados.

””

Líder del AM de Córdoba

““

Hay muchas tomas de tierras y falta acceso. Los terrenos que hay son pocos y muy caros, la gente se ha ido hacia las afueras de la ciudad.

””

Líder del AM de Córdoba

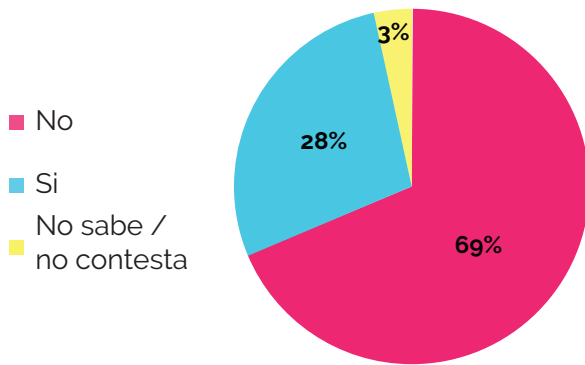


C. INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

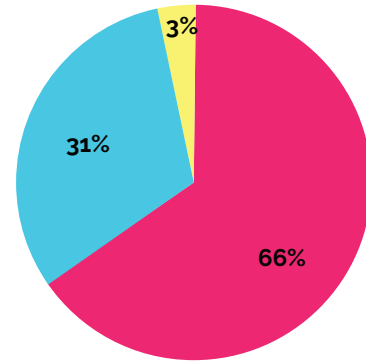
En lo que respecta a la percepción sobre las redes de infraestructura y los servicios urbanos básicos, un 69% de los entrevistados manifestó que la calidad de los servicios públicos no es

adecuada. Asimismo, un 66% coincidió en que el costo de los servicios está fuera del alcance de la población.

Gráficos 9 y 10. Porcentaje de percepción sobre los servicios básicos



¿Los servicios básicos (gas, agua, electricidad y cloacas) son accesible para la mayoría de la población?



¿La calidad de los servicios básicos (gas, agua, electricidad y cloacas) es adecuada?

Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

“

Hay un gran problema de cloacas. La planta para tratamiento de los líquidos está desbordada. Hay ciudadanos sin acceso a agua potable. Además falta inversión en espacios públicos y espacios verdes.

”

Lider del AM de Córdoba

“

Hay un monopolio sobre la provisión de servicios así que los precios se fijan unilateralmente porque es la única opción para tener acceso y hay muchas demoras.

”

Lider del AM de Córdoba

“

Hay brecha en infraestructura y servicios. Los sectores vulnerables que están muy alejados y tienen poca disponibilidad de recursos tienen menos acceso y muchas veces no reciben el mantenimiento adecuado en la infraestructura por parte de las empresas proveedoras. Están muy relegados en ese sentido.

”

Lider del AM de Córdoba

Esta herramienta posibilita diagnosticar el estado de situación de la urbanización y proyectar escenarios de crecimiento futuro, analizando de manera integrada un conjunto de variables que aportan los censos nacionales: Acceso a servicios sanitarios (A), Densidad de población (D) y Necesidades Básicas Insatisfechas (N)⁽⁴⁾.

Es una forma de lectura del territorio que permite clasificar áreas urbanas en distintas categorías, en función de los tres indicadores ya descriptos. La unidad de análisis de esta metodología son los radios censales ya que se corresponden con las unidades geográficas más desagregadas.

El cruce de estos tres indicadores nos permite caracterizar ocho tipologías de áreas, las que se describen en el cuadro subsiguiente.

—
Fuente: Lanfranchi, 2017.

Tabla 3. Tipologías del ADN Urbano

	Bajo acceso a infraestructura (*)		Acceso adecuado a infraestructura	
Baja densidad D < 70 hab/ha	Vulnerable	Preurbanizada	Suburbanizada deprimida	Suburbanizada
Alta densidad D ≥ 70 hab/ha	Crítica	Preurbanizada saturada	Urbanizada deprimida	Urbanizada
	Alto NBI N < Media	Bajo NBI N ≥ Media	Alto NBI N < Media	Bajo NBI N ≥ Media

—
Fuente: Lanfranchi, 2017.

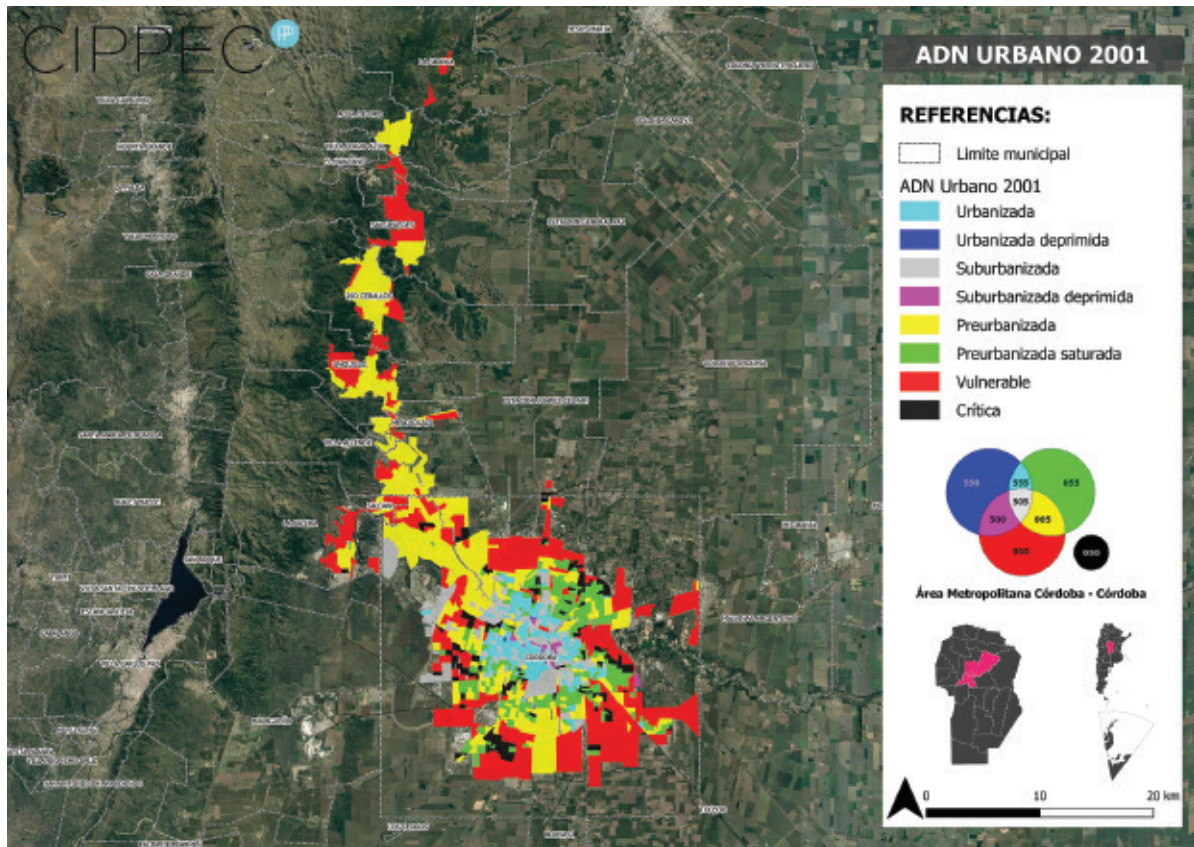
(*) El indicador toma los servicios sanitarios básicos relevados por el Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda del INDEC, esto es: existencia de agua de red y red de cloacas.

Los resultados del estudio de ADN para los departamentos del área metropolitana de Córdoba muestran que para el año 2001 la existencia de áreas vulnerable en los bordes del aglomerado era significativa. Estas áreas se encuentran acompañadas por una gran extensión de zonas preurbanizadas, es decir, zonas con baja densidad poblacional, cuya población tiene cubiertas las necesidades básicas, así como por algunas zonas críticas principalmente alrededor del aglomerado que rodea a la ciudad de Córdoba. Las zonas críticas presentan alta densidad poblacional y altos niveles de necesidades básicas insatisfechas.

El análisis del ADN Urbano para el año 2010 en el área metropolitana de Córdoba muestra una mejora de las condiciones críticas y vulnerables. Predominan las áreas preurbanizadas en todo el aglomerado, con baja densidad poblacional. Mientras que en el sector sur aún se evidencian algunas extensiones de zonas vulnerables.

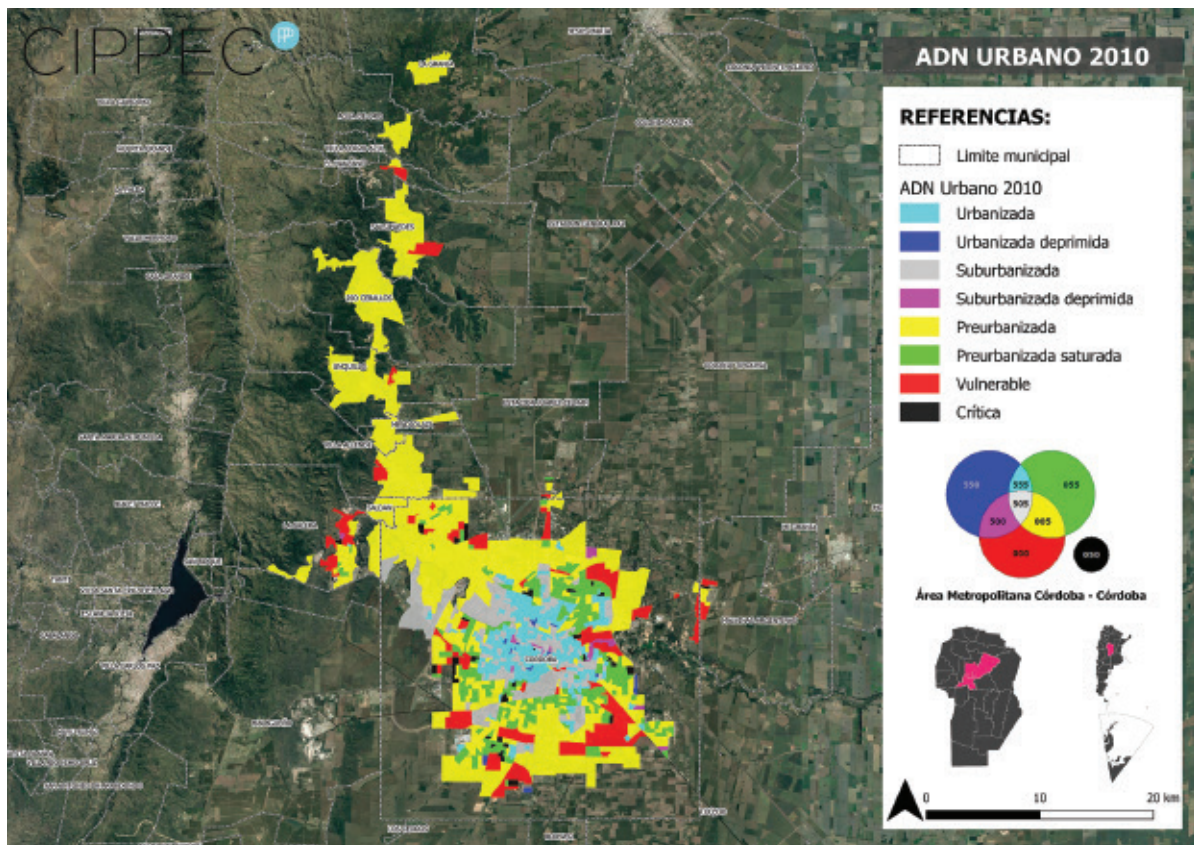
⁽⁴⁾ Si bien el período de estudio del trabajo del LUD (2006 - 2016) no coincide exactamente con el período intercensal (2001 - 2010), nos sirve para establecer una comparación entre incremento de la población y consumo de suelo.

Mapa 3. ADN Urbano 2001 para el área metropolitana de Córdoba



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC - LUD 2018 y en base a CNPhyV, 2001.

Mapa 4. ADN Urbano 2010 para el área metropolitana de Córdoba



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC - LUD 2018 y en base a CNPhyV, 2010.

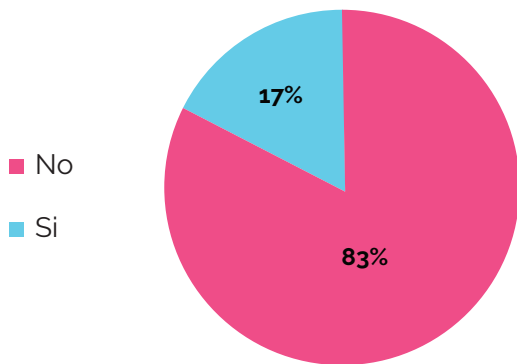


D. TRANSPORTE Y MOVILIDAD

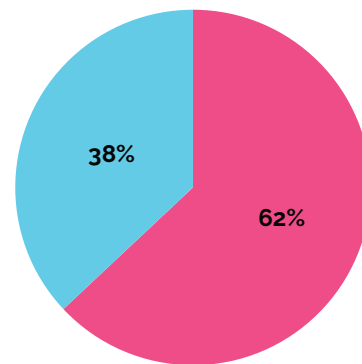
La percepción de los actores sobre transporte y movilidad muestra que más del 80% de los entrevistados considera que la frecuencia y cobertura del transporte público no es adecuada. Asimismo, el 62% de los líderes entrevistados opinó que la tarifa del transporte público no es adecuada para la mayor parte de la población.

Las carencias del sistema de transporte público obligan a gran parte de la población a recurrir al transporte privado como medio de desplazamiento, lo que se traduce en modelos de ciudad poco seguros, poco sostenibles e inequitativas.

Gráficos 11 y 12. Porcentaje de percepción sobre el transporte público



¿La frecuencia y cobertura del transporte público es adecuada?



¿La tarifa del transporte público es accesible para la mayor parte de la población?

Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

“

Transporte público no es de buena calidad. Los que lo usan lo hacen por necesidad, ya que quienes tienen la posibilidad de moverse con sus propios autos lo prefieren, dificultando la movilidad en el centro por la saturación vehicular.

”

Líder del AM de Córdoba

“

La movilidad urbana es compleja y se realiza sobre todo en autos privados ya que el sistema de transporte público es muy deficiente. Hay gran cantidad de autos y personas, y el tránsito es un caos. La tasa de crecimiento vehicular en la ciudad es elevada.

”

Líder del AM de Córdoba



El 62% de los líderes entrevistados

opinó que la tarifa del transporte público no es adecuada para la mayor parte de la población.



“

La mancha urbana de Córdoba es una de las de mayor tamaño de Sudamérica. El servicio de transporte no es bueno y por la cantidad de autos circulando, el tráfico en la ciudad es un problema. Los recorridos de las líneas de colectivo no son eficientes. El sistema es inadecuado.

”

Líder del AM de Córdoba

“

Es una ciudad muy grande y el sistema es totalmente ineficiente. El transporte público lo utilizan quienes no pueden acceder al auto: estudiantes y personas de bajos recursos económicos.

”

Líder del AM de Córdoba

“

El transporte es uno de los más caros del país y de los peores. Tenemos una estructura urbana muy dispersa, entonces el costo por kilómetro es muy alto. Se necesitarían subsidios pero no hay dinero entonces es caro y malo.

”

Líder del AM de Córdoba

“

El transporte público es una debilidad. Falta mantenimiento de los colectivos. El precio no se corresponde con la prestación de servicio.

”

Líder del AM de Córdoba



E. ESPACIOS VERDES

Respecto de las plazas y parques públicos, el relevamiento arrojó que la mayoría de los cordobeses consideran que no existen espacios verdes adecuados en cantidad, calidad, distribución territorial y accesibilidad (62%).

El área metropolitana de Córdoba se caracteriza por su convivencia con una geografía de sierras incorporadas a la vida urbana. Ubicado al pie del monte de las sierras Pampeanas, el aglomerado concentra más de un tercio de la población total de la provincia.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda un mínimo de 10 m² de espacios verdes por habitante. En términos de espacios verdes, en el área metropolitana de Córdoba se destacan el parque Sarmiento, el corredor verde de la Cañada, entre otros.

Cabe destacar que la particular interacción de Córdoba con el entorno natural la ubica como una opción turística de preferencia.

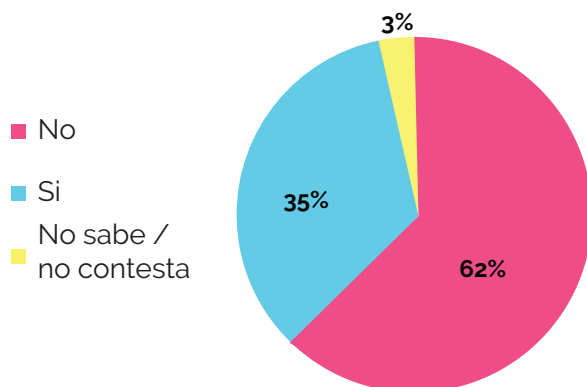


Gráfico 13. Porcentaje de percepción sobre plazas y parques públicos

¿Existen plazas y parques públicos adecuados en cantidad, distribución territorial, accesibilidad y calidad?

Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.



La particular interacción de Córdoba con el entorno natural

lo ubica como una opción turística de preferencia.

2.1.4 Inequidad social

Para continuar con el diagnóstico perceptivo, el Programa de Ciudades pidió a los entrevistados que califiquen la situación de la pobreza y desigualdad en el aglomerado, calificándola en las siguientes categorías: excelente, muy bueno, bueno, regular y malo.

Cuando se preguntó sobre los indicadores de desigualdad, los actores tuvieron opiniones diversas. Por un lado los entrevistados señalaron que el área metropolitana de Córdoba es muy inequitativa, y que eso se puede evidenciar en la fragmentación territorial que posee. Asimismo, muchos de los entrevistados señalaron que la inequidad social se puede ver en el aumento del desempleo, barrios informales e inseguridad que evidenció el aglomerado en los últimos años.

Por el contrario, otros entrevistados señalaron que los niveles de desigualdad no son muy altos, sino que el área metropolitana es más bien equitativa. En este sentido, las opiniones remarcaron que los niveles de inequidad son aún manejables y que la escala del área metropolitana permite atenderlos.

Asimismo, si bien algunos entrevistados más optimistas consideran que el área metropolitana de Córdoba está mejor en términos de inequidad respecto a otras ciudades de la Argentina, se reconoce que se intensificó la segregación territorial a partir del desarrollo de urbanizaciones cerradas, principalmente al oeste y norte de Córdoba.

Muchos de los entrevistados señalaron que la inequidad social se puede ver en el **aumento del desempleo, barrios informales e inseguridad.**



“

Hay inequidad social, pero todavía en niveles aceptables en relación al mundo y a otras ciudades argentinas.

”

Lider del AM de Córdoba

“

Los planes de viviendas social relocalizaron poblaciones de villas en territorios alejados que no tienen movilidad ni infraestructura. Los municipios habilitaron lotes viejos sin desarrollar gracias a los créditos ProCreAr y se expulsó a mucha gente de Córdoba hacia la periferia, accediendo a esos lotes incluso sin servicios.

”

Lider del AM de Córdoba

“

En este último tiempo se ve un poco más, creo que la inequidad ha crecido. Es algo latente. Cada vez que el INDEC mide la pobreza el promedio de Córdoba es más alto que otras partes del país, pero no es tan visible.

”

Lider del AM de Córdoba

“

La inequidad ha sido creciente. La pobreza es un tema muy desatendido donde ha habido poca política pública, sobre todo no hay una política social de hábitat que sea preventiva. Hay asistencialismo de emergencia.

”

Lider del AM de Córdoba

“

Hay mucha desigualdad, hay zonas que están muy bien y otras que están muy mal. Una gran masa poblacional muy preparada educativamente, capaz de ser versátil en la búsqueda laboral y con oportunidades. Por otro lado, hay una masa periférica incapaz de acceder, con muchas trabas y con pocas oportunidades. Esto se refleja en la segregación espacial y socio-económica en la periferia.

”

Lider del AM de Córdoba

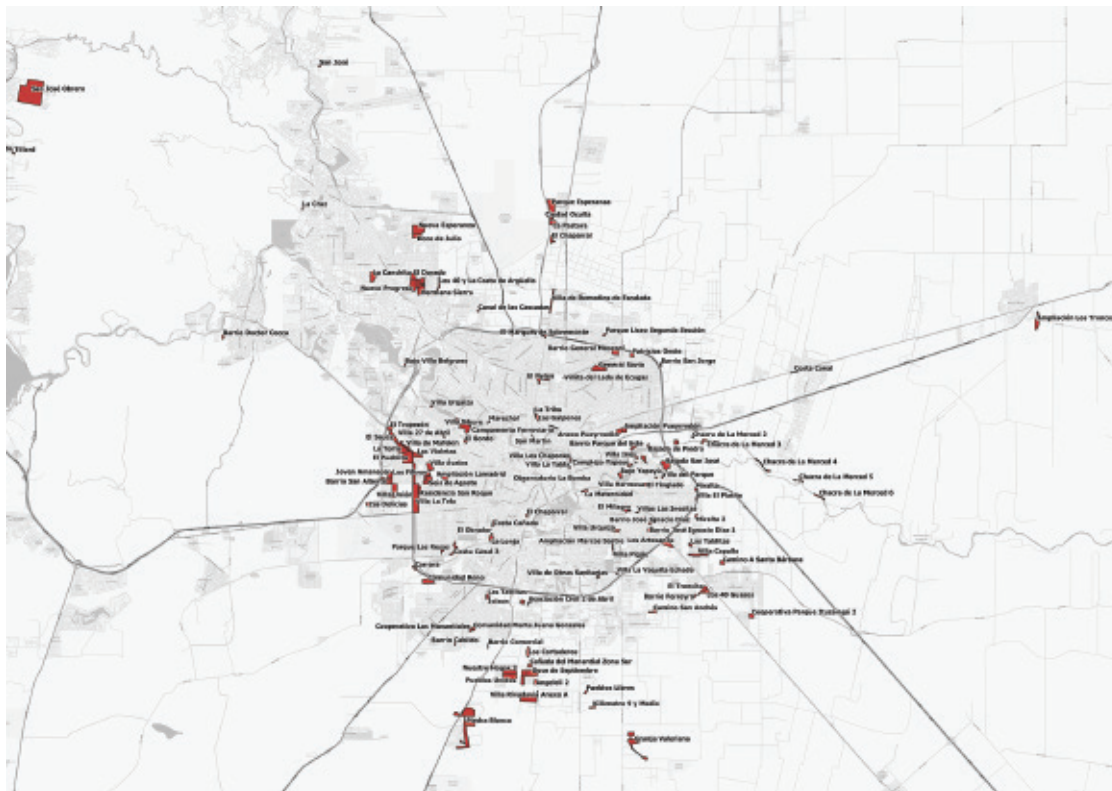
“

La brecha social está más marcada, cada vez hay más countries y los asentamientos informales también han crecido.

”

Lider del AM de Córdoba

Mapa 5. Barrios populares del área metropolitana de Córdoba

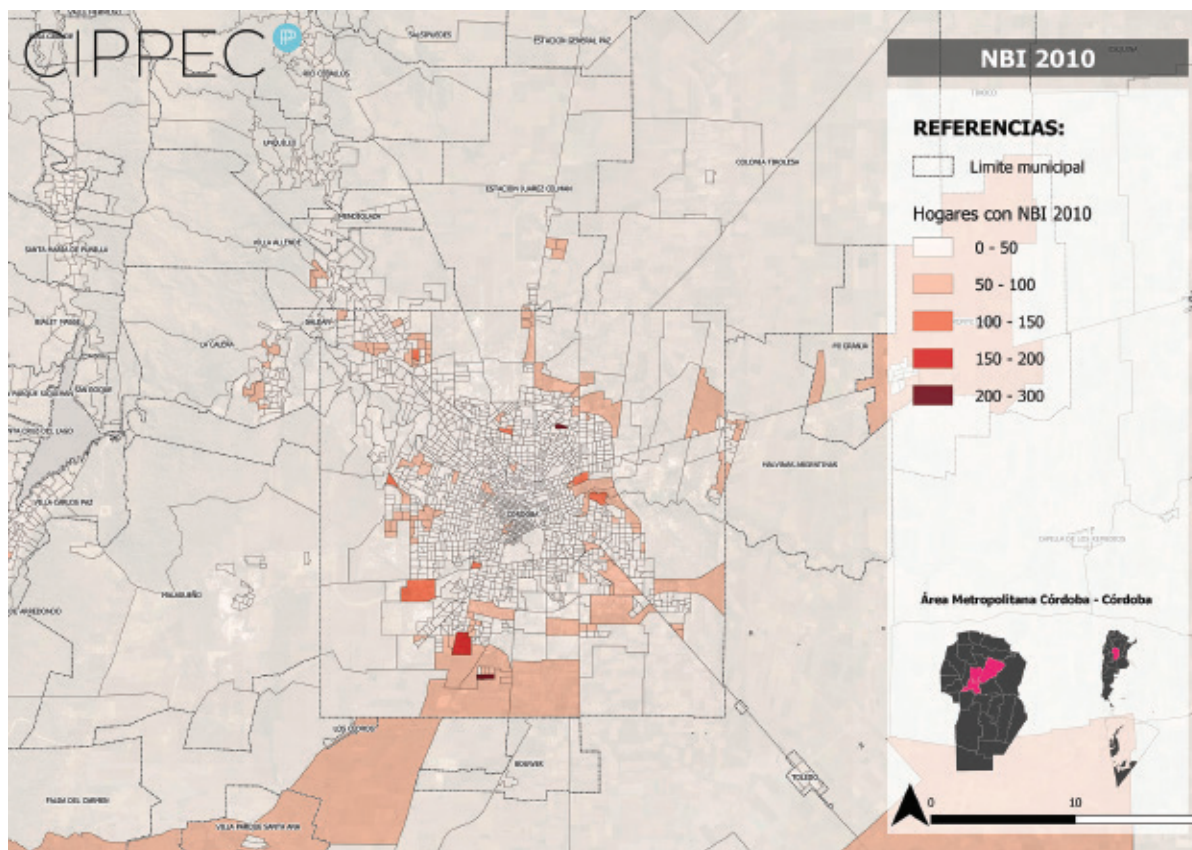


Fuente: RENABAP, 2018.

El mapa con datos de barrios populares del RENABAP muestra que la ubicación de los sectores con mayor NBI se ubica de manera

distribuida en todo el contorno del área metropolitana de Córdoba.

Mapa 6. NBI del área metropolitana de Córdoba



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, LUD 2018, en base a CNPhyV, 2010.

Cuando miramos a la inequidad en términos de la distribución de la población con necesidades básicas insatisfechas en el territorio y entendiendo al NBI como indicador de pobreza estructural, observamos que la población con los mayores índices se localizan en sectores periféricos del sur del aglomerado principalmente.

De esta forma los sectores más pobres del área metropolitana están ocupando las peores localizaciones urbanas en términos de acceso a infraestructura urbana, transporte y movilidad y cambio climático, entre otros.

Estos datos de expansión urbana y aumento de la brecha social coinciden con los analizados por el Programa de Ciudades de CIPPEC. Si tomamos los datos sobre uso de suelo residencial en el área metropolitana de Córdoba elaborados por el LUD para el período 2006 – 2016, un 13% del crecimiento urbano se corresponde a vivienda informal y vivienda social

Los sectores más pobres del área metropolitana están ocupando las peores localizaciones urbanas en términos de acceso a infraestructura urbana, transporte y movilidad y cambio climático, entre otros.





2.1.5 Resiliencia urbana

El IVSD es una evaluación cuantitativa, estadística que permite identificar la heterogeneidad de la distribución geográfica de la vulnerabilidad social frente a posibles catástrofes climáticas. A partir de la observación de un conjunto de indicadores analizados por radio censal se mapea la distribución geográfica de la población vulnerable (Natenzon, 2015).

Para el desarrollo del Índice se empleó la metodología construida para el Proyecto UBACYT - PDTS-PF01 (2013-2015)⁽⁵⁾ del Programa de Investigaciones en Recursos Naturales y Ambiente (PIRNA) de la Universidad de Buenos Aires. Elaborado en base a Minaya (1998), Hearn Morrow (1999), Barrenechea et al. (2003) y proyecto UBACYT 2013-2016 ⁽⁶⁾ también del PIRNA.

Las bases estadísticas con las que se trabajó para elaborar el IVSD provienen del Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2010 de la base REDATAM (actualizada el 8 de junio de 2015) y, complementariamente, de direcciones o secretarías de estadística de instituciones oficiales.

La delimitación del área urbana se realizó por análisis visual de imágenes satelitales de alta resolución espacial y cartografía de uso de suelo de la provincia.

Para conformar el IVSD se tuvieron en cuenta las condiciones sociales, habitacionales y económicas de la población. A su vez para cada una de estas dimensiones fueron definidos variables e indicadores. Cada indicador seleccionado (10 en total) dio cuenta de algunos aspectos significativos que hacen a la complejidad social y, en consecuencia, a la vulnerabilidad social previa a un desastre.

Para la dimensión social, las variables analizadas fueron: educación (a partir del indicador del analfabetismo), salud (medida por la distancia óptima de acceso a un centro de salud equivalente a menos de 2,5 km), y por

último la demografía (teniendo en cuenta la cantidad de personas menores a 14 años y mayores a 65, población con limitaciones operativas y/o de discernimiento que requieren asistencia ante un posible desastre). Para operacionalizar la dimensión habitacional, las variables observadas fueron la vivienda (considerando el hacinamiento crítico que da cuenta del capital habitacional del que dispone la población estudiada) y el acceso a servicios básicos (red pública de agua potable y de desagües cloacales). Por último, la dimensión económica fue desagregada en las variables de trabajo (medida por la cantidad de desocupados), nivel educativo de los jefes del hogar y la presencia de hogares sin cónyuge que pone en desventaja a la familia para la vida cotidiana, mucho más en las situaciones extraordinarias de catástrofes.

A partir de la agregación de estos datos, el IVSD en valores absolutos permite detectar las unidades político administrativas o censales con mayor cantidad de población vulnerable, mientras que el IVSD en valores relativos detecta aquellas unidades político administrativas o censales en donde el porcentaje de población vulnerable de esa unidad/ radio censal es mayor en relación al total de su población. El IVSD síntesis a nivel de radio censal se calcula por combinación de los valores absolutos y relativos.

En total se elaboran 23 mapas: 10 absolutos (un mapa por cada indicador), 10 relativos, 1 IVSD síntesis de la relación entre el resultado absoluto y el relativo, 1 IVSD absoluto y 1 IVSD relativo.

La zona de estudio es aglomerado de Córdoba, una de las áreas urbanas metropolitana más importante de la región Centro, con 1.515.027 habitantes según datos del último censo de población en una superficie de 44.128 hectáreas. Está formado por los municipios de:

- Santa María
- Córdoba Capital
- El Manzano
- Villa Allende
- Saldán
- La Pampa
- Agua de Oro
- Villa Cerro Azul

⁽⁵⁾ Proyecto UBACYT - PDTS-PF01 (2013-2015): "Pensando en el futuro, actuando hoy: El uso de información sobre vulnerabilidad social para la gestión de riesgo de desastres".

⁽⁶⁾ Proyecto UBACYT (2013-2016): "La adaptación al cambio climático en grandes ciudades: Adecuación energética, vulnerabilidad social y normativa en el Aglomerado Gran Buenos Aires". Directora: Aurora Besalu Parkinson.

- Salsipuedes
- Río Ceballos
- Unquillo
- Mendiolaza
- Estación Juárez
- Celman
- La Calera
- Montecristo
- Mi Granja
- Malvinas Argentinas
- Malagueño
- Bouwer
- Toledo
- Los Cedros
- Villa Parque
- Santa Ana
- Santa Elena
- Colonia Tirolesa
- La Puerta
- General Paz
- San Nicolás
- Falda del Cañete

La mayor cantidad de población en la categoría de vulnerabilidad social alta se encuentra en el municipio Capital.

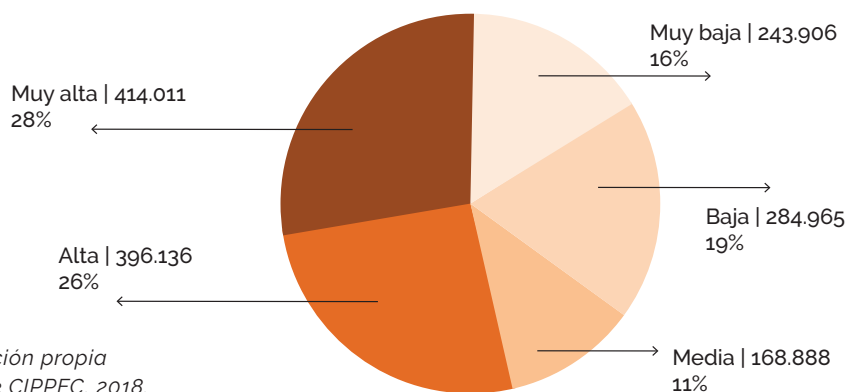
RESULTADOS

El gráfico muestra que alrededor del 54% de la población tiene la mayor vulnerabilidad social, donde se presentan los mayores valores de las 10 variables medidas en valores absolutos y relativos para la población, con altas tasas de analfabetismo, esta población está constituida por menores de entre 0 a 14 años y mayores de 65 años, con niveles altos de hacinamiento y desocupación, hogares con un jefe de hogar a cargo y educación máxima de

secundario incompleto, carencia de agua potable y cloacas y lejanía a los centros de salud.

La mayor cantidad de población en la categoría de vulnerabilidad social alta se encuentra en el municipio Capital. Mientras que el municipio que presenta la menor vulnerabilidad social a desastres es El Manzano.

Gráfico 14. Cantidad de población según categorías de IVSD en el área metropolitana de Córdoba



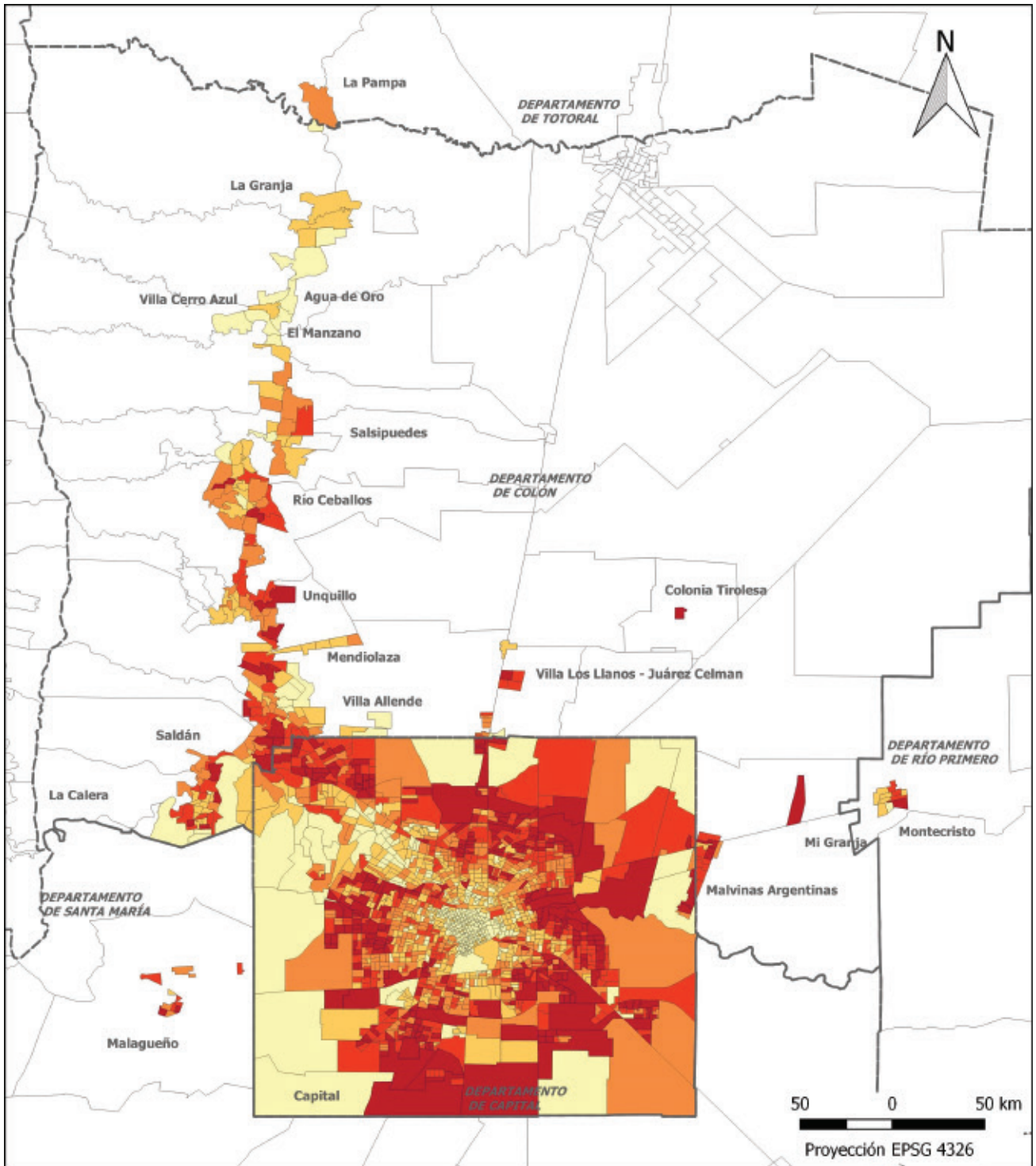
Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

Tabla 4. Total y porcentaje de personas, hogares, viviendas y superficie en hectáreas según categorías de ISVD síntesis para el área metropolitana de Córdoba

IVDS SINTESIS	POBLACIÓN	%	HOGAR	%	VIVIENDA	%	RADIOS CENSALES	%	SUPERFICIE (HA)	%
Muy Baja	243.906	16%	101.111	22%	142.764	27%	426	25%	10.785	13%
Baja	284.965	19%	92.248	20%	107.939	20%	373	22%	12.043	15%
Media	168.888	11%	51.669	11%	56.213	11%	199	12%	13.508	17%
Alta	396.136	26%	111.949	24%	117.075	22%	381	22%	29.133	36%
muy alta	414.011	28%	107.891	23%	107.112	20%	320	19%	16.336	20%
Total	1.507.906	100%	464.868	100%	531.103	100%	1.699	100%	81.806	100%

Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.



Mapa 7. IVSD absoluto del área metropolitana de Córdoba



CIPPEC 

IVSD absoluto del Gran Córdoba

Referencias

-  Radios censales
-  Departamentos

IVSD

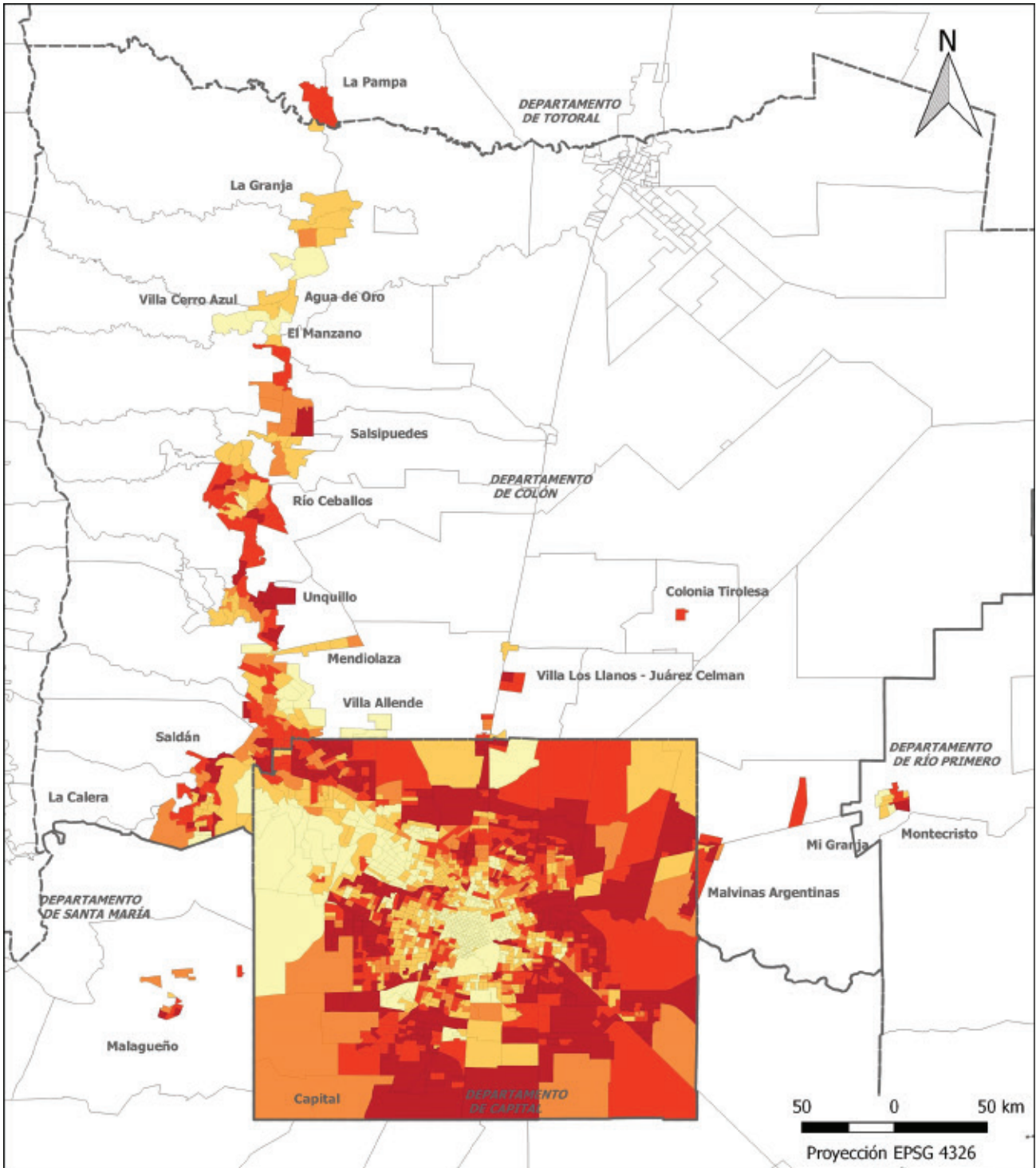
-  Muy bajo
-  Bajo
-  Medio
-  Alto
-  Muy alto

Elaboración sobre datos del Censo Nacional de Población y Vivienda al año 2010 y límites del Instituto Geográfico Nacional al año 2017.



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

Mapa 8. IVSD síntesis del área metropolitana de Córdoba



CIPPEC

IVSD síntesis del Gran Córdoba

Referencias

- Radios censales
- ▭ Departamentos

IVSD síntesis

- Muy bajo
- Bajo
- Medio
- Alto
- Muy alto

Elaboración sobre datos del Censo Nacional de Población y Vivienda al año 2010 y límites del Instituto Geográfico Nacional al año 2017.

Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

CAMBIO CLIMÁTICO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE CÓRDOBA: PERCEPCIÓN DE LA COMUNIDAD Y ACCIONES GUBERNAMENTALES

De acuerdo a las entrevistas realizadas a los líderes, se reconocen algunos efectos del cambio climático. La mayor cantidad de respuestas recopiladas estuvo relacionada al aumento de las inundaciones, así como las sequías e incendios. En segundo lugar, los líderes destacaron el aumento de las precipitaciones y a la modificación de las estaciones.

Además de los efectos que el cambio climático ocasiona en el aglomerado, el Programa de Ciudades preguntó qué hace el área metropolitana de Córdoba en términos de adaptación y mitigación del cambio climático para conocer la opinión de los líderes locales. Algunas medidas identificadas fueron:

- Gestión de residuos sólidos y urbanos.
- Políticas de concientización.
- Desagües pluviales.
- Desarrollo de techos verdes.
- Arbolado urbano.

La opinión de los líderes respecto de las acciones de gobierno que permitan mejorar la resiliencia urbana y mitigar los efectos del cambio climático en el área metropolitana está dividida entre una mayoría que considera que no existen dichas políticas, y otro grupo que cree que se llevan adelante políticas de mitigación y adaptación.

El gráfico a continuación muestra que un 55% de los entrevistados considera que no se utilizan los sistemas de alerta temprana ni se usa la tecnología necesaria para proteger la infraestructura, los activos y a los integrantes de la comunidad de las consecuencias del cambio climático.

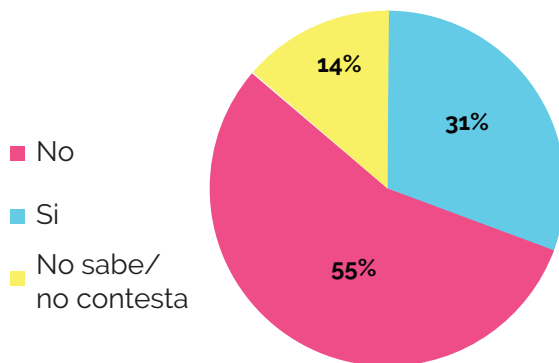


Gráfico 15. Porcentaje de percepción sobre uso de tecnologías y sistemas de alerta temprana

¿Se usan tecnologías y sistemas de alerta temprana para proteger la infraestructura, los activos y a los integrantes de la comunidad?

Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

“

El régimen de lluvias cambió bastante. Lluve mucho en poco tiempo o llueve poco en mucho tiempo. Esto afecta mucho las cosechas que impacta en la producción y en la economía local.

”

Líder del AM de Córdoba

“

Aumentó la temperatura, el régimen de lluvia y de granizo, lo cual produce inundaciones y afecta a los ríos. Además disminuyeron bosques nativos.

”

Líder del AM de Córdoba



“

Córdoba históricamente era una ciudad seca, ahora es húmeda y hay más lluvias. También se evidencia un aumento de las temperaturas. Hay muchos bosques nativos que han cedido al campo por la soja y eso impacta en el ecosistema local.

”

Lider del AM de Córdoba

“

Hubo incendios en el 2017, y las cenizas fueron a las cuencas impactando en el proceso de potabilización del agua, se hace mucho más difícil de procesar.

”

Lider del AM de Córdoba

“

Sufrimos más sequías, falta de agua cuando las napas se deprimen. Hay inundaciones y aumento de temperaturas.

”

Lider del AM de Córdoba

“

Hubo fenómenos climatológicos que no son habituales para la región. Córdoba se caracteriza por ser una zona semi árida con pocas lluvias, y hubo lluvias muy intensas que, sumado a la deforestación de bosques nativos, provocaron crecidas en ríos e inundaciones.

”

Lider del AM de Córdoba

“

Modificación del régimen lluvias, prolongación sequías, plagas como el dengue, zika, riesgo de incendios y prolongación de inundaciones.

”

Lider del AM de Córdoba

2.1.6 Emprendedorismo y economía de plataformas

Como parte del proceso de planificación en el área metropolitana de Córdoba, se procedió a realizar un relevamiento específico entorno a la dinámica del ecosistema emprendedor local, sus oportunidades y desafíos. Para ello, se realizó una serie de entrevistas en profundidad a los fines de conocer la percepción de una muestra no representativa de 12 emprendedores y 15 referentes de organizaciones de apoyo emprendedor. Asimismo, dichas entrevistas se complementaron con una instancia de encuesta web, completada en dicho caso por 15 emprendedores y 13 referentes de organizaciones.

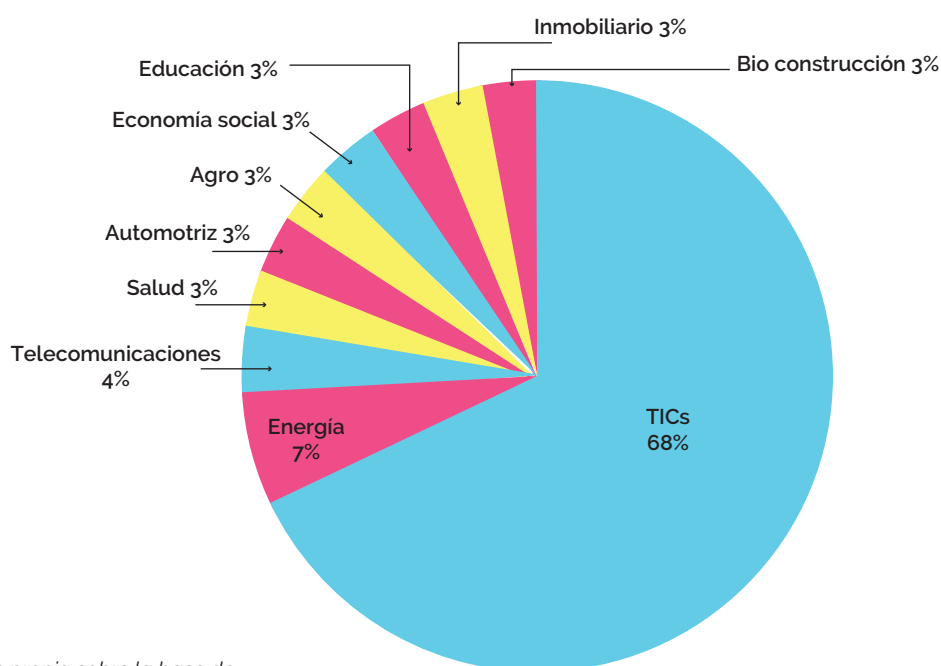
En la fase de entrevistas, se indagó sobre la percepción tanto de los emprendedores como de los referentes de las organizaciones respecto de qué sector o sectores exhibían mayor potencial para el desarrollo de emprendimientos. Se contabilizó la cantidad de menciones que cada sector recibió en el conjunto de entrevistas, pudiendo ser más de un sector por entrevistado. Los resultados se presentan de forma agregada en el gráfico a continuación.

Tanto los emprendedores como los referentes de organizaciones de apoyo emprendedor coincidieron en señalar al sector TICs como el más dinámico y con mayor expansión de los últimos años en la ciudad de Córdoba. En menor medida, tal como se puede observar en el gráfico a continuación, se mencionaron los sectores de energía, telecomunicaciones, automotriz, agro, entre otros.

Dentro del sector TICs, los subsectores más nombrados fueron Agrotech (soluciones tecnológicas aplicadas al agro), Economía Colaborativa y Fintech (soluciones tecnológicas aplicadas a finanzas). Le siguen a continuación, los modelos de E-commerce (comercio electrónico), Edtech (soluciones tecnológicas aplicadas a la Educación), Data Science (manejo y análisis de datos), IoT (Internet de las cosas). Por último, en menor medida, fueron mencionados los subsectores de Regtech (soluciones tecnológicas dirigidas a cumplir y adaptarse a los requerimientos regulatorios de cada sector), Healthtech (soluciones tecnológicas aplicadas a la salud) y el Marketing digital.

Uno de los indicadores incluidos en la encuesta web apuntaba a conocer cuál era percibida como la principal motivación para emprender en esta ciudad. Las opciones incluidas eran: a) necesidad, b) oportunidad de negocio, c) modo de vida.

Gráfico 16. Porcentaje de sectores con mayor potencial emprendedor, según percepción de entrevistados



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

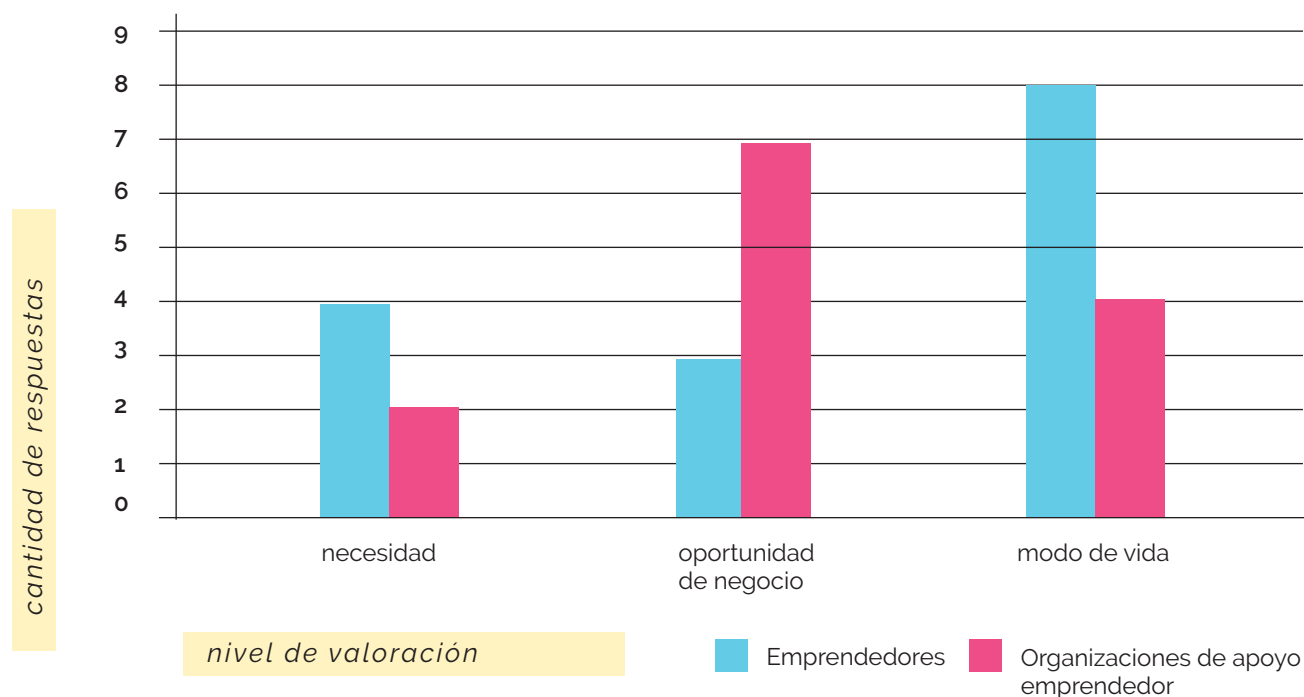
Al respecto, poco más de la mitad de los emprendedores encuestados (8 emprendedores) y 4 referentes de organizaciones que representan alrededor del 30% de las organizaciones encuestadas consideraron que la principal motivación para iniciar un emprendimiento es el "modo de vida". Por otro lado, el 20% de los emprendedores encuestados y un poco más de la mitad de las organizaciones coincidieron en que la principal motivación para emprender en Córdoba es la "oportunidad de negocio". Por último, la respuesta menos mencionada fue la "necesidad", aunque es preciso destacar que 4 emprendedores y 2 organizaciones la destacaron como la principal motivación para emprender.

Uno de los objetivos principales del relevamiento era identificar el nivel de desarrollo y los obstáculos y oportunidades existentes para el impulso de iniciativas de "economía colaborativa" o "economía de plataformas". Entendemos por estos conceptos a aquellos modelos

de producción, consumo o financiación que se basan en la intermediación entre la oferta y la demanda generada en relaciones entre iguales (Peer-to-peer, P2P, o business-to-business, B2B) o de particular a profesional a través de plataformas digitales que no prestan el servicio subyacente, generando un aprovechamiento eficiente y sostenible de los bienes y recursos ya existentes e infrautilizados, permitiendo utilizar, compartir, intercambiar o invertir los recursos o bienes, pudiendo existir o no una contraprestación entre los usuarios.

La economía colaborativa y de plataformas es aquella que concibe modelos de producción, consumo o financiación que se basan en la intermediación de plataformas digitales entre la oferta y la demanda.

Gráfico 17. Principal motivación para emprender en el ecosistema local



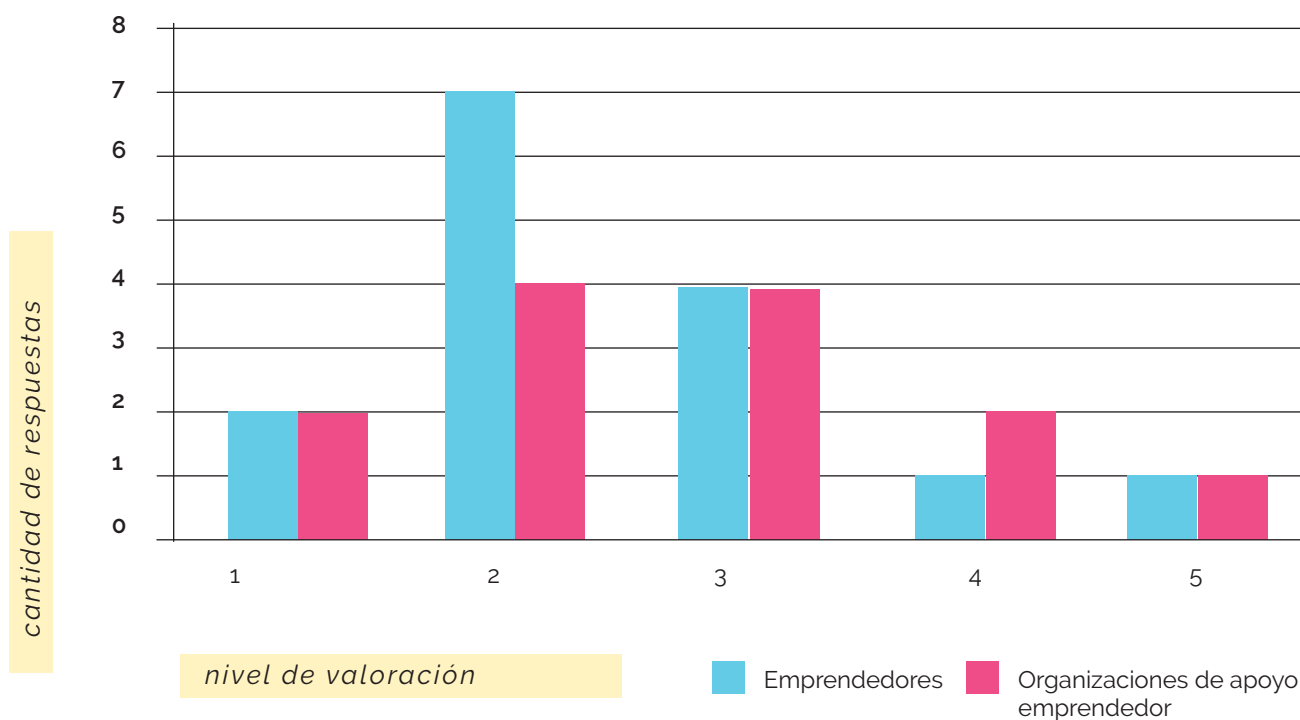
Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

En la instancia de la encuesta web, se consultó tanto a emprendedores como a referentes de organizaciones respecto de su percepción sobre el nivel de penetración de soluciones de economía colaborativa y de plataformas en el Área Metropolitana de Córdoba. Las respuestas posibles se encontraban en el rango entre 1 (muy bajo) y 5 (muy alto). Los resultados se presentan en el gráfico a continuación.

En este caso, no se observan grandes disparidades entre las respuestas de emprendedores y organizaciones de apoyo emprendedor. Para ambos públicos encuestados el nivel de penetración de este tipo de economía es en general bajo. Sólo 2 emprendedores y 3 referentes de organizaciones, consideraron "alto" o "muy alto" este nivel de penetración. El resto de las respuestas se ubicaron entre "muy bajo" e "intermedio".

Uno de los objetivos del relevamiento era identificar el nivel de desarrollo y los obstáculos y oportunidades existentes para el **impulso de iniciativas locales de economía colaborativa y de plataformas.**

Gráfico 18. Nivel de penetración local de soluciones de economía colaborativa/ de plataformas



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.



2.2 Etapa II. Definición de proyectos estratégicos

El día de la presentación del diagnóstico, luego de la exposición del equipo del Programa de Ciudades de CIPPEC y la elección de los ejes estratégicos a abordar, CIPPEC propuso y explicó la dinámica de trabajo a desarrollar en cada una de las mesas: la metodología de scrum management. Se indicó el objetivo de esa mañana de trabajo, que debía

culminar alcanzando consenso en torno al desarrollo de un proyecto en cada mesa, para el cual el grupo se comprometería a reunirse una hora por semana durante 3 meses, para definir acabadamente el proyecto, analizar antecedentes producidos en otros lugares, definir cronograma, presupuesto, responsables de tareas y delinear los detalles necesarios para, una vez definido el proyecto, avanzar en su implementación.



Una vez separados en las dos mesas de trabajo, se repartieron post-its entre los participantes y se estableció un tiempo de tres minutos para que cada uno escribiera el título de un posible proyecto vinculado con el eje a abordar en la mesa. Se dio un minuto a cada uno para presentar ante sus colegas en qué

consistía su proyecto. Finalizada la ronda de presentaciones, se dio la instrucción de que cada persona seleccionara los dos proyectos que más le habían gustado y escribiera cada uno en un post-it separado. Luego de finalizada la votación, las propuestas que resultaron ganadoras fueron las siguientes:

Eje 1

Programa de movilidad sustentable para la vinculación de los distritos Abasto, Familia y Joven correspondientes al área central de la ciudad de Córdoba

El proyecto se propone definir un plan de acciones y políticas públicas que, poniendo énfasis en la movilidad sustentable, permitan vincular los distritos Abasto, Familia y Joven de la ciudad de Córdoba, y de esta manera potenciar su desarrollo socio económico y ambiental y el mejoramiento de la calidad de vida de quienes lo habitan o transitan.



Los equipos contaron con una coordinadora local. María Belén Barroso fue responsable de convocar a las reuniones semanales, moderar las discusiones en las mesas de trabajo y distribuir las tareas entre los participantes.

Desde CIPPEC se designaron dos asesores especialistas en cada una de las dos temáticas sobre las que trabajaron las mesas. Sebastián Anapolsky acompañó y asesoró en las discusiones y definiciones sobre el proyecto de movilidad urbana. Mientras que Alfredo Garay trabajó junto a la mesa de desarrollo urbano en la definición del proyecto de creación del portal de datos abiertos. Ambos especialistas fueron responsables de dar seguimiento periódico a los equipos de trabajo y estuvieron en contacto

Eje 2

Creación de un portal colaborativo de datos abiertos para el desarrollo estratégico del corredor de Sierras Chicas

El proyecto se propone brindar insumos para el establecimiento de políticas públicas orientadas al desarrollo estratégico y la construcción de agenda vinculando a los municipios y comunas correspondientes al corredor de Sierras Chicas de Córdoba, mediante la implementación de un portal colaborativo de datos abiertos que permita la generación y visibilización de información e indicadores específicos.



con los coordinadores locales, así como participaron de las tres visitas mensuales.

El equipo de CIPPEC viajó una vez por mes, un total de tres viajes (5 de octubre, 1 de noviembre y 23 de noviembre), para apoyar y guiar el trabajo en ambas mesas.

Con posterioridad a los scrums semanales, la coordinadora enviaba una minuta con los avances logrados, los compromisos asumidos por cada participante y los pasos a seguir en la reunión siguiente. Este material era compartido con los participantes de las mesas y con el equipo de CIPPEC, quienes hacían una devolución para orientar el trabajo de los equipos.





Así se fue avanzando en la **definición de los proyectos**, con la correspondiente identificación de objetivos, alcance, cronograma y presupuesto estimado.



Así se fue avanzando en la definición de los proyectos, con la correspondiente identificación de objetivos, alcance, cronograma y presupuesto estimado. En la instancia de scrum mensual, el trabajo comenzaba con presentaciones de los coordinadores de CIPPEC, relacionadas a los proyectos a trabajar en cada mesa, con el fin de ayudar a enfocar y definir adecuadamente los proyectos y el alcance de los mismos. Luego se trabajaba en scrums durante dos horas y media.

Durante los viajes para las reuniones mensuales, también se realizaron visitas a los lugares de los proyectos.

A lo largo del proceso, los proyectos fueron ajustados en función del trabajo de las mesas, las recomendaciones realizadas y las correcciones incorporadas en los scrums.

A continuación de desarrollan ambos proyectos.

A large, solid yellow triangle is positioned in the bottom-left corner of the page, extending diagonally towards the top-right. The text is overlaid on this yellow area.

- Proyectos estratégicos

Programa de movilidad sustentable para la vinculación de los distritos Abasto, Familia y Joven correspondientes al área central de la ciudad de Córdoba



Por Sebastián Anapolsky

Fortalecer el área central de la Ciudad a través de la promoción de formas de movilidad más inclusivas y sustentables y el desarrollo de espacios públicos de calidad es una prioridad para una ciudad como Córdoba. Siendo una de las principales ciudades del país, segunda en cantidad de población y constituyendo un importante polo urbano con gran desarrollo económico, cultural, educativo y comercial, una nueva visión de ciudad que plantea recuperar la importancia del área central puede mejorar significativamente la calidad de vida de la población y consolidar nuevas oportunidades de desarrollo.

La ciudad en las últimas décadas creció hacia la periferia en forma desordenada y sin respetar la trama urbana tradicional, desarrollando una trama urbana dispersa y de muy baja densidad, con espacios residenciales segregados y alejados del área central. Este tipo de desarrollo aumenta la necesidad de realizar viajes en vehículos privados, disminuye la eficiencia y calidad del transporte público, reduce la calidad del espacio público y excluye a importantes grupos de la población que no pueden acceder a la movilidad individual.

En este contexto, el área central de la ciudad sufre de una importante congestión vehicular que, beneficiando solo a un grupo minoritario de la población, dificulta la movilidad en otros modos como el transporte público y la movilidad a pie o en bicicleta, generando importantes externalidades como los accidentes de tránsito y la contaminación ambiental.

Si bien gestionar la movilidad y el transporte en este contexto es un importante desafío, es importante comenzar a abordar este problema y desarrollar infraestructura para que los distintos tipos de movilidad puedan convivir de manera más ordenada y donde las oportunidades de acceder a los lugares de trabajo, establecimientos educativos o de salud y espacios de recreación sean más equitativas y no solamente para aquellos que cuentan con movilidad individual.

En el desarrollo de este proyecto se propuso entre los objetivos centrales el de jerarquizar el área central mejorando la conectividad entre una serie de distritos. Jerarquizar el área central es fundamental en una ciudad como Córdoba ya que es la forma de consolidar y potenciar las economías de aglomeración que se producen en las ciudades, donde la diversidad y cantidad de actividades potencian el desarrollo económico y generan oportunidades para una mayor cantidad de población. En consecuencia, reducir la congestión, mejorar la seguridad vial, aumentar la accesibilidad y reducir la dependencia de modos de transporte individual es clave para convertirse en una ciudad más pujante, moderna e inclusiva. En este sentido, el proyecto se propone trabajar en mejorar la calidad de los espacios públicos, aumentando la infraestructura para el transporte público, peatonal y para bicicletas, balanceando la prioridad que actualmente tiene el vehículo particular hacia otros modos y beneficiando a un grupo más amplio de la población.

Si bien para la ciudad cambiar los patrones de urbanización y la forma de movilidad de las últimas décadas requiere compromisos con otros actores, como el gobierno provincial, desarrolladores inmobiliarios y quienes viven en las nuevas urbanizaciones, es necesario comenzar a cambiar la prioridad que se le da actualmente al transporte individual para dar espacios a los otros modos. Esta es la única forma en que podemos pensar en una ciudad más inclusiva y sustentable.

Garantizar los espacios de movilidad implica que todos podemos movernos en forma segura y amigable, no importa el modo de transporte que elijamos para hacerlo. Si bien esto parece una obviedad, muchas ciudades, incluyendo Córdoba, invierten muchísimo más en infraestructura vial con foco en el automóvil que en infraestructura para otros modos, como carriles exclusivos para colectivos, veredas o ciclovías. En consecuencia, el transporte público deteriora su calidad ya que tiene que circular en medio de la congestión del vehículo particular y caminar o utilizar la bicicleta se vuelve cada vez más inseguro e inconveniente, produciéndose importantes situaciones de inequidad urbana donde es cada vez más difícil acceder a nuestras actividades diarias.

La iniciativa de potenciar zonas en el área central de Córdoba promoviendo la priorización del transporte público, el desarrollo de redes de ciclovías y mejoras en el espacio público son iniciativas desde el gobierno de la ciudad

que van a contribuir con este cambio de paradigma. Es importante que el gobierno de la ciudad pueda plasmar una nueva visión para una ciudad sustentable e inclusiva que priorice otro tipo de infraestructura que sea más amigable para las personas. Este proceso de planificación que se llevó a cabo entre la municipalidad y CIPPEC fue una oportunidad para discutir y repensar el paradigma actual de crecimiento urbano y de movilidad y para aprender de procesos similares que se vienen llevando a cabo en otras ciudades de Argentina y en otras partes del mundo.

El programa planteado presenta un conjunto de acciones o proyectos orientados a promover una movilidad más sustentable e inclusiva que conecte y potencie tres distritos pertenecientes al área central de la ciudad: distritos Joven, Abasto y Familia. Estas acciones vinculan acciones relacionadas con el desarrollo económico, el espacio público y la movilidad consolidando áreas relegadas como nuevos polos de desarrollo, buscando reducir el tráfico vehicular generando nuevos espacios de circulación en modos no motorizados, potenciando el transporte público y sumando espacios públicos de mayor calidad. Creemos que este tipo de acciones son correctas y necesarias para el desarrollo de una ciudad más amigable y que ofrezca una mejor calidad de vida para la población.

Programa de movilidad sustentable para la vinculación de los distritos Abasto, Familia y Joven correspondientes al área central de la ciudad de Córdoba

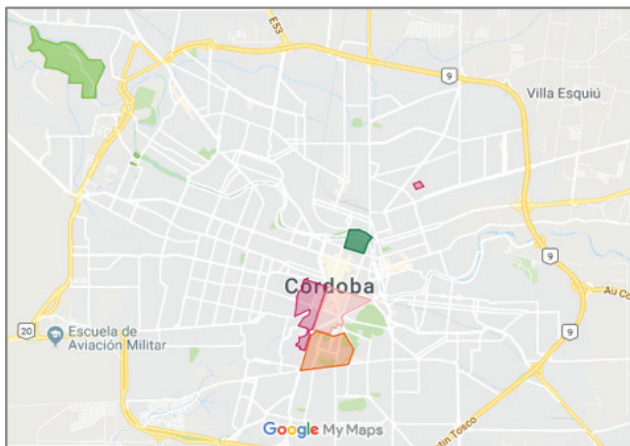


PROBLEMA A SOLUCIONAR

En el presente programa abordaremos el desarrollo de estrategias relacionadas con la movilidad sustentable para conectar los distritos del área central de la ciudad de Córdoba: Abasto, Familia y Joven. Puntualmente, el primero resulta un potencial polo de emprendedorismo; sin embargo es una zona tradicionalmente relegada del área central y requiere por lo tanto pensar acciones que estimulen el desarrollo social, cultural, económico y turístico de la zona. En el caso de los otros dos distritos, se presenta un exceso de congestión vehicular en horas pico, fines de semana y feriados; sumado a la falta de espacios públicos e infraestructura insuficiente para la movilidad no motorizada.

Desde hace algunos años, la Municipalidad de Córdoba viene trabajando a partir de la diagramación de cinco distritos para el planeamiento urbano y el desarrollo estratégico de la ciudad: Familia, Joven, Abasto, Verde y Ciudadano.

Distritos de la ciudad de Córdoba



Fuente: cordoba.gob.ar/distritos.

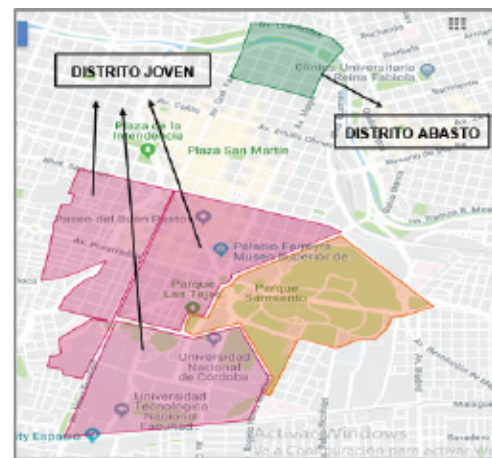
Localización de los distritos

- **Joven:** constituido por los barrios Güemes, Nueva Córdoba, zona Plaza España y la Ciudad Universitaria.
- **Abasto:** comprende 30 manzanas en la zona del Ex Mercado de Abasto y Mercado Norte.
- **Familia:** incluye el Parque Sarmiento, el Parque de las Tejas, el Centro de Educación Ambiental Recreativo, Ciudad de las Artes, el Parque de las Tejas y el futuro Centro de Arte Contemporáneo de Plaza España.

- **Verde:** conformado por el sector de la Reserva Natural San Martín, el futuro Parque del Chateau, Parque Kempes, Jardín Botánico, Universidad Libre del Ambiente; Arroyo El Infiernillo; el sector del río; el nuevo tramo de circunvalación urbana; la Reserva Nacional Militar "La Calera" y futuro bosque nativo urbano "Los Ombúes".
- **Ciudadano:** corresponde a los predios ferroviarios abandonados; Los Galpones, Estación Alta Córdoba y ex Forja.

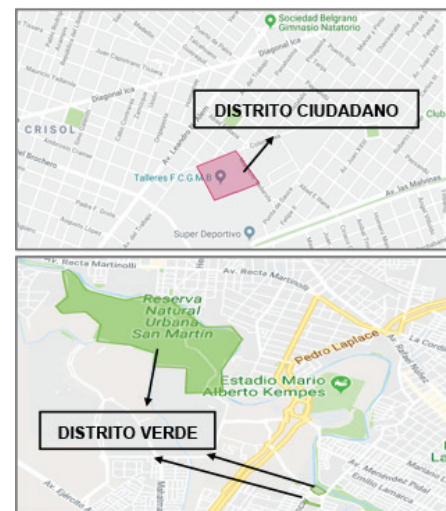
Distrito Central y otros

DISTRITOS DEL ÁREA CENTRAL



Fuente: cordoba.gob.ar/distritos.

DISTRITOS FUERA DEL ÁREA CENTRAL



Fuente: cordoba.gob.ar/distritos.

Si bien los distritos cuentan con obras de infraestructura en ejecución y promueven el involucramiento de los vecinos para llevar adelante una planificación participativa; emerge con fuerza la necesidad de pensar innovaciones socio-ambientalmente responsables que permitan articular y conectar estos espacios.

ANTECEDENTES DEL PROYECTO

En julio de 2017 la Municipalidad de Córdoba presentó, en el marco del proyecto Gobierno Abierto, el informe “Una ciudad en cifras” (2017), donde confirmó que el ejido urbano de la ciudad es el más extenso del país.

Amplitud de los tejidos municipales

CIUDAD	PROVINCIA	KM2	POBLACIÓN	DENSIDAD POBLACIONAL
Córdoba	Córdoba	576 km2	1.535.868 hab.	2.666,44 hab/ km2
Mar del Plata	Bs. As.	430 km2	860.000 hab.	1323,08 hab/ km2
Santa Fe	Santa Fe	268 km2	549.544 hab.	2050,54 hab/ km2
Buenos Aires	Bs. As.	203 km2	2.890.151 hab.	14.237,2 hab/ km2

Fuente: mesa de trabajo del proyecto de movilidad sustentable

Estos datos convierten a Córdoba en uno de los más grandes ejidos urbanos de Latinoamérica. Por otro lado, de acuerdo al censo de población 2010, la Ciudad presenta una población de 1.430.000 habitantes que viven en 502 barrios. En el siguiente gráfico se observa como se ha desarrollado la expansión urbana, desde 1577 hasta 1970, en la ciudad.

Expansión urbana en la ciudad de Córdoba (evolución histórica)



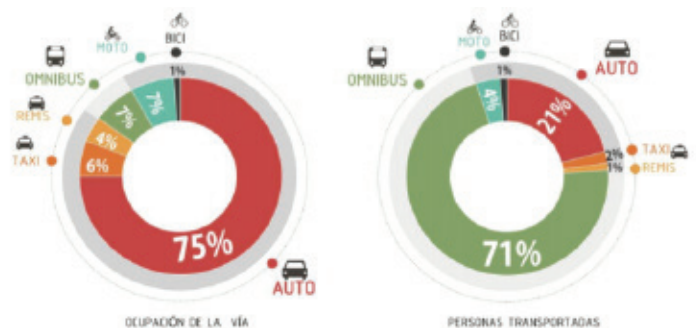
Fuente: P. H. Randle.

En Córdoba, desde los '90 con el fenómeno de los barrios cerrados y countries en la periferia de la Ciudad, se incrementó la ocupación del suelo de baja densidad, perímetros alambrados y accesos controlados con un planteo de urbanización dispersa, lo que generó una mayor circulación de automóviles ocupados por una sola persona que ingresan a la Capital. En el caso de los sectores de menores ingresos,

dependen del transporte público para sus traslados, recorriendo grandes distancias con elevados tiempos de viaje, generalmente entre una y dos horas.

En ambos casos, el mayor ingreso congestionó el sistema vial actual de rutas y caminos con brechas de “horas pico” cada vez más amplias, contaminación por ruido, gases, etc. Se estima que se realizan aproximadamente 650.000 viajes por día en transporte público de pasajeros. La utilización representa al 71% de la población, según el siguiente gráfico, respecto al 21% de la población que utilizan el automóvil particular como medio de movilización.

Interacciones red de transporte – uso de suelo



Ejemplo de alta eficiencia: Servicio entre Paraná y Rosario de 700 a 800 hs. Auto ocupa el 75% de la vía y transporta sólo el 21% de las personas. Implica mayor eficiencia del Transporte público.

Fuente: EOD 2009- PTUMA.

La última edición del informe municipal además indica que en 2016, 184.449.320 pasajeros viajaron en transporte público y que la ciudad de Córdoba emite 5,1 millones de toneladas de dióxido de carbono (CO2) al ambiente por año, lo que representa el 1,4 por ciento de las emisiones totales del país. En paralelo, en la edición 17 de su Informe Anual con datos referidos a 2017, la Dirección de Turismo de la Ciudad, a través de su Observatorio Turístico, menciona que se han computado 1.616.706 pernотaciones, lo que sin dudas repercute en el uso de los servicios que ofrece Córdoba.

La información hasta aquí presentada pone en evidencia la necesidad de concebir e implementar estrategias de planificación integradas que tengan adecuada infraestructura para movilidad, a través de:

- ➔ Priorización del transporte urbano de pasajeros.
- ➔ Mejoramiento de la calidad de las áreas peatonalizadas y de los espacios públicos, haciéndolos inclusivos y disminuyendo las

barreras arquitectónicas que dificultan la movilidad de las personas.

- ➔ Aumento de la seguridad en vía pública.
- ➔ Disminución del impacto ambiental promoviendo la movilidad no motorizada.

Los tres distritos propuestos en los proyectos, presentan características y problemáticas diferentes:

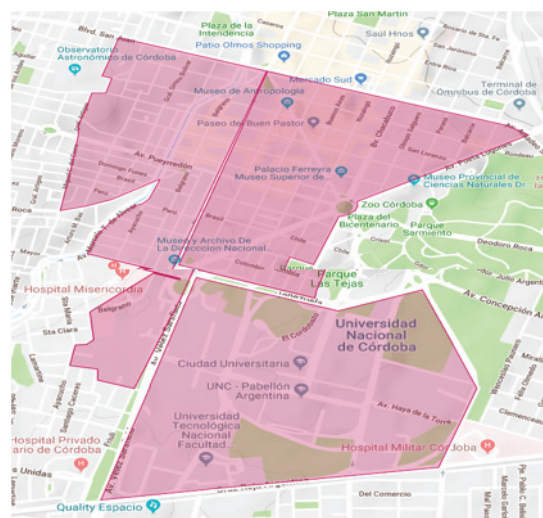
- El Distrito Abasto resulta un potencial polo de emprendedorismo; sin embargo es una zona tradicionalmente relegada del área central y requiere por lo tanto acciones que estimulen el desarrollo social, cultural y económico. El municipio de la ciudad lleva adelante una iniciativa que propicia mayor habitabilidad a través de modificación de normativa de uso de suelo. La zona del Ex Mercado de Abasto actualmente cuenta con baja densidad poblacional, dejando lugar al desarrollo de actividades nocturnas como boliches, after hours, desarrollo de la prostitución, y alto índice de actividades delictivas. Además se encuentra el Mercado Norte cuya actividad atrae fundamentalmente comerciantes, compradores regionales y clientes, teniendo importante actividad comercial durante el día, pero que finaliza por la tarde cambiando totalmente su entorno.
- En el caso de los otros dos distritos, se presenta un exceso de congestión vehicular en horas pico, fines de semana y feriados; sumado a la falta de espacios públicos e infraestructura insuficiente para la movilidad no motorizada.

DESCRIPCIÓN DE LOS TRES DISTRITOS Y PROYECTOS EN EJECUCIÓN

1 Distrito Joven

Unidad urbana específica que se emplaza en el corazón de nuestra Ciudad, vinculando los Barrios Centro, Nueva Córdoba y Güemes. Se trata de un área dinámica, abierta e inclusiva, de abordaje multifacético, que considera intervenciones urbanas con especial atención en la gestión total e integral de los espacios públicos y la vinculación de éstos con los ciudadanos, sin desconocer la identidad propia del entorno, poniendo de resalto el espacio público, entendiendo a éste como vector de intercambio de bienes, servicios e ideas.

Distrito joven



Fuente: cordoba.gob.ar/distritos.

Obras en ejecución:

Plaza España: se ha iniciado la ejecución del cruce bajo nivel en plaza España y el Centro de Arte Contemporáneo. El proyecto prevé además, revitalizar los espacios verdes del sector y está previsto un plan de reforestación.



Fuente: Municipalidad de Córdoba

Obras en Plaza España (noviembre 2018)



Fuente: Municipalidad de Córdoba

Portal de Güemes: el proyecto contempla la revitalización del corredor Belgrano e intervención de pasaje Garzón, Paseo de las Artes y plazoleta Anibal Montes, la ejecución de obras de iluminación vial e instalaciones sanitarias.

El ensanchamiento de veredas previsto limitará el estacionamiento durante los días de semana; los fines de semana sólo podrá ingresar el transporte público; se intervendrán las veredas y las calles Achával Rodríguez y Fructuoso Rivera entre Cañada y Vélez Sarsfield, convirtiéndose en calles de convivencia, al igual que Pasaje Revol entre Belgrano y Cañada y Pasaje Agustín Garzón entre ex Plaza Vélez Sarsfield y Belgrano.

Se contempla también la protección del Patrimonio Histórico de calle Belgrano desde Montevideo hasta Pueyrredón.



Fuente: Municipalidad de Córdoba

Obra sobre calle Belgrano (noviembre 2018)

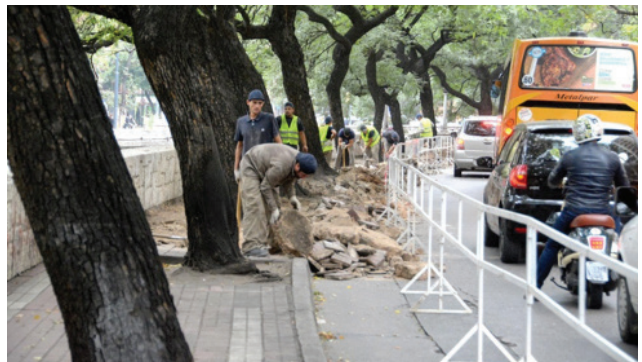


Fuente: Municipalidad de Córdoba

Revitalización de La Cañada: se concluyeron las veredas de La Cañada en el trayecto comprendido entre avenida Pueyrredón y Fructuoso Rivera y continúan los trabajos en las cañuelas de las Tipas. El proyecto global contempla la renovación de las veredas, el recambio de las luminarias desde Julio A. Roca hasta el río, asimismo está prevista la colocación de

nuevos cestos de basura y la reparación y perfilado de los cordones cunetas a lo largo del arroyo. También está prevista la incorporación de protectores en las cazuelas de los árboles tipas, con la idea de ampliar el ancho del paso de circulación. En cuanto a la iluminación, se renovarán todas las lámparas de las farolas coloniales, como así también de las estructuras eléctricas más actuales. Se instalarán además, más de 160 luces LED en cada lateral, iluminando los muros del canal.

Obras sobre Cañada (noviembre 2018)



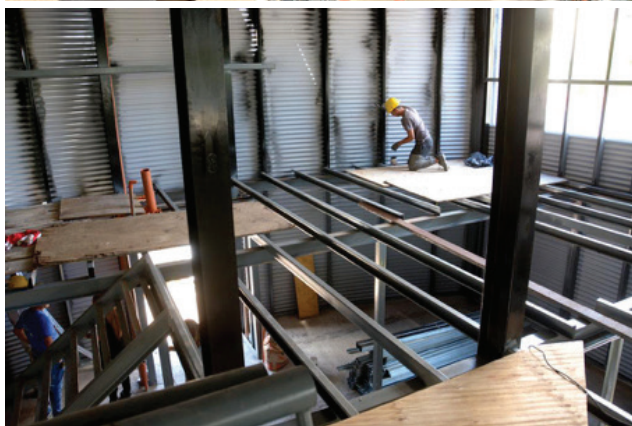
Fuente: Municipalidad de Córdoba

La Casa del Futuro: funcionará en el corazón de la Plaza de la Intendencia. Será un sitio donde los jóvenes de 15 a 24 años en situación de vulnerabilidad social recibirán instrucción y obtendrán herramientas para la inserción en el mercado laboral. La obra, que realizan en forma conjunta la Municipalidad de Córdoba y el Gobierno Nacional, incluye una refuncionalización y una ampliación, con intervenciones en planta baja, ingresos y otras partes donde funcionarán una sala de recreación, gabinete, consultorio, talleres de oficios, sala de informática y sectores de uso común.

Puertas adentro, la Casa del Futuro dispondrá de un gabinete psicopedagógico y aulas para talleres de oficios, aprendizaje de idiomas, un estudio de grabación, sala de informática y un

espacio de entretenimiento digital. Además, contará con un salón de usos múltiples. Allí, los jóvenes contarán con un espacio propio para capacitarse en nuevas tecnologías y oficios tradicionales que les faciliten su inserción laboral. También podrán acceder a actividades recreativas y talleres gratuitos.

Obra en La Casa del Futuro (noviembre 2018)



Fuente: Municipalidad de Córdoba

Conectividad WIFI: se están instalando Torres Hotspot Wi-Fi gratis.

WiFi en refugios de transporte urbano



Fuente: Municipalidad de Córdoba

Movilidad Sustentable: se están instalando estaciones de bicicletas públicas y se promocionará el uso de medios de movilidad alternativos y sustentables.

Diversificación del uso del espacio público: se incorporan nuevos espacios de recreación y uso alternativo del espacio antiguamente destinado a estacionamiento vehicular.

2 Distrito Abasto

Es una iniciativa propuesta por el Estado Municipal orientada a la promoción del desarrollo del emprendedorismo, la creatividad, la innovación y la sustentabilidad. Su objetivo es estimular el desarrollo social, cultural y económico de una zona relegada del Área Central.

Corresponde a un polígono de 30 manzanas comprendido entre Bv. Los Andes, Av. Maipú, Av. Sarmiento y Av. General Paz, en una zona de gran tradición comercial y productiva.

El Distrito permitirá potenciar e integrar el trabajo del ecosistema emprendedor a través del Club de Emprendedores, Espacio Abasto, edificios de uso mixto y centros de capacitación. Se prevén beneficios fiscales para residentes y actividades productivas promovidas a partir de la Ordenanza Plan Especial Distrito Abasto que se encuentra actualmente en discusión en el Consejo Deliberante.



Fuente: cordoba.gob.ar/distritos.



Rambla Av. Costanera Sur: se intervendrá el tramo entre el Sarmiento y Centenario. El proyecto prevé un Paseo con plazoletas y bajadas al río. La obra va desde el Puente Centenario hasta Puente Sarmiento. Se ampliará la vereda resultando una rambla. Además se realizará una línea de forestación con canteros y nueva luminaria LED.

Iluminación LED: el Distrito Abasto tendrá un sistema de iluminación LED en las calles comprendidas por el proyecto. El abastecimiento de las luminarias está contemplada en la licitación anunciada por el municipio que establece la compra de 21.500 artefactos.

Obra sobre Costanera Sur (noviembre 2018)



Fuente: Municipalidad de Córdoba

Club Emprendedor: será un espacio de formación, sensibilización e incubación que promueve el surgimiento de nuevos emprendimientos y el fortalecimiento de los existentes. Contará con puestos de co-working, laboratorio 3D, sala de reunión y capacitación y es un espacio de calidad para la promoción y desarrollo de la actividad emprendedora.

Acciones de promoción: el Distrito Abasto incentiva diferentes actividades económicas a través de un régimen diferencial para proyec-

tos especiales, exención de derechos de edificación y beneficios fiscales.

Ciclo "Muni EmprendePyme"



Fuente: Municipalidad de Córdoba

3 Distrito Familia

Está integrado por el Parque Sarmiento, el Parque de las Tejas, el Centro de Educación Ambiental Recreativo, Ciudad de las Artes, el Parque de las Tejas y el futuro Centro de Arte Contemporáneo de Plaza España. Se trata de un polo cultural, deportivo y recreativo de reconversión progresiva. El proyecto se encuentra en desarrollo.

Distrito Familia



Fuente: cordoba.gob.ar/distritos.

Obras e iniciativas de movilidad sustentable y apropiación del espacio público existentes y en funcionamiento en el área central de la ciudad

Se presentan a continuación acciones desarrolladas a nivel local con similares características

a las acciones propuestas para el presente programa.

Solo Bus por Av. Sabattini

Se trata de un sistema BRT construido y habilitado en 2014, que cubre 5,3 km sobre Av. Sabattini con un carril en cada sentido a ambos costados del cantero central de la Avenida (no permite el sobrepaso de las unidades), y con 10 (diez) paradores proyectados, de los cuales nueve están habilitados, restando la construcción del décimo para completar el proyecto. El sistema, mejoró notablemente la regularidad del servicio en el sector, y también es muy valorada la seguridad que genera la infraestructura de paradores para quienes utilizan el transporte público.

Se encuentran en proyecto en cooperación con Nación, un sistema similar sobre Av. Fuerza Aérea, y otro sobre el eje Av. Malvinas - Bulnes.

Solos Bus Av. Sabattini



Fuente: La Voz del Interior

Maratones en los distritos

Desde hace varios años en Córdoba se proponen maratones y/o carreras en calles que recorren lugares emblemáticos, puntos históricos, culturales y turísticos, de la ciudad, en particular en los distritos correspondientes al área central. La Municipalidad de Córdoba organiza esta actividad deportiva a los fines de promover el deporte como instrumento para la integración social, pensando una Córdoba sus-

tentable orientada hacia las generaciones futuras. Se entienden los espacios públicos urbanos y el deporte como generadores de redes sociales y de participación ciudadana.

Maratón 15º Aniversario Sanatorio Allende



Fuente: Municipalidad de Córdoba

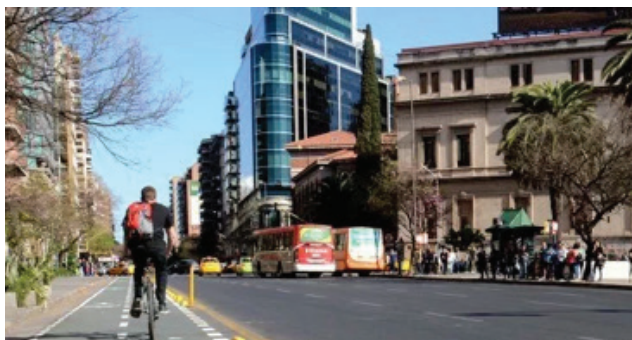
Bicisendas en Córdoba

La ciudad de Córdoba cuenta con 105 kilómetros de bicisendas cuya construcción data de la década de 1990, presentando una elevada proporción de recorridos con un carácter eminentemente recreativo. En la última década, persiguiendo los objetivos planteados por el Plan Integral de Movilidad, se construyeron ocho kilómetros de ciclovías sobre calzada existente segregadas del tránsito, en vías principales del Área Central de la ciudad. Estas comprenden tramos que vinculan importantes polos de viajes -ciudad universitaria y terminal de ómnibus- con el Área Central y el Barrio de Nueva Córdoba. La materialización de estas ciclovías mantuvo uniformidad de criterios en lo que se refiere a su diseño, materiales empleados, señalización vertical y demarcación horizontal.

En una segunda etapa se encuentra comprometida la ejecución de aproximadamente cuatro kilómetros de ciclovía sobre la calzada de La Cañada la que conformará uno de los ejes estructurantes de la red de ciclovías en la zona central, vinculando el sector del mercado (Distrito Abasto) con el sector de barrio Güemes (Distrito Joven). En este caso el carril de bicicletas será unidireccional y la circulación se producirá en el sentido del tránsito vehicular sobre cada uno de los bordes internos de la Cañada, planteándose con separación física al igual que en los tramos ya construidos.

Las etapas siguientes que se encuentran bajo estudio incluirán la materialización de calles de convivencia de peatones y ciclistas, recorridos ciclistas que vinculen el Área Central con barrios de la periferia y con la red preexistente.

Ciclovía Córdoba



Fuente: Municipalidad de Córdoba

Paseo del ciclista

Todos los domingos de 9 a 12 h se encuentra habilitado el Paseo del Ciclista en Av. Costanera (Córdoba). Son seis kilómetros a lo largo de los cuales se prohíbe el ingreso de tránsito motorizado. El recorrido diagramado sobre la Av. Costanera comienza en el Puente Antártida (calle Jujuy), finalizando en el Puente Cantón (Calle Eliseo Cantón). Cruzando el río se puede emprender el retorno hacia el centro hasta el Puente Centenario (Av. Gral. Paz) de forma segura y libre de vehículos con motor. El trayecto está controlado por inspectores municipales y todo el recorrido está marcado con conos y cintas de peligro, que señalan claramente por dónde circular.

BiciUrbanos: bicicleteadas en distrito familia y otros

Es un colectivo ciudadano que se reúne semanalmente con la motivación de encontrar y promover zonas seguras para transitar en bicicleta las calles de la Ciudad de Córdoba y así revalorizar el espacio público.

Realizan un conjunto de acciones para: generar una cultura favorable y responsable para el uso de la bicicleta como medio cotidiano de transporte; fomentar el desarrollo de prácticas deportivas y de recreación vinculadas al uso de la bicicleta en espacios urbanos; estimular el desarrollo de infraestructura urbana adecuada para la circulación en la ciudad en bicicleta; articular y agrupar a los biciurbanos y sus necesidades a partir de este espacio.

Bici-movilizaciones: desde el año 2006 BiciUrbanos organiza una bicicleteada el primer sábado de cada mes para concientizar a la ciudadanía sobre la cultura de la bicicleta y reclamar asuntos pendientes en materia de políticas de transporte no motorizado. El punto de encuentro es en la Plaza Vélez Sarsfield y el horario varía según la época del año.

JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El presente programa pretende hacer frente a la necesidad de concebir a la ciudad como un conjunto de espacios conectados, integrados y complementarios, a partir de las zonas o distritos del Área Central, buscando en etapas sucesivas, integrarse e irradiarse al gran ejido municipal. Se refuerza la importancia de buscar mecanismos de cooperación entre diversos actores para el desarrollo de estrategias de movilidad innovadoras y sustentables, a partir de decisiones coordinadas, fruto de trabajo participativo.

Se intenta entonces, responder a las necesidades reales de transporte de los transeúntes en los tres distritos, para luego proyectar estas iniciativas y acciones hacia nuevos núcleos urbanos. Esto generará, poco a poco, una ciudad cada vez más conectada, eficiente y más sustentable. Para ello es necesario definir acciones que permitan la disminución de la congestión vehicular; el consumo responsable de recursos; la inclusión social y el cuidado del medio ambiente. Todas ellas, aportando además a la consecución de varios de los Objetivos de Desarrollo Sostenible definidos por la ONU; y en particular el número 11, el cual se enfoca en Ciudades y Comunidades Sustentables.

En definitiva, se prevé aprovechar y desarrollar el potencial (comercial, habitacional, cultural y turístico) vinculando los tres distritos; potenciando su conexión y articulación; mejorando las condiciones de seguridad física, la calidad de la infraestructura de transporte y de los espacios públicos.

BREVE DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El programa planteado presenta un conjunto de acciones o proyectos orientados a promover una movilidad sustentable que conecte y potencie tres de los cinco distritos delimitados por la Municipalidad de Córdoba: Joven, Abasto y Familia, todos pertenecientes al área central de nuestra ciudad.

Se proponen acciones que, de manera directa e indirecta, buscan generar sinergia con iniciativas ya presentes en la agenda de la ciudad, como:

- Potenciamiento de la identidad de cada uno de los tres distritos.
- Mejoramiento de la conectividad entre los mismos.
- Materialización de los corredores verdes en la ciudad.
- Ejecución de la segunda etapa del Sólo Bus (Sistema TRB) de la ciudad.
- Implementación de proyectos de movilidad alternativa (Proyecto de Bicisendas en Cañada propuesto por la Municipalidad de Córdoba).
- Mejoramiento de la calidad de los espacios públicos y de uso mixto.
- Puesta en evidencia del corredor sanitario actual.
- Implementación de nuevos usos para el espacio público que puedan ser utilizados a partir de las iniciativas de colectivos ciudadanos, en particular en los actuales cajones de estacionamiento.
- Extensión y continuidad a la actual red de corredores peatonalizados.
- Ampliación de la oferta turística en las zonas de los tres Distritos.

Todas las acciones contempladas deberán ser apoyadas de manera transversal por una fuerte estrategia de sensibilización, educación y comunicación, que tenga como foco principal la movilidad sustentable y las nuevas alternativas que la conexión e integración entre los tres distritos representan para el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

OBJETIVO GENERAL DEL PROYECTO

Definir un plan de acciones y políticas públicas que, poniendo énfasis en la movilidad sustentable, permitan vincular los distritos Abasto, Familia y Joven de la ciudad de Córdoba, y de esta manera potenciar su desarrollo socio económico y ambiental y el mejoramiento de la calidad de vida de quienes lo habitan o transitan.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PROYECTO

- Diseñar e implementar conexiones integradas y polimodales de movilidad.
- Incorporar en la oferta turística el sistema de los tres distritos.
- Generar espacios públicos inclusivos.
- Reducir los múltiples impactos ambientales generados por el ingreso excesivo de vehículos particulares al área central de la ciudad.
- Mejorar la infraestructura para incentivar e incrementar el uso de movilidad no motorizada.
- Incidir en el uso y la calidad del transporte público urbano.
- Propiciar hábitos saludables.
- Mejorar la imagen integrada del sistema de distritos.

RESULTADOS ESPERADOS

La vinculación física, mediante un sistema de movilidad sustentable de los tres distritos previamente indicados, busca:

- Mejorar la conexión y articulación entre dichos distritos.
- Consolidar los corredores de transporte.
- Incorporar tecnología y servicios.
- Abatir barreras arquitectónicas urbanas que dificultan la movilidad peatonal y en bicicleta.
- Desarrollar estrategias que mejoren las condiciones de seguridad y la calidad de la infraestructura inherente al transporte público de pasajeros.
- Mejorar el espacio público.
- Promover el uso de movilidad no motorizada; entre otros.

PROYECTOS Y ACCIONES PROPUESTAS

PROYECTOS	ACCIONES	RESULTADOS ESPERADOS
Carril Solo Bus y materialización del corredor verde por Chacabuco/	<ul style="list-style-type: none"> - Diseñar el espacio y la estrategia de circulación para el transporte público, peatones y particulares (frentistas y carga-descarga) - Extender el cantero central hasta calle Sarmiento - Desarrollar carril destinado al Solo Bus como espacio público de calidad: jerarquización de las paradas, tratamiento de solados, señalética vial y ciudadana, elementos de seguridad, etc. - Intervenir la infraestructura de espacios verdes/públicos: iluminación, demarcación, parquización, solados, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> - Conexión entre los tres distritos - Generación de vías de circulación con prioridad para el transporte público - Mejoramiento en la calidad del espacio público - Mejoramiento en la calidad de espacios verdes - Mejoramiento de la calidad ambiental - Disminución en los costos de operación en los sistemas de transporte público - Aumento en el uso del transporte público involucradas, y otros asesores necesarios.
Puesta en valor del corredor verde por La Cañada	<ul style="list-style-type: none"> - Intervenir el espacio público a través de: mobiliario acorde e inclusivo, señalética ciudadana, solados, áreas de descanso, etc. (estas actividades pretenden complementar la implementación del proyecto Bicisendas en Cañada propuesto por la Municipalidad de Córdoba) 	<ul style="list-style-type: none"> - Conexión entre los tres distritos - Ampliación de la actual red de ciclovías - Visibilización del uso de movilidad no motorizada - Puesta en valor y evidencia del corredor verde - Revalorización de La Cañada como patrimonio cultural - Disminución en la velocidad de circulación - Aumento en la práctica de hábitos saludables - Disminución del uso de vehículos motorizados a combustión - Mejoramiento positivo en la calidad ambiental
Puesta en evidencia del Carril Sanitario y de emergencias	<ul style="list-style-type: none"> - Incorporar y priorizar en el diseño urbano de la propuesta la reglamentación y señalética vial necesaria 	<ul style="list-style-type: none"> - Garantizar la circulación de vehículos de emergencia - Mayor vinculación entre los polos sanitarios Hospital Nuestra Señora de la Misericordia y Hospital de Urgencias de Córdoba
Generación de espacios públicos de uso diversificado en Abasto y Joven	<ul style="list-style-type: none"> - Diseñar e implementar espacios con mobiliario inclusivo y de calidad - Definir la demarcación vial y señalética ciudadana - Intervenir en el tratamiento de solados y el ocultamiento de contenedores - Determinar reductores de velocidad - Implementar el uso de parklet que hagan posible creación de espacios públicos de generación espontánea 	<ul style="list-style-type: none"> - Creación y mejora de espacios públicos inclusivos - Apropiación de los espacios públicos variando usos convencionales - Nuevas ofertas para el turismo - Dinamización de determinados sectores urbanos - Creación de zonas pacificadas o de velocidad condicionada por peatón o bicicletas
Zona pacificada en el sector Abasto	<ul style="list-style-type: none"> - Incorporar mobiliario - Demarcar las zonas - Diseñar e implementar señalética vial - Intervenir en el tratamiento de solados - Definir estrategias de ocultamiento de contenedores - Determinar reductores de velocidad 	<ul style="list-style-type: none"> - Extensión y continuidad física de la red de vías peatonalizadas del área central. - Aumento de la práctica de hábitos saludables - Recupero de la calidad ambiental
Plan de gestión turística para la movilidad sustentable	<ul style="list-style-type: none"> - Definición del tipo de turismo (movilidad) - Diseño de circuitos - Implementación del Bus Turístico - Puesta en funcionamiento de casillas de información turística - Campañas de promoción 	<ul style="list-style-type: none"> - Impulso en la oferta turística de los tres distritos
Campaña de comunicación	<ul style="list-style-type: none"> - Definir una identidad visual - Diseñar e implementar un plan de comunicación (objetivos, mapa de públicos, mensajes y acciones) - Monitorear y comunicar los avances y resultados de las acciones realizadas 	<ul style="list-style-type: none"> - Apropiación de espacios públicos y medios de movilidad sustentables - Incremento de la imagen positiva del transporte público que conecta los tres distritos. - Incremento en la demanda de uso del sistema de transporte público de pasajeros

DESCRIPCIÓN DE LOS PROYECTOS PROPUESTOS

1 Carril Solo Bus y materialización del corredor verde por Chacabuco Maipú

Se propone el tratamiento de 1200 mts (10 cuadras) que dé continuidad al cantero central de calle Chacabuco. El proyecto está previsto por Chacabuco y Maipú, desde Bv. Illia hasta Sarmiento priorizando en el sector a la Izquierda el uso de dos carriles para buses, a modo de BRT con un carril de detención y uno de sobrepaso, además de un tratamiento que lo jerarquiza como espacio público dando prioridad al uso peatonal.

De este modo se conformaría, con el cantero central, un espacio público lineal con una identidad propia, que ponga en valor este sector urbano; lo que serviría además de vinculante peatonal y soporte para la movilidad masiva entre los distritos Joven y Abasto.

La generación de este cantero estimula el uso de movilidad no motorizada en el microcentro, a la vez que mejora el espacio público, apostando a su apropiación y generación de un corredor continuo e integrador entre el distrito joven y el distrito abasto en desarrollo.

2 Puesta en valor del corredor verde por La Cañada

Se propone intervenir 10 cuadras del espacio público por calle Marcelo T. de Alvear desde calle Humberto 1° hasta calle Fructuoso Rivera a través del desarrollo de mobiliario acorde e inclusivo; incorporación de señalética ciudadana; tratamiento de solados; generación de áreas de descanso; demarcación por zonas; entre otras. Estas actividades pretenden complementar la implementación del proyecto Bicisendas en calle Marcelo T. de Alvear (Cañada) propuesto por la Municipalidad de Córdoba.

Este proyecto busca vincular los tres distritos; ampliar de la actual red de ciclovías; reducir el uso de vehículos motorizados a combustión; disminuir la velocidad de circulación; incrementar la práctica de hábitos saludables; visibilizar el uso de movilidad no motorizada; evidenciar el corredor verde; revalorizar La Cañada como patrimonio cultural de la Ciudad; y generar un impacto positivo en la calidad ambiental.

3 Puesta en evidencia del Carril Sanitario y de emergencias:

Por calle Marcelo T. de Alvear, desde calle Julio A. Roca hasta Av. Colón, el proyecto comprende la incorporación y priorización del corredor sanitario.

Se prevén 10 cuadras con demarcación e infraestructura vial y el desarrollo de la tecnológica necesaria para facilitar la circulación de vehículos de emergencia. Dicho tramo conecta dos polos sanitarios de la Ciudad: Hospital Nuestra Señora de la Misericordia y Hospital de Urgencias de Córdoba.

4 Generación de espacios públicos de uso diversificado en Abasto y Joven

El presente, resulta un proyecto piloto que según los resultados obtenidos podrá ampliarse en etapas sucesivas a otros sectores. Se propone la generación de espacios públicos que propicien el uso espontáneo a partir de las iniciativas de colectivos ciudadanos.

En una primera etapa se prevé incorporar 200 mts. (ubicación a definir) en el distrito Abasto y la misma cantidad de metros en el distrito Joven para espacios predispuestos para tal fin. Se contempla el diseño e implementación de mobiliario inclusivo y de calidad; la definición y demarcación de zonas específicas; el desarrollo de señalética urbana; el tratamiento de solados y ocultamiento de contenedores; el establecimiento de reductores de velocidad; y la implementación de parklets.

Esta iniciativa promueve la creación y el mejoramiento de espacios públicos inclusivos; la apropiación del territorio variando usos convencionales y dinamización de determinados sectores urbanos; y la incorporación de nuevas ofertas para el turismo.

5 Zona pacificada en el sector Abasto

En el sector norte del distrito Abasto (en torno al ex Mercado), se prevén 500 mts. para el desarrollo de zonas 30 km/h . Por ello, se plantea la demarcación correspondiente; la incorporación de mobiliario y señalética vial con reductores de velocidad; la intervención en el tratamiento de solados y la definición para el ocultamiento de contenedores.

La generación de este tipo de acciones permitirá la extensión y continuidad física de la red de vías pacificadas del Área Central, la práctica de hábitos saludables, e impactando positivamente en la calidad ambiental.

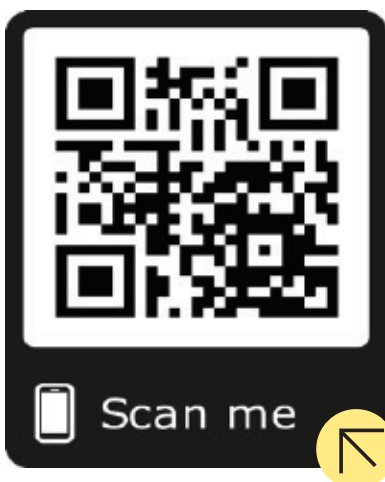
6 Plan de gestión turística para la movilidad sustentable

Para promover el desarrollo turístico de los distritos del área central, se propone el diseño de un plan estratégico que permita definir el tipo de turismo objetivo a partir de las opciones que brinda la movilidad sustentable; la diagramación de circuitos y su implementación de acuerdo a la identidad visual definida; la puesta en funcionamiento de un Bus Turístico; un sistema de información turístico acorde y el desarrollo de campañas de promoción de la nueva oferta para los visitantes.

7 Campaña de comunicación

Para asegurar el éxito, la aceptación, la apropiación y el uso de todos y cada uno de los proyectos propuestos, es necesario el diseño e implementación de un plan de comunicación que acompañe de manera integral y pormenorizada cada una de las actividades y acciones que se desarrollen. El plan de comunicación a implementar debe contribuir también al posicionamiento de los distritos, la apropiación de los espacios públicos y el acrecentamiento de la movilidad sustentable.

GEOLOCALIZACIÓN DE OBRAS EN EL ÁREA CENTRAL



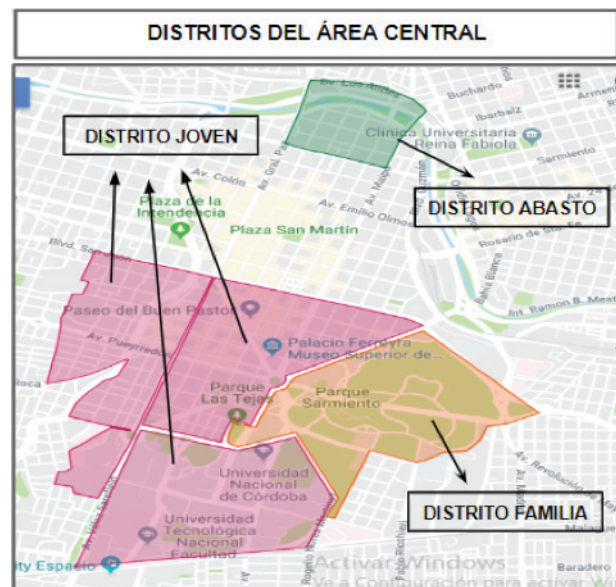
Enlace al mapa:
<http://bit.ly/DistritoCentral>

LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

El programa se concentra en el desarrollo de acciones sobre movilidad sustentable para los tres distritos correspondientes al área central de la ciudad de Córdoba:

- ➔ **Joven:** constituido por Güemes, Nueva Córdoba, Plaza España y la Ciudad Universitaria.
- ➔ **Abasto:** comprende 30 manzanas en la zona del Ex Mercado de Abasto y Mercado Norte.
- ➔ **Familia:** incluye el Parque Sarmiento, el Parque de las Tejas, el Centro de Educación Ambiental Recreativo, Ciudad de las Artes, el Parque de las Tejas y el futuro Centro de Arte Contemporáneo de Plaza España.

Tres distritos del área central



Fuente: cordoba.gob.ar/distritos.

PRESUPUESTO DEL PROYECTO

ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN	INVERSIÓN ESTIMADA
Carril Solo Bus y materialización del corredor verde por Chacabuco/- Maipú	10 cuadras. Carpeta asfáltica, luces LED, ejecución del cantero central peatonal, ampliación de veredas, refugio para transporte, dársenas, parquización, mobiliario, demarcación, otros.	\$200.000.000
Puesta en valor del corredor verde por Cañada, desde Humberto 1° hasta Fructuoso Rivera	10 cuadras. Recuperación y puesta en valor de veredas, mobiliario urbano, demarcación, otros.	\$80.000.000
Puesta en evidencia del Carril Sanitario y de emergencias	10 cuadras. Demarcación e infraestructura vial y tecnológica necesaria.	\$10.000.000
Generación de espacios públicos de uso diversificado en Abasto y Joven	4 cuadras. Mobiliario, demarcación, parklet, tratamiento de solados, otros.	\$500.000
Zona pacificada en el sector Abasto	5 cuadras. Mobiliario, demarcación, seña- lética vial, restauración de solados, ocultamiento de contenedores, reductores de velocidad, otros.	\$30.000.000
Plan de gestión turística para la movilidad sustentable	Diseño del plan, casilla de información turística, bus turístico, mobiliario, otros.	\$30.000.000
TOTAL		\$350.500.000

* Los valores asignados se definieron tomando como referencia proyectos de obras similares en la zona central de Córdoba en el período 2016- 2017 y deberán ser ajustados y actualizados oportunamente.

POSIBLES CONTRAPARTES

El proyecto tendrá una duración total de un año, durante el cual se propone organizar las actividades de la siguiente manera:

- Secretaría de Modernización, Comunicación y Desarrollo Estratégico de la Municipalidad de Córdoba.
- Fondos específicos del sistema de transporte público.
- Cámara de Comercio de Córdoba.
- Organismos de financiamiento internacional (CAF, BID, etc.).
- Empresas desarrollistas.
- Ministerio de Producción de la Nación.

UNIDAD EJECUTORA

La Municipalidad de Córdoba y el Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento (CIPPEC) fueron los impulsores del presente proyecto en marco del proyecto de DelC. Si bien dicho proyecto busca involucrar a diversos actores, la unidad ejecutora será la Secretaría de Modernización, Comunicación y Desarrollo Estratégico de la Municipalidad de Córdoba, a cargo del Dr.

Marcelo Cossar, ya que cuenta con la trayectoria, infraestructura y competencias curriculares necesarias.

Director del proyecto: Dr. Marcelo Cossar, secretario de Modernización, Comunicación y Desarrollo Estratégico.

Contactos Unidad Ejecutora:

Dirección: Av. Marcelo T. de Alvear 120, X5000KGQ Córdoba

Teléfono: 0351 428-5600

Correo electrónico: Dirección de Gobierno Abierto gobiernoabierto@cordoba.gov.ar

OTRAS ENTIDADES INTERVINIENTES

- Universidad Nacional de Córdoba .
- Universidad Católica de Córdoba.
- Colegio de Ingenieros de Córdoba.
- Colegios profesionales.
- Desarrollistas.
- Instituto de Planificación del Área Metropolitana.
- Instituto de Planificación Municipal.
- Agencia para el Desarrollo Económico de la Ciudad de Córdoba (ADEC).

Creación de un portal colaborativo de datos abiertos para el desarrollo estratégico del corredor de Sierras Chicas



Por Alfredo
Garay

Mientras el proceso de transformación de la ciudad de Córdoba en una región metropolitana se acelera, se incrementa la necesidad de concebir dispositivos institucionales que sean capaces de comprender y conducir este proceso.

El imaginario social percibe el enorme dinamismo de la actividad inmobiliaria, y los atractivos de asimilar nuevas pautas de vida cotidiana que los alejen de las tensiones de una ciudad densa.

Percibe también los costos de la incorporación de tiempos de viaje más prolongados, de crecimiento de los niveles de vulnerabilidad ambiental, y de las transformaciones del paisaje de la sierra que, de zona turística y residencia de fines de semana, se va convirtiendo en el nuevo medio urbano de una sociedad más fragmenta.

En las reuniones preparatorias las distintas personas e instituciones participantes fueron coincidiendo en esta caracterización, señalando la necesidad de avanzar en la implementación de acciones concretas que incidan sobre el desarrollo de estas tendencias. Contar con más información y con elementos de análisis e interpretación de estos procesos que permitan configurar tendencias de desarrollo de un futuro más atractivo, democrático, social y ambientalmente sustentable.

La pregunta es cómo intentar una manera que resulte más eficaz para concebir e implementar estas acciones. El camino que se propone es promover procesos colaborativos que permitan ir agregando actores, miradas y prácticas que contribuyan a la conformación de un cierto capital social. La figura del scrum ha sido adoptada como método para iniciar el proceso, que espera constituirse en un catalizador de una tendencia transformadora.

En los sucesivos scrums fue tomando forma la idea de proponer un vínculo que tenga la capacidad de ir articulando al conjunto de actores que se vienen reuniendo entorno de este programa y le permita avanzar en la formulación de una agenda común que con el tiempo vaya estructurando sus prácticas.

La idea es conformar una plataforma informática, que reúna la información existente, la difunda y permita producir informes, intercambios y propuestas en torno de ese patrimonio común que se propone ir incrementando a través de prácticas colaborativas. Si seguimos un orden lógico de este desarrollo, pasará por un primer momento donde el interés de los participantes por acceder a la información, manejarla, difundirla e interactuar entorno de estos conocimientos, conforma el primer patrimonio común. El trabajo se centrará en incrementar el número de adherentes (fundadores), establecer modalidades de

interacción y promover el desarrollo de prácticas que permitan avanzar.

Si es verdad que los problemas de coordinación se expresan como una falta de claridad sobre la naturaleza e importancia de los problemas comunes del área metropolitana, la construcción de este vínculo permitirá avanzar en el desarrollo de prácticas de confianza y colaboración entre entidades con diferentes características, niveles de decisión o culturas organizacionales, pero que están interesadas en dar respuestas a la problemática de los territorios sobre los que operan.

El resultado esperado de la ejecución de estas actividades de esta primera fase es que vaya surgiendo un creciente acuerdo sobre cuáles son los problemas centrales que van conformando una agenda de prioridades, y de ser posible vayan siendo identificadas las diferentes alternativas que se tienen para resolverlos. Se espera que las entidades participantes logren que estas reflexiones trasciendan, dando voz a la problemática metropolitana, vale decir, con presencia en el debate público y en la agenda política de las entidades territoriales.

En etapas posteriores esta experiencia puede contribuir a lograr acuerdos amplios y firmes sobre los arreglos institucionales para resolver los problemas metropolitanos permitiendo

que la gobernabilidad metropolitana vaya ganado legitimidad política. En la medida en que estos arreglos institucionales entren en estado operativo para atender y dar respuesta a los requerimientos identificados por esa agenda, la construcción puede ganar legitimidad funcional (de ejercicio), y sus intervenciones permitirán verificar una efectiva transformación del curso de la realidad. Esto se suele consolidar como un logro social.

Lo concreto es actualmente el primer paso, la construcción de una plataforma que vincule, genere confianza en el desarrollo de conductas colaborativas, y verifique el crecimiento de un capital social.

Como primer movimiento el proyecto decidió acotar su campo de actuación al corredor de Sierras Chicas, entendiendo que se trata del área donde estas tendencias de transformación se presentan con mayor intensidad. Seguramente es también esta la razón por la cual los municipios de este corredor se sintieron más convocados, en tanto deben lidiar cotidianamente con una problemática que no puede ser atendida solamente desde la dimensión local.

La construcción de una cartografía (común, coherente, convergente) supone un desarrollo técnico, tanto en términos del volcado como del acceso a la información, y en algunos

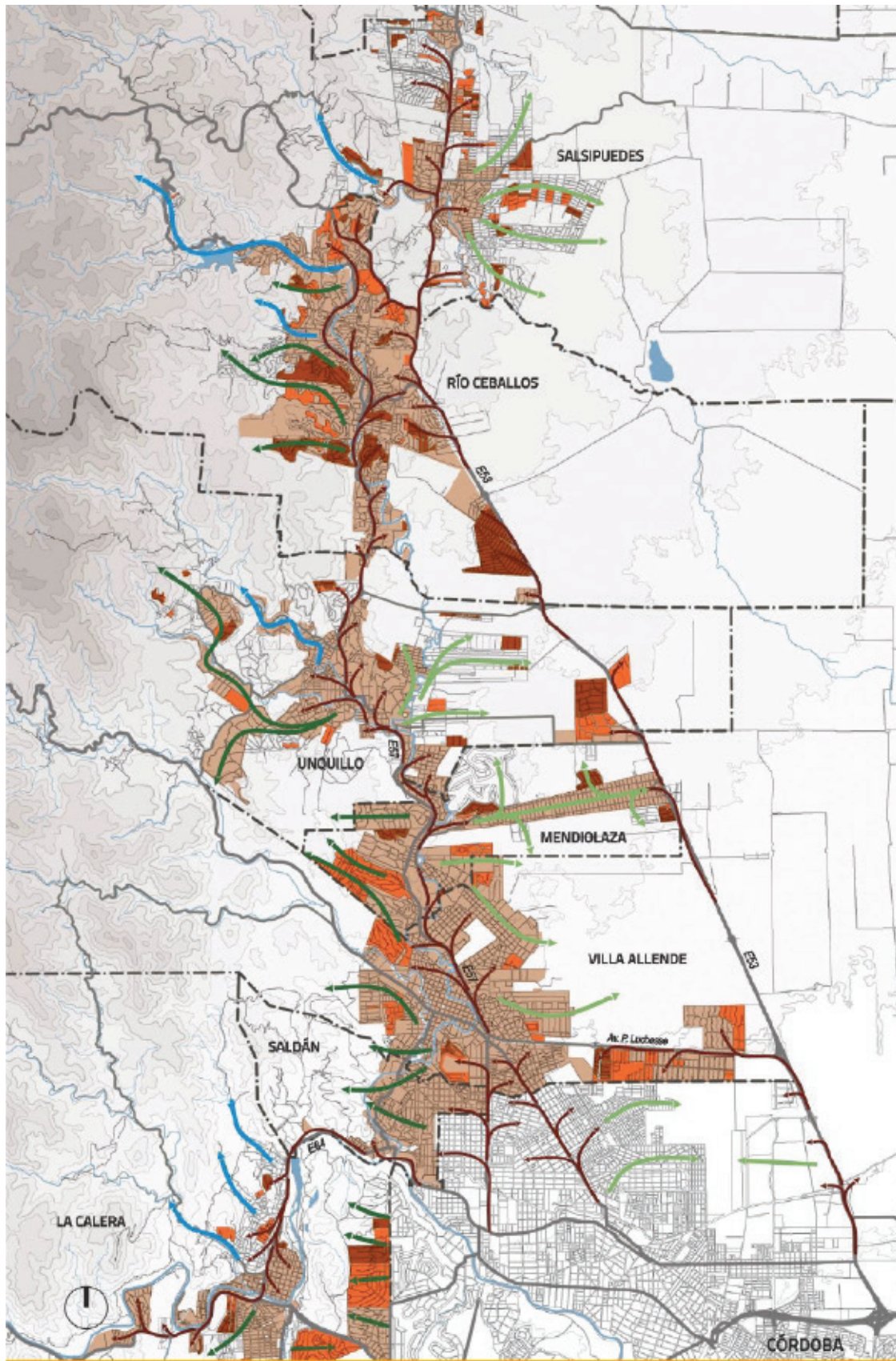
casos proveer los recursos para que la tecnología esté disponible incluso en las instituciones que presentan mayor debilidad. Requiere poner el esfuerzo en la conformación de una dirección operativa, apoyada por un equipo técnico responsable de poner en marcha la plataforma, y de volverla accesible a un número cada vez más amplio de usuarios y aportantes tanto de información como de contenidos.

El trabajo requiere también asumir ciertos niveles de responsabilidad respecto a la pertinencia y calidad de la información, conviniendo en la necesidad de conformar un comité de expertos, encargado de validar esta información.

Por último, la formulación del programa avanzó en la definición de procedimientos operativos, que habiliten niveles de compromiso y acceso a la información, criterios de manejo y administración, y mecanismos de difusión que amplíen el campo de actuación de este colectivo colaborativo.

Se espera que durante el 2019 la plataforma esté activa, estableciendo y fortaleciendo vínculos.

Esta es una propuesta de creación de dispositivos institucionales clave para la gestión de los nuevos procesos de transformación que el área metropolitana de Córdoba está experimentando en términos de desarrollo urbano.



CRECIMIENTO DE LA SUPERFICIE URBANIZADA SEGÚN VECTORES

0 1 2 3 km

- URBANIZACIÓN
- RED VIAL
- RÍO Y ARROYOS
- RADIOS URBANOS
- URBANIZACIÓN A 2004
- CRECIMIENTO 2004-2009
- CRECIMIENTO 2009-2015

- VECTORES DE CRECIMIENTO:**
- CORREDORES VIALES
- CURSOS DE AGUA
- FALDEOS SERRANOS
- LLANURA



Fuente: IPLAM - Maestría en Urbanismo Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño. Universidad Nacional de Córdoba, trabajo de los maestrando Agustín Bravo y Cesar Alfonso (2017).



**Portal colaborativo
de datos abiertos para
el desarrollo estratégico
del corredor de Sierras
Chicas**

—

PROBLEMA A SOLUCIONAR

Córdoba es la segunda provincia argentina en población y la quinta en superficie, reconociendo 427 gobiernos locales autónomos (249 municipios y 178 comunas), distribuidos en 26 departamentos. Tal amplitud implica que antes de pensar en alcanzar el desarrollo regional es necesario potenciar el desarrollo local. De esta manera, ampliando las competencias y recursos a pequeña escala será posible reflejar los resultados en la provincia y así sucesivamente.

Las Comunidades Regionales, creadas por Ley Provincial N° 9206/04, que agrupan a los municipios y comunas de un departamento, deberían ser pensadas como espacios de planificación regional integrada con la participación del sector privado y del tercer sector. Esto encuentra su justificación en la mutua influencia que se da entre la ciudad capitalina y los centros urbanos integrantes del espacio metropolitano. Se requiere entonces la atención de problemas compartidos, así como su abordaje en pos de su desarrollo futuro.

Según los datos del censo poblacional 2010, el incremento en el crecimiento de la tasa de población en las localidades vecinas, ha sido inversamente proporcional a la reducción de la misma en la Ciudad de Córdoba. Entre 82 localidades que presentan el mayor índice de crecimiento poblacional de la Provincia de Córdoba, 22 se ubican a una distancia no mayor a 50 km. de la Ciudad de Córdoba.

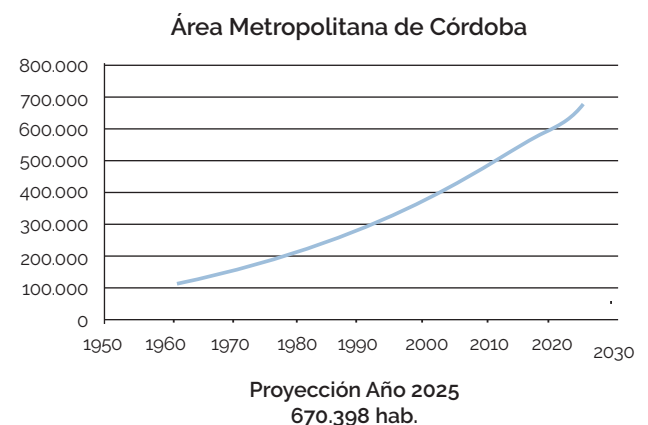
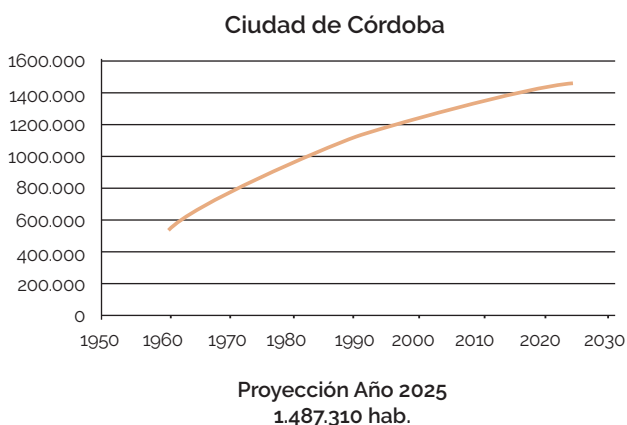
Este fenómeno incrementa y complejiza las relaciones funcionales entre asentamientos, promoviendo la aparición de nuevas centrali-

dades metropolitanas y la modificación de roles históricamente constituidos, proceso que deriva intensa fricción sobre el territorio urbanizado, rural y natural. En particular, las zonas Este y Norte Córdoba se han caracterizado por poseer un bajo valor de la tierra que le permite un más rápido acceso y por lo tanto presentan mayor crecimiento poblacional.

El Área Metropolitana de Córdoba abarca un radio de 50 km aproximadamente, medidos desde la capital provincial. Este espacio incluye entre otras regiones, la zona de Sierras Chicas, la cuál será el foco de trabajo para el presente proyecto de innovación. La región está conformada por: La Calera, Saldán, Villa Allende, Mendiolaza, Unquillo, Río Ceballos, Salsipuedes, El Manzano, Agua de Oro, Villa Cerro Azul, Villa Ani Mí, La Granja, Ascochinga, Juárez Celman, Colonia Caroya y Jesús María. Localidades y ciudades ubicadas al Noroeste de la ciudad de Córdoba, al Este del cordón montañoso de las Sierras Chicas, y siguiendo el trazado de la Ruta Provincial E-53.

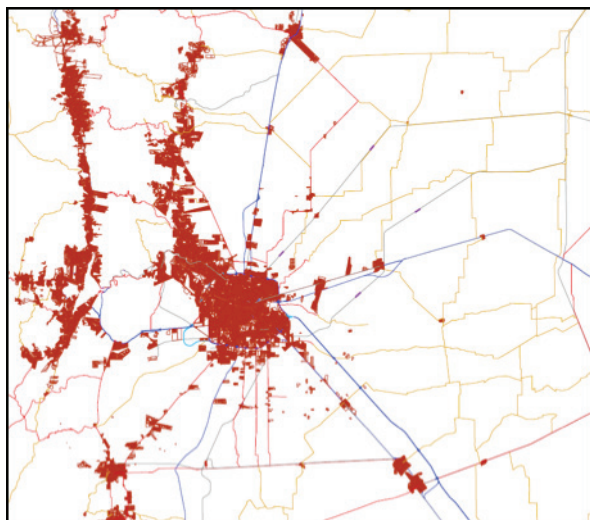
Sierras Chicas es la zona cercana a la Capital de mayor crecimiento demográfico de Córdoba en las dos últimas décadas. Allí la mayor inversión privada que se advierte hoy en materia de construcción se concentra en la evolución de nuevas formas de urbanizaciones privadas como los barrios cerrados, countries y de los complejos comerciales de envergadura para brindar servicios a los nuevos habitantes que se instalan en el lugar.

Proyección 2015 crecimiento poblacional Córdoba Capital y AM



Proyección 2015 crecimiento poblacional Córdoba Capital y AM

Estructura de asentamientos en el área metropolitana de Córdoba



Fuente: Dirección de Planeamiento Urbano de la Municipalidad de Córdoba

Esto enfatiza la necesidad de implementar políticas integrales en materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial; gestión de residuos sólidos urbanos (RSU); transporte y movilidad; gestión de impactos ambientales, sobre todo aquellos relacionados a los recursos hídricos de la región; entre otros aspectos prioritarios. El territorio mantiene una dinámica de cambio constante y requiere de coordinación; espacios de consenso; vinculaciones entre los diversos estamentos de gobierno, y de estos con empresas, con organizaciones de la sociedad civil y con vecinos. En este sentido la participación y la inclusión de los diferentes actores sociales, aparece también como emergente. Dicho desafío se acentúa para los entes gubernamentales que además de necesitar gestionar nuevas estrategias de planificación y coordinación, deben poner foco en el desarrollo de competencias en sus recursos humanos conformando equipos técnicos capaces de adaptarse a los cambios desde un enfoque proactivo y estratégico.

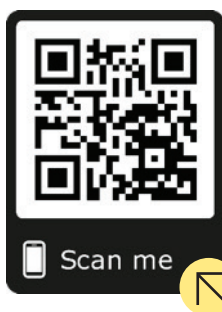
ANTECEDENTES DEL PROYECTO

Se presentan a continuación algunos de los portales desarrollados a nivel nacional y regional con similares características a la plataforma propuesta para el presente proyecto:

1 **Plataformas de Gestión de Proyectos y Obras** - Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de la Nación Argentina

La plataforma permite visualizar todos los planes, proyectos y obras de escala nacional, provincial y local y además realizar su seguimiento. La plataforma digital es de acceso público de manera de transparentar la acción del Estado. Sin embargo, el registro de usuarios administrativos queda restringida solo a personas que completan un formulario solicitando el alta de un usuario. La información provista es revisada por un administrador quien aprueba la cuenta antes de que ésta pueda ser utilizada.

En la plataforma es posible encontrar una biblioteca de información relevante para la gestión de proyectos y obras, cartera de proyectos, banco de proyectos, sistema de obras, monitoreo, y otros sitios de interés, entre los cuales se encuentra un formulario de diag-

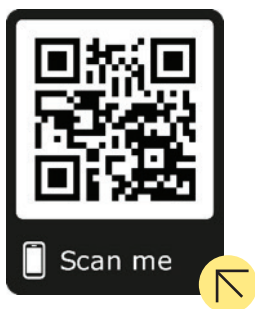


nóstico municipal. El mismo busca conocer las características, problemáticas y necesidades de cada municipio del país, con el objetivo de identificar prioridades de inversión pública por parte del estado nacional.

2 **Portal Gestión Abierta vinculada a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** Gobierno de la provincia de Córdoba

La Provincia cuenta desde 2018 con gestiona-bierta.cba.gov.ar, una herramienta web que muestra de forma dinámica los planes, programas e iniciativas del Gobierno de la Provincia de Córdoba que dan respuesta a cada uno de los 17 ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible) y sus 169 metas según las particularidades y los desafíos que presenta nuestra provincia, bajo la órbita del compromiso asumido en la Agenda 2030 de ONU. Se trata de datos reutilizables, a los que el público puede acceder para trabajar y emplearlos de una manera integral.

Este portal es una continuidad en versión digital y dinámica de la Memoria de Gestión Gubernamental que se realiza desde el año 2016. Es una acción de gobierno en sí misma, que busca acercar la gestión a todos sus

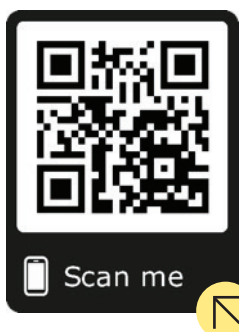


grupos de interés, en vistas de potenciar su participación y colaboración, elementos centrales para impulsar, desarrollar y acelerar la creatividad e inteligencia pública.

3 **Portal de Gobierno Abierto -** *Municipalidad de Córdoba*

El lanzamiento en agosto de 2016 de la Plataforma de Gobierno Abierto, "Un Portal de la Ciudad" es eje de la política de transparencia de la Municipalidad de Córdoba. Este portal surge inicialmente con la recolección de datos abiertos publicados en dos iniciativas preexistentes. El "Portal estadístico de la ciudad" y "El portal de transparencia".

El Portal de Gobierno Abierto representa además un nuevo canal de acceso y participación ciudadana, diseñado con el objetivo de centralizar la transparencia gubernamental y adicionar canales de participación electrónica complementando los actuales canales de participación. Por otra parte, el Municipio toma la decisión de apoyar fundamentalmente la colaboración gubernamental, propiciando una política de software libre y generando lazos y convenios con otras municipalidades bajo la filosofía que a mayor cantidad de municipios abiertos, mayor es la cultura participativa del



ciudadano y eso favorece a todo el ecosistema. En este sentido, el Portal de Gobierno Abierto es un espacio virtual de interacción social sustentado por los tres pilares fundamentales de un gobierno abierto: transparencia, participación y colaboración.

- Transparencia: la gestión municipal garantiza la rendición de cuentas, mejorando la transparencia fiscal y la eficiencia en la administración pública. Se abren datos de transporte, salud, cultura, infraestructura, ambiente, higiene, deporte y sociedad, entre otros.

- Participación: el Portal de Gobierno Abierto es una herramienta que fomenta la participación ciudadana de forma complementaria a los canales tradicionales con que el municipio ya cuenta. La idea central es que la participación

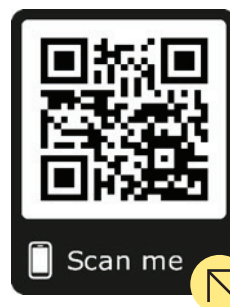
electrónica facilite la intervención del ciudadano ya sea facilitando la posibilidad de realizar algún trámite, pedir información, o incluso que pueda brindar un aporte o una idea.

- Colaboración: los ciudadanos, el sector público y privado, empresas, instituciones y organizaciones tienen un papel fundamental en la sociedad. Cuando la gestión municipal pone a disposición de estos actores canales de cooperación confiables, es posible llevar a cabo una política de gobierno abierto en su plenitud. La colaboración puede existir en sentido Municipalidad-Sociedad Civil o Municipalidad-Municipalidad.

4 **Reporta ciudad. Monitoreo ciudadano -** *Red Ciudadana Nuestra Córdoba e* *Instituto Federal de Gobierno*

"Reporta ciudad" es una plataforma para que ciudadanos/as reporten información geolocalizada sobre temas de interés público de la ciudad de Córdoba. El desarrollo de esta plataforma web se enmarca en el proyecto Nueva Gobernanza para una Córdoba Sustentable, una iniciativa impulsada por el Instituto Federal de Gobierno (IFG) y la Red Ciudadana Nuestra Córdoba, con el apoyo de CAF - Banco de Desarrollo de América Latina.

Los ejes sobre los que se releva información son: estado de calles, accesibilidad en vía pública, alumbrado público, desbordes cloacales, tiempo de espera del colectivo, ciclovías y estacionamientos para bicicletas, tránsito, plazas y espacios verdes, arbolado, contaminación del aire y sonora, basurales, recolección de residuos, registro de recolectores y recicladores urbanos, inmuebles de valor patrimonial, hábitat, atención e infraestructura en Centros de Salud, escuelas municipales, acoso en la vía pública y el transporte público, detenciones arbitrarias en la vía pública, infracciones al Código de Conviven-



cia, Economía Social, Presupuesto Participativo, Juntas de Participación Vecinal, Centros Vecinales y Organizaciones de la Sociedad Civil.

Hay dos formas de aportar información en la plataforma:

- Reportes: son realizados por ciudadanos/as usuarios de la plataforma.

Los reportes son información que cualquier usuario puede subir a la plataforma, de manera geolocalizada. Esta información refiere, por ejemplo, al servicio de recolección de residuos, el estado de las calles, alumbrado, tránsito, ciclovías, arbolado, basurales, recolección de residuos, cloacas, entre otros.

- Relevamientos: son realizados por integrantes de la Red de Monitoreo para una Nueva Gobernanza.

Los relevamientos son información producida sistemáticamente bajo una metodología rigurosa pero al mismo tiempo sencilla. Están, por ejemplo, referidos a plazas, Presupuesto Participativo, Juntas de Participación Vecinal, entre otros. Es posible sumarse individualmente o con una organización a los relevamientos y así contribuir a hacer visible la realidad barrial y ser parte de la Red de Monitoreo Ciudadano.

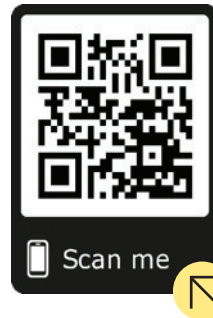
5 **Observatorio Urbano Córdoba** - *Universidad Nacional de Córdoba*

El Observatorio Urbano Córdoba (OUC) de la Universidad Nacional de Córdoba, comenzó a funcionar en el año 2004 a partir de la iniciativa de un conjunto de unidades académicas de la Universidad Nacional de Córdoba, forma parte de la Red Global de Observatorios Urbanos del Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. Es un ámbito interdisciplinario de estudio, cuyo foco de análisis está centrado en la ciudad de Córdoba y su entorno metropolitano.

En el OUC se trabaja en la observación y el estudio de los cambios que se registran en la ciudad de Córdoba, a partir del seguimiento sistemático de un conjunto de indicadores que se encuentran inscriptos en el marco de los lineamientos planteados en la Agenda Hábitat, Agenda 21 y en los Objetivos de Desarrollo del Milenio. Además del compromiso de trabajo que responde a dichos programas, el OUC desarrolla una agenda de trabajo propia referida a las problemáticas específicas que se registran en la ciudad de Córdoba.

Las líneas de investigación son: vivienda, desarrollo social, gestión ambiental, desarrollo económico, gobernabilidad y mapas. Hasta la

fecha en el sitio web oficial es posible descargar los Informe Ciudad 2004, 2009 y 2014. Además presenta mapas con su última actualización en 2010 sobre: nivel de vulnerabilidad, irregularidad urbana, régimen de propiedad, hacinamiento, jefes con primario incompleto, calidad de materiales, sin acceso a saneamiento mejorado, carencia de agua (datos correspondientes a la ciudad de Córdoba).



ANTECEDENTES DEL PROYECTO

Desde hace ya varios años la gestión gubernamental a nivel global y también en la provincia de Córdoba, presenta nuevos desafíos que obliga a sus dirigentes a plantear estrategias innovadoras que potencien el desarrollo local y regional. Apenas una década atrás los municipios y comunas se limitaban a la prestación de los servicios básicos a sus comunidades, hoy tenemos gobiernos locales preocupados por el desarrollo del capital social, la gestión sustentable del territorio, la disminución de la pobreza, la transparencia y gobernanza, entre otros aspectos que requieren del consenso y de estrategias que integren diversos actores (Graglia y Riorda, 2006).

La Ciudad de Córdoba por su parte, se encuentra inmersa en un avanzado proceso de transformación territorial, a partir de la sostenida intensificación de las relaciones con las localidades del Área Metropolitana. Por este motivo, desde la perspectiva de la Municipalidad de Córdoba, cualquier acción o planificación sobre la forma que adopte el crecimiento de la ciudad debe contemplar las relaciones territoriales entre los distintos centros urbanos de su área de influencia.

Una de las tendencias más importantes en la gestión de gobiernos actuales, está centrada en llevar adelante políticas públicas y planes de acción tendientes a incrementar la transparencia y rendición de cuentas, la participación y la colaboración desarrollando para ello competencias y capacidades en el Estado y promoviendo un cambio cultural en la sociedad. De esta manera se vuelve posible pensar en el desarrollo estratégico como una meta factible de alcanzar a partir del trabajo colaborativo entre los sectores públicos, privados, de

la sociedad civil, académicos y vecinales. En el ámbito de aplicación de este proyecto, este contexto se presenta como oportunidad para la generación estrategias y acciones que potencien el logro de dichos objetivos desde la sinergia y articulación de organizaciones en los distintos estratos socio-económicos de la región.

BREVE DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Se trata de una plataforma inter-institucional de acceso público que puede construirse y enriquecerse de manera colaborativa. La misma pretende brindar herramientas para la toma de decisiones y el establecimiento de políticas públicas a partir del aporte de información e indicadores que permitan operar y medir el nivel de desarrollo estratégico de los municipios y comunas pertenecientes, en esta primera instancia, a la zona Sierras Chicas de la provincia de Córdoba. En etapas sucesivas, se espera ampliar el alcance de esta acción al resto del Área Metropolitana provincial.

Si bien la unidad ejecutora del proyecto será la Secretaría de Modernización y Desarrollo Estratégico de la Municipalidad de Córdoba, acompañada por el Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento (CIPPEC); se considera necesaria y esencial para la etapa de ejecución del portal, la participación de organismos públicos de Sierras Chicas; universidades; organizaciones de la sociedad civil y privados involucrados en la temática; y profesionales de diversas disciplinas que puedan conformar una estructura organizativa (Consejo) para el diseño final y puesta en funcionamiento del espacio.

El portal mostrará dos tipos de contenidos: por un lado un formulario de monitoreo que a partir de un conjunto de indicadores permitan mensurar el nivel de desarrollo; y por el otro, una biblioteca virtual con los informes generados a partir de dicho diagnóstico e información relevante que pueda acompañar procesos de decisión y construcción de agenda de gestión pública, privada y social en la región.

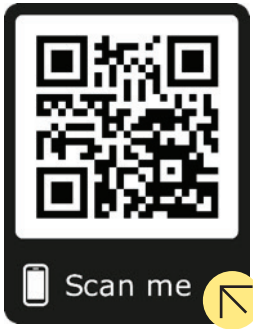
Tanto las colecciones de datos (conjuntos de tablas de datos) como las visualizaciones (área donde se pueden publicar gráficos o vistas de datos que hayan creado los administradores o los usuarios), estarán centradas en los indicadores definidos en el artículo 22 de la Ley

9206/04 - Ley Orgánica de Regionalización de la Provincia de Córdoba como directores de desarrollo regional:

- 1 **Capital físico:** refiere a la estructura y cobertura de servicios de las viviendas, las condiciones medioambientales, la infraestructura de servicios, y todos ellos aspectos que se relacionan con las condiciones de bienestar con que cuentan los habitantes de la región para sus vidas.
- 2 **Actividad económica:** refiere, en términos generales, a la estructura productiva de una región, su desempeño y potencialidades.
- 3 **Capital humano:** refiere a un conjunto básico de cualidades o capacidades humanas básicas que mejoran las oportunidades de las personas: educación, salud y complemento de necesidades básicas insatisfechas.
- 4 **Capital social:** es un recurso de la sociedad, derivado de las relaciones sociales, que facilita la acción colectiva y la cooperación.
- 5 **Gestión de recursos financieros:** pretende valorar la capacidad técnico-administrativa para un manejo eficiente de los recursos financieros municipales y regionales.
- 6 **Transparencia:** es la posibilidad concreta que tienen los ciudadanos de tener acceso a información fiable como modo de evitar acciones de corrupción.
- 7 **Capacidad institucional:** refiere a la potencialidad de la administración para promover el desarrollo local y regional.
- 8 **Participación política:** es el área de convergencia de las actividades públicas y privadas en pro del desarrollo; se refiere al involucramiento de las personas en procesos político-sociales mediante esfuerzos de expresión, representación y responsabilización al nivel del Estado.

Estos indicadores se enmarcan además en los Objetivos de Desarrollo Sustentable propuestos en 2015 por la ONU e incluidos en la Agen-

da 2030 sobre el Desarrollo Sostenible.



Para el proyecto se propone la plataforma gratuita ANDINO, la cual es un portal redistribuible desarrollado por el equipo de Datos Argentina de la Secretaría de Modernización de la Presidencia de Argentina

para ayudar a los organismos del Estado en el proceso de apertura de sus datos.

Se utiliza para facilitar la publicación, navegación y descarga de los datos que abren los organismos.

El portal propuesto representará principalmente un canal de acceso y participación electrónica, por lo cual se propone por un lado, redactar convenios de adhesión para los municipios, comunas y otras instituciones que participen; y en paralelo, formular protocolos de carga de datos en la plataforma y requisitos de acceso, donde se especificará por ejemplo la necesidad de estar inscripto como ciudadano digital (CiDi) que habilitará los diversos usuarios y la cláusula de derecho a réplica.

Resulta importante destacar que cuando hablamos de datos abiertos, nos referimos a aquellos datos que están disponibles públicamente y que pueden ser reutilizados para brindar nuevos servicios, por lo tanto los usuarios además de generar contenido o simplemente acceder a él, podrán caracterizar las visualizaciones (mapas, gráficos, etc.) publicadas pudiendo asignarles un puntaje, comentarlas y compartirlas. De acuerdo a la lógica pensada para esta herramienta, esta plataforma podrá desde almacenar datos hasta procesarlos y visualizarlos.

Más allá de estas definiciones (que pueden ajustarse de acuerdo a los avances del proyecto) en el portal, los datos deben publicarse en formatos abiertos y reutilizables; se permiten descargas simples y gratuitas de todo el material; se incluyen visualizaciones basadas en los datos subidos; posibilita la gestión de múltiples usuarios de diversas entidades: gobiernos, empresas, organizaciones del tercer sector, vecinos, etc.

En definitiva, el proyecto propone las siguientes

actividades para la concreción de sus objetivos:

- Conformar un Consejo con estructura organizativa para el desarrollo final del proyecto y la coordinación de su implementación.
- Redactar y firmar convenios de adhesión con actores clave.
- Diseñar y programar el portal de datos.
- Capacitar a los destinatarios para el correcto uso de la plataforma.
- Acompañar las actividades enmarcadas en el proyecto con una campaña integral de comunicación.

Lay-out preliminar

*Ajustes y diseño a definir en la siguiente etapa

The wireframes show the following structure:

- Inicio:** A header with 'LOGO' and 'Regístrate Ingresar'. A navigation bar includes 'HOME', 'QUÉNES SOMOS', 'RECURSOS', 'NOVEDADES', and 'CONTACTO'. Below this, there are two main action buttons: 'PARTICIPAR EN LA INICIATIVA' and 'CONSULTAR INDICADORES DE TU LOCALIDAD'.
- Indicadores:** A header with 'LOGO' and navigation links. A central section titled 'INDICADORES' contains four cards, each with a title and a description, and a button at the bottom: 'SUBIR DATOS' and 'CONSULTAR TU LOCALIDAD'.
- Biblioteca virtual:** A header with 'LOGO' and navigation links. A central section titled 'DOCUTECA' contains two cards with titles and descriptions, and buttons at the bottom: 'SUBIR DATOS' and 'CONSULTAR TU LOCALIDAD'.

OBJETIVO GENERAL DEL PROYECTO

Brindar insumos para el establecimiento de políticas públicas orientadas al desarrollo estratégico y la construcción de agenda vinculando a los municipios y comunas correspondientes al Corredor de Sierras Chicas de Córdoba, mediante la implementación de un portal colaborativo de datos abiertos que permita la generación y visibilización de información e indicadores específicos.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PROYECTO

Promover la articulación de los municipios y comunas que integran el corredor.

Propiciar la vinculación y participación por parte de ciudadanos, organizaciones públicas, privadas y de la sociedad civil vinculados a la temática.

Definir un conjunto de indicadores vinculados al desarrollo estratégico que permitan monitorearlo.

Brindar información para el diseño, la ejecución y evaluación de acciones y la construcción de agenda.

Fortalecer las capacidades de los equipos de las organizaciones intervinientes a través de la formación sobre desarrollo estratégico y manejo de plataformas tecnológicas.

ACTIVIDADES Y RESULTADOS ESPERADOS

ACTIVIDADES	ACCIONES	RESULTADOS ESPERADOS
Conformación y puesta en funcionamiento de un Consejo	<ul style="list-style-type: none"> - Mapeo de actores - Elaboración y firma de compromisos de participación - Definición de roles y modos de funcionamiento - Puesta en marcha del Consejo - Coordinación, dirección y evaluación de las actividades a desarrollar en marco al proyecto 	Creación de una estructura organizativa para el diseño final y el seguimiento de las actividades a desarrollar
Convocatoria de adhesión al proyecto	<ul style="list-style-type: none"> - Mapeo de municipios - Toma de contacto con equipos técnicos/responsables - Firma del acuerdo de adhesión - Entrega del equipamiento informático necesario 	Participación de al menos el 90% de los municipios y comunas que integran el corredor
Diseño y programación del portal de datos	<ul style="list-style-type: none"> - Definición del diseño según la identidad visual propuesta - Definición del dominio y hosting - Layout y Maquetación - Desarrollo de técnicas para la carga de datos y conexión a fuentes de datos - Definición de motores de visualización y patrones de socialización - Protección de datos y seguridad 	Diseño y maquetación de la plataforma
Capacitación para el uso de la plataforma	<ul style="list-style-type: none"> - Formulación de objetivos de capacitación - Determinación de destinatarios - Desarrollo de técnicas y recursos formativos para diversas plataformas - Definición de metodologías de evaluación/seguimiento - Ejecución de Jornadas/talleres de capacitación para los dife- rentes públicos (modalidad presencial, virtual o mixta) 	Apropiación y formación para el correcto uso del portal
Campaña de comunicación	<ul style="list-style-type: none"> - Definición de la identidad visual - Diseño del plan de comunicación (objetivos, mapa de públicos, mensajes y acciones) - Ejecución del plan - Monitoreo de resultados 	Posicionamiento y promoción del portal para el compromiso de participación por parte de los actores implicados

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES PROPUESTAS

1 Conformación y puesta en funcionamiento de un Consejo

Durante la primera etapa de ejecución se plantea la creación de una estructura organizativa en forma de Consejo. Las instituciones que firmen su compromiso de participación podrían funcionar con presidencia rotativa. De este organismo dependerá un Comité Científico (cuyos miembros trabajarán ad honorem), compuesto por representantes de los diversos sectores del corredor y coordinada por un especialista a designar. Los expertos deberán definir y/o validar la información disponible en la plataforma. Por otro lado, el Consejo conformará un Comité Ejecutivo (que recibirá honorarios), compuesto por un coordinador, un asistente administrativo; un relacionista público y un asistente técnico. Esta área será la responsable de dirigir la totalidad del proyecto asegurando su avance.



Fuente: mesa de trabajo del proyecto de creación del portal colaborativo de datos abiertos

Entre las tareas a realizar se delimitan: la coordinación general del proyecto; la gestión de convenios de adhesión; la capacitación de los equipos técnicos en las localidades; la formulación de protocolos para la carga y uso de datos; la definición de indicadores y construcción de formularios de monitoreo; la organi-

zación y sistematización de la biblioteca virtual; la coordinación del diseño y programación de la plataforma; el monitoreo de resultados; entre otras.

2 Convocatoria de adhesión al proyecto

Aquí se intenta lograr la participación de los municipios y comunas de Sierras Chicas, por lo que se deberá primeramente generar una base de datos que permita tomar contacto con los posibles responsables del proyecto en cada localidad para finalmente, lograr la firma de un convenio de adhesión. Se destaca la necesidad de acompañar dicha actividad con campañas de sensibilización y acciones concretas que motiven a la participación de los organismos públicos. Por ejemplo la entrega del equipamiento informático con las prestaciones necesarias luego de la firma de convenio de adhesión.

3 Diseño y programación del portal de datos

A medida que avanza el trabajo de las comisiones se irán definiendo cuestiones relativas al diseño y programación del portal de datos abiertos. En primer lugar se determinará el dominio de internet y el hosting donde se hospedará la plataforma.

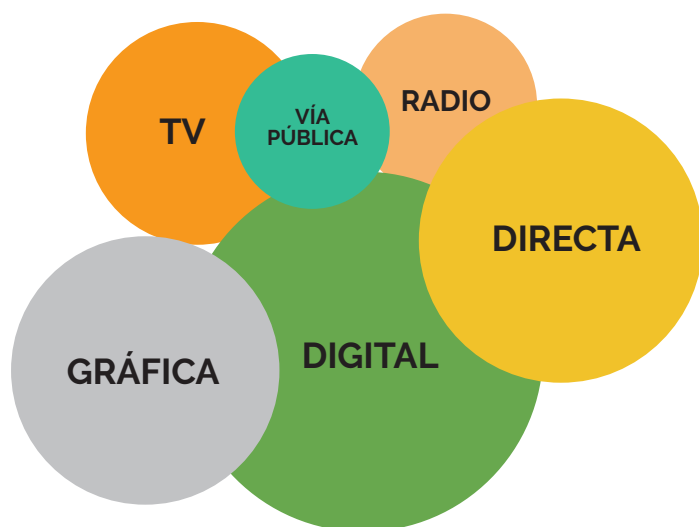
Para lograr la construcción de un formulario que pueda ser completado por municipios y comunas de Sierras Chicas a los fines de medir su nivel de desarrollo estratégico, se requiere un proceso de definición de los indicadores y por lo tanto de los datos para conformarlos. Es también importante saber qué visualizaciones (mapas y gráficos) se desea exponer como producto final. Por ello, los técnicos informáticos seleccionados por la unidad ejecutora trabajarán en conjunto con el comité científico para la definición del diseño del portal y del contenido preliminar; el desarrollo de técnicas para la carga de datos y conexión a fuentes de datos; la definición de motores de visualización y patrones de socialización; la protección de datos y seguridad; entre otras acciones relacionadas al producto tecnológico.

4 Capacitación para el uso de la plataforma

Una vez logrados los acuerdos de adhesión y lanzada la misma se dará comienzo a las actividades formativas destinadas a brindar competencias para el correcto uso de la plataforma. Para ello, se definirán objetivos de capacitación, capacitadores, destinatarios, técnicas, recursos y metodologías de evaluación. Se realizarán tutoriales en diversos formatos y jornadas tanto en modalidad presencial como virtual o mixta. El equipo técnico de desarrollo de la plataforma será a su vez una mesa de ayuda para asistir a los gobiernos.

5 Campaña de comunicación

A lo largo del proceso de implementación se propone el diseño de un plan de comunicación que acompañe a cada una de las actividades que se desarrollen. Es importante la generación amplia de estímulos constantes para generar la participación. De esta manera, no sólo se impulsará el posicionamiento de la plataforma, sino que además se promoverá la apropiación de la herramienta por parte de los diversos actores. Para la concreción de dichos fines será necesario diseñar la identidad visual del portal; formular objetivos de comunicación; identificar y jerarquizar los públicos; definir atributos y mensajes clave; y seleccionar acciones y soportes. Luego de finalizada la etapa estratégica se avanzará a la implementación del plan y el monitoreo de resultados.



—
Fuente: mesa de trabajo del proyecto de creación del portal colaborativo de datos abiertos

CRONOGRAMA DE TRABAJO

Para el cumplimiento de los objetivos del plan se propone trabajar en paralelo con el desarrollo de las actividades a lo largo de 12 meses comenzando en marzo de 2019.

PRODUCTOS ESPERADOS

Se espera que, a partir de la concreción de este proyecto se continúe propiciando una política de software libre generando lazos y convenios entre municipalidades y comunas. Así, más gobiernos abiertos promueven la cultura participativa del ciudadano y favorecen a la construcción colectiva del desarrollo estratégico del ecosistema. En definitiva se busca potenciar el capital tecnológico y social de Sierras Chicas para luego avanzar al resto de la provincia:

- **Capital tecnológico:** portal virtual de datos abiertos que presente información e indicadores sobre desarrollo estratégico.
- **Capital social:** la participación, acción colectiva y cooperación de grupos y organizaciones públicas, privadas y de la sociedad civil para potenciar el desarrollo estratégico de los municipios y comunas de Sierras Chicas.

LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

La zona de intervención del proyecto corresponde al que denominamos Corredor de Sierras Chicas. Entre estas localidades se destacan Córdoba Capital, como ciudad central del Área Metropolitana y del Corredor, La Calera y sus importantes construcciones históricas de orden religioso y cultural; Saldán con su imponente acueducto; la ciudad de Villa Allende, ubicada al pie del cerro Pan de Azúcar; Mendiolaza con su naturaleza serrana y actividades deportivas; Unquillo con su centenaria Capilla de Leonor construida y decorada por el reconocido pintor Guido Buffo. Más al norte se ubica Río Ceballos, considerado el "Corazón de las Sierras Chicas"; le siguen Salsipuedes con su monumental Gruta en honor a la Virgen de Itatí; El Manzano y Agua de Oro, cercanos a la consagrada Capilla de Candonga; Villa Ani Mí, La Granja y Ascochinga. A pocos kilómetros del cordón montañoso de las Sierras Chicas, se encuentran Juárez Celman y dos impor-

tantes localidades festivas y culturales como son Colonia Caroya, y la tradicional ciudad de Jesús María, sede del consagrado Festival de Doma y Folklore, considerado uno de los espectáculos de jineteada más importante de Latinoamérica.

Se espera que, a partir de la concreción de este proyecto se continúe propiciando una política de software libre generando lazos y convenios entre municipalidades y comunas.



Fuente: sierrasdecordoba.com

PRESUPUESTO DEL PROYECTO

ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN	INVERSIÓN ESTIMADA
Consejo (comité ejecutivo)	Honorarios y viáticos para 4 personas durante 12 meses.	\$1.500.000
Convocatoria de adhesión al proyecto	Equipamiento informático con las prestaciones necesarias para las localidades.	\$600.000
Diseño y programación del portal	Definición de infraestructura de servidores, instalación de Andino y sitio web. Modificaciones en la plataforma Andino para adaptar a las necesidades del proyecto. Se estiman 250 horas de programadores de diferente expertise.	\$500.000
Capacitación para el uso de la plataforma	Talleres de formación modalidad virtual, presencial y mixta. Diseño y ejecución de tutoriales en múltiples soportes. *La mesa de ayuda permanente a los municipios será brindada por el mismo equipo de desarrollo.	\$1.000.000
Campaña de comunicación	Honorarios, diseño, pauta, inversión en medios, eventos, otros.	\$1.500.000
TOTAL		\$5.100.000

* Los valores asignados deberán ser ajustados y actualizados oportunamente.

POSIBLES CONTRAPARTES

- Secretaría de Modernización, Comunicación y Desarrollo Estratégico de la Municipalidad de Córdoba.
- Instituto de Planificación del Área Metropolitana.
- Instituto de Planificación Municipal.
- Federación Agencia para el Desarrollo Económico de la Ciudad de Córdoba (ADEC).
- Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de la Nación.
- Organismos de financiamiento internacional (CAF, BID, etc.).

UNIDAD EJECUTORA

La Municipalidad de Córdoba y el Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento (CIPPEC) fueron los impulsores del presente proyecto en el marco del proyecto de DelC. Si bien dicho proyecto busca involucrar a diversos actores, la unidad ejecutora será la Secretaría de Modernización, Comunicación y Desarrollo Estratégico de la Municipalidad de Córdoba, a cargo del Dr. Marcelo Cossar, ya que cuenta con la trayectoria, infraestructura y competencias curriculares necesarias.

Desde su creación, esta secretaría se ocupa de proponer, desarrollar e impulsar procesos innovadores con el objetivo de dotar a la organización de más y mejores medios tecnológicos que permitan dar transparencia y promuevan la participación vecinal; a su vez, asesora al Departamento Ejecutivo Municipal, en la planificación integral para establecer estrategias para el desarrollo local; interviene en la evaluación y coordinación de programas y proyectos, referidos al desarrollo económico; y en el 2016 impulsó el Portal de Gobierno Abierto la Municipalidad de Córdoba premiado dos años consecutivos como el mejor portal de un gobierno

local de Argentina.

Director del proyecto: Dr. Marcelo Cossar, secretario de Modernización, Comunicación y Desarrollo Estratégico.

Contactos Unidad Ejecutora:

¡Dirección: Av. Marcelo T. de Alvear 120, X5000KGQ Córdoba

Teléfono: 0351 428-5600

Correo electrónico: Dirección de Gobierno Abierto gobiernoabierto@cordoba.gov.ar

OTRAS ENTIDADES INTERVINIENTES

- Municipios y comunas de Sierras Chicas
- Federación Agencia para el Desarrollo Económico de la Ciudad de Córdoba (ADEC)
- Universidades
- Coordinadora ambiental y de derechos humanos de Sierras Chicas
- Red Ciudadana Nuestra Córdoba
- Instituto de Planificación del Área Metropolitana de Córdoba (IPLAM Provincia)
- Instituto de Planificación Municipal (IPLAM Ciudad)
- Federación Agencia para el Desarrollo Económico de la Ciudad de Córdoba (ADEC)
- Circo Agencia
- Scripta Manent Publicidad, Televisión y Contenido

Líderes participantes del proceso de planificACCIÓN en el área metropolitana de Córdoba

Mesa del proyecto del programa de movilidad sustentable para la vinculación de los distritos Abasto, Familia y Joven correspondientes al área central de la ciudad de Córdoba

María Belén Barroso - Scrum manager
Exequiel Ducart - Asistente scrum manager
Sebastián Anapolsky - Asesor CIPPEC

Municipalidad de Córdoba

Adrián Delfederico
Laura Massari
Guillermo Molas y Molas
Julieta Panebianco
Alicia Riera
Héctor Taborda

Instituto de Planeamiento Municipal

Fernando Castro
Gabriela Neme

Municipalidad de Estación Juárez Celman

Martín Álvarez

Municipalidad de La Calera

Gabriel Da Silva

Instituto de Planificación Metropolitana

Pablo Carballo
Daniel Didomato
Guillermo Iros
Enrique Moiso

Universidad Nacional de Córdoba

Mariela Marchisio

Universidad Católica de Córdoba

Florencia Gross
Daniel Sardo

Universidad Tecnológica Nacional

Rubén Batistutti

Colegio de Ingenieros Civiles

Ludovico Piva
Miguel Rico

Espacio Abasto

Víctor Mochkofsky

Global Shapers

Mariana Aguilar
Tatiana Malvasio
Francisco Zanichelli

Mesa del proyecto de creación de un portal colaborativo de datos abiertos para el desarrollo estratégico del corredor de Sierras Chicas

María Belén Barroso - Scrum manager
Exequiel Ducart - Asistente scrum manager
Alfredo Garay - Asesor CIPPEC

Municipalidad de Córdoba

Facundo Barrionuevo
María Ángeles Cerutti
Leticia Gómez
Gabriel Petrone
Laura Remmella
Sebastián Roca
Andrés Vázquez

Municipalidad de Montecristo

Ezequiel Aguirre

Municipalidad de Río Ceballos

Oreste Godino
Lisandro González
Marcelo Romero

Municipalidad de Salsipuedes

María de los Ángeles Albarracín
Nicolás Frutos
Luciana García Romano

Municipalidad de Villa Allende

Fernando Santiago Copertari

Instituto de Planeamiento Municipal

Teresita Álvarez

Instituto de Planificación Metropolitana

Antonella Gabutti
Enrique Moiso

Lincoln Institute of Land Policy

Catalina Molinatti

Universidad Nacional de Córdoba

Lucas Ruarte

CONICET -CEVE

Natalí Peresini

Red Ciudadana "Nuestra Córdoba"

Beatriz Valencia

Colegio de Arquitectos

Alejandro Cohen
Paola Fantini

Cámara de Corredores Inmobiliarios de Córdoba

Maximiliano Burni
Agustín Tea Funes

Cámara Empresarial de Desarrollistas Urbanos de Córdoba

Cecilia Asili
César Martínez

Desarrollista

Martín Defilippi

Estudio Estrategias

Marcelo Corti

Global Shapers

Joaquín Páez
Agustina Patiño

PROACO

Lucas Salim



Anexos

Anexo A:

Cuestionario para entrevistas presenciales Planes de Desarrollo Integral de Ciudades de CIPPEC

Nombre del entrevistado:

Institución:

Mail:

Teléfono:

Presentación

Buenos días, mi nombre es, soy miembro del programa Ciudades de CIPPEC. CIPPEC es un think tank que trabaja por un Estado justo, democrático y eficiente que mejore la vida de las personas.

El Programa de Ciudades busca incidir en el desarrollo integral de las ciudades de la región y aportar a sus líderes herramientas que promuevan ciudades más equitativas, resilientes e inteligentes para mejorar la calidad de vida de su población.

Esta entrevista se realiza en el marco del Plan de Desarrollo Integral de Ciudades y apunta a indagar la percepción que tienen los actores clave de la sociedad respecto del presente y el futuro del área metropolitana.

Introducción

1. ¿Cuénteme un poco quién es usted y cuál es su rol en la institución que representa?

Gobierno y sociedad

2. Ahora le voy a pedir que haga lo que se conoce como análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas) de la ciudad. Me podría decir ¿cuáles son, en su opinión, las principales fortalezas con las que cuenta el área metropolitana de cara a su desarrollo en el futuro? (Con fortalezas nos referimos a características que dependen de factores internos de la ciudad).

¿Y las oportunidades? (con oportunidades nos referimos a factores externos a la ciudad que puedan ser una oportunidad para el desarrollo de la ciudad en el futuro).

¿Cuáles son, en su opinión, las principales debilidades del área metropolitana de cara a su desarrollo en el futuro? (factores internos que puedan influir en el desarrollo)

¿Cuáles son, en su opinión, las principales amenazas del área metropolitana de cara a su desarrollo en el futuro? (cuestiones externas a la ciudad que pueden influir en su desarrollo.)

3. En una escala de 1 a 5, ¿cómo calificaría la situación de los siguientes sectores de la realidad local? (Siendo 1 malo y 5 excelente) (registrar la primera idea espontánea del motivo de cada una de las respuestas)

SECTOR	MALO	REGULAR	BUENO	MUY BUENO	EXCELENTE
a- Desarrollo productivo					
b- Empleo					
c- Desarrollo social (pobreza, desigualdad)					
d- Vivienda					
e- Servicios básicos e infraestructura					
f- Transporte y movilidad					
g- Ambiente					
i- Educación					
j- Salud					
k- Seguridad					
l- Turismo					

Expectativas para la ciudad

4. Durante los últimos cinco años, la situación general del área metropolitana... (por favor, desarrollar).

MEJORÓ		SIGUE IGUAL		EMPEORÓ	
--------	--	-------------	--	---------	--

5. En cinco años, ¿cómo cree que estará? (por favor, desarrollar)

MEJORÓ		SIGUE IGUAL		EMPEORÓ	
--------	--	-------------	--	---------	--

6. ¿Cómo describiría al modelo de ciudad y comunidad al cual el área metropolitana debería aspirar?

Producción y economía

7. ¿Cómo describiría la estructura productiva del área metropolitana?

Cambio climático

8. ¿La ciudad sufre de algún modo el impacto del cambio climático? ¿De qué manera?

9. ¿Qué hace el área metropolitana en términos de adaptación y mitigación del cambio climático?

Inequidad social

10. ¿Cómo describiría la situación del área metropolitana en relación a la inequidad social?

Percepción del crecimiento urbano

11. ¿Cuánto cree que creció el área metropolitana en los últimos 10 años en población y en superficie?

% en población.

% en superficie.

12. ¿Cómo está creciendo el área metropolitana? (bien, mal)

13. Cuáles son las 5 instituciones con las que Ud. más se interrelaciona? (Valorar el vínculo en una escala del 1 al 5: mala, regular, buena, muy buena, excelente)

14. ¿Podría sugerirnos algún documento, fuente de información o datos sobre la realidad local (publicaciones, estudios, institutos de estadísticas, informes, plataformas, entre otros) para analizar?

15. ¿Qué otros referentes locales podría recomendarnos para entrevistar? (máximo 5)

Anexo B:

Cuestionario de relevamiento online

“Plan Ciudad Inteligente y Economía Colaborativa en Grandes Aglomerados Urbanos de la Argentina”

Desde el Programa de Ciudades de CIPPEC valoramos su percepción del área metropolitana, por lo que le solicitamos contribuya con el diagnóstico de la realidad del aglomerado completando el siguiente cuestionario.

Tenga en cuenta que el mismo le llevará entre 15 y 20 minutos y que los cambios no se guardarán a menos que finalice la misma.

1. Dirección de correo electrónico
2. Nombre y apellido
3. Institución y cargo
4. Pertenezco a:
Organización de la Sociedad Civil
Sector Público
Sector Académico
Sector Privado

Políticas gubernamentales - En mi ciudad...

5. Existen instancias de participación ciudadana en el control de la gestión y la formulación de políticas públicas.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo
- No sabe/ no contesta

6. Los datos públicos están al alcance de la población en formato abierto y de fácil acceso

Totalmente en desacuerdo

- En desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo
- No sabe/ no contesta

7. Se toman medidas de manera activa para el fortalecimiento de la infraestructura tecnológica, las redes y el desarrollo de servicios digitales

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo
- No sabe/ no contesta

8. Existen nuevas tecnologías y aplicaciones para hacer trámites, gestionar expedientes y realizar las compras públicas

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo
- No sabe/ no contesta

9. Realizar un trámite municipal es ágil y sencillo

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

10. Las políticas gubernamentales de contratación y compras públicas favorecen a los emprendedores y nuevas empresas

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

11. El apoyo para empresas nuevas y en crecimiento es una prioridad importante para la política a nivel local

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

Hábitat - En mi ciudad...

12. La vivienda, o bien el suelo urbano donde construirla, es accesible para la población

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

13. Existen plazas y parques públicos adecuados en cantidad, distribución territorial, accesibilidad y calidad

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

14. Se desarrollan políticas para promover un mayor acceso a suelo urbano y vivienda al conjunto de la población

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

15. Los costos de los servicios básicos (gas, agua, electricidad, cloaca) son accesibles para la mayor parte de población

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

16. La calidad de los servicios básicos (gas, agua, electricidad, cloaca) es adecuada

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

Formación emprendedora - En mi ciudad...

17. En la educación inicial se promueve la alfabetización digital

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

18. En la ciudad existen cursos/ carreras/ espacios de formación emprendedora

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

Infraestructura física y de servicios - En mi ciudad...

19. Las infraestructuras físicas en telecomunicaciones (internet, telefonía, etc.) proporcionan un buen apoyo para quienes lo necesitan

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

20. El costo de los sistemas de comunicación (teléfono, Internet, etc.) es accesible para la mayor parte de la población

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

21. Una empresa nueva o en crecimiento puede proveerse de servicios de telecomunicaciones en aproximadamente dos semanas (teléfono, Internet, etc.)

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

El sistema de transporte - En mi ciudad...

22. La tarifa del transporte público es accesible para la mayor parte de la población

Totalmente en desacuerdo
En desacuerdo
De acuerdo
Totalmente de acuerdo
No sabe/ no contesta

23. La frecuencia y cobertura del transporte público es adecuada

Totalmente en desacuerdo
En desacuerdo
De acuerdo
Totalmente de acuerdo
No sabe/ no contesta

24. Las unidades de transporte y la red de circulación está en buen estado

Totalmente en desacuerdo
En desacuerdo
De acuerdo
Totalmente de acuerdo
No sabe/ no contesta

25. La movilidad en la ciudad es fluida (los problemas de congestión son escasos)

Totalmente en desacuerdo
En desacuerdo
De acuerdo
Totalmente de acuerdo
No sabe/ no contesta

***Resiliencia urbana: capacidad de resistir o resurgir de eventos climáticos extremos -
En mi ciudad...***

26. El gobierno local vela por una urbanización sostenible y destina recursos para asegurar la gestión y organización de la ciudad ante las amenazas ambientales

Totalmente en desacuerdo
En desacuerdo
De acuerdo
Totalmente de acuerdo
No sabe/ no contesta

27. Las personas participan, deciden y planifican su ciudad junto a las autoridades locales, incluyendo el manejo participativo del riesgo

Totalmente en desacuerdo
En desacuerdo
De acuerdo
Totalmente de acuerdo
No sabe/ no contesta

28. Se toman medidas para anticiparse a los desastres ambientales y mitigar su impacto, incluyendo medidas de prevención y educación en temas de riesgo

Totalmente en desacuerdo
En desacuerdo
De acuerdo
Totalmente de acuerdo
No sabe/ no contesta

29. Se usan tecnologías y sistemas de alerta temprana para proteger la infraestructura, los activos y los integrantes de la comunidad

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

30. Existen estrategias de recuperación rápida de los servicios básicos para reanudar la actividad social, institucional y económica tras un desastre ambiental

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

Realidad local

31. ¿Cuáles son los tres sectores de la sociedad local que han exhibido un rol más dinámico y protagónico a lo largo de los últimos años?

32. ¿Cuáles han sido los últimos conflictos locales y cómo se han resuelto?

Nombre hasta 5 referentes/ líderes que recomendaría entrevistar

33. Referente 1 (Nombre - Cargo - Email/Teléfono)

34. Referente 1 (Nombre - Cargo - Email/Teléfono)

35. Referente 1 (Nombre - Cargo - Email/Teléfono)

36. Referente 1 (Nombre - Cargo - Email/Teléfono)

37. Referente 1 (Nombre - Cargo - Email/Teléfono)

38. ¿Tiene algún comentario o sugerencia para añadir?

Bibliografía

Berrenechea et al. (2003), Las dimensiones del riesgo en ámbitos urbanos. PIRNA - Programa de Investigaciones en Recursos Naturales y Ambiente, Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

EOD 2009- PTUMA.

Hearn Morrow B. (1999). Identifying and mapping community vulnerability, en *Disasters*, vol. 23.

INDEC (2001). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas.

INDEC (2010). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas.

INDEC (2016). Encuesta Permanente de Hogares -EPH-.

Informe Anual 2017. Observatorio Turístico de Córdoba. Instituto Turístico Municipal de Córdoba.

Instituto de Planificación del Área Metropolitana Córdoba (2011): "Lineamientos del plan estratégico urbano territorial del área metropolitana de Córdoba. Definición del plan vial y uso del suelo". Estudio 1 EG.150.

Instituto Geográfico Nacional (IGN, 2017). Cartografía de límites departamentales, provinciales y países limítrofes. Proyecto SIG 250.

Lanfranchi, G. (2017) ADN Urbano - Aglomerado Gran Buenos Aires (AGBA). Documento de Políticas Públicas/ Recomendación N°183. Buenos Aires: CIPPEC.

Lanfranchi, G. (septiembre de 2017). Hacia el desarrollo integral de ciudades. Documento de Políticas Públicas/Análisis N°190. Buenos Aires: CIPPEC.

Lanfranchi, G., Duarte, J. I., y Granero Realini, G. (enero de 2018). La expansión de los Grandes Aglomerados Urbanos argentinos. Documento de Políticas Públicas/Recomendación N°197. Buenos Aires: CIPPEC.

Lanfranchi, G., Granero Realini, G., y Duarte, J.I. (junio de 2018). Hacia una agenda del hábitat en Argentina. Documento de Políticas Públicas/Recomendación N°199. Buenos Aires: CIPPEC.

Lanfranchi, G., Nacke, M. y Duarte, J. (septiembre de 2018). PlanificACCIÓN para el desarrollo integral de ciudades. Documento de Trabajo N°169. Buenos Aires: CIPPEC.

Maldonado, María Mercedes y Hurtado Tarazona, Adriana (2014): "La declaratoria de desarrollo y construcción prioritarios (sujeta a venta forzosa en pública subasta) en Colombia: la experiencia de Bogotá, 2008-2012"; en *Instrumentos notables de políticas de Suelo en América Latina*; Pp. 103-108.

Minaya A. P. (1998). Análisis de riesgos de desastre mediante la aplicación de sistemas de información geográfica (SIG), en Maskrey, Andrew (ed.): *Navegando entre brumas. La aplicación de los sistemas de información geográfica al análisis de riesgos en América Latina*. Lima, ITDG/LA RED.

Natenzon C. (2015). Vulnerabilidad social, Amenaza y Riesgo en Argentina. Tercera Comunicación Nacional. Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación.

ONU-Hábitat (2017) Nueva Agenda Urbana. Disponible en <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf> de Alta Dirección Pública. Observatorio Económico N° 81.

Programa de Investigaciones en Recursos Naturales y Ambiente de la Universidad de Buenos Aires (PIRNA), 2016. Proyecto La adaptación al cambio climático en grandes ciudades: Adecuación energética, vulnerabilidad social y normativa en el Aglomerado Gran Buenos Aires. Período: 2013/2016.

Proyecto UBACYT - PDTS-PF01 (2013-2015): Pensando en el futuro, actuando hoy: El uso de información sobre vulnerabilidad social para la gestión de riesgo de desastres.

Smolka, Martim y Furtado, Fernanda (editores) (2014): "Instrumentos notables de políticas de Suelo en América Latina"; Lincoln Institute of Land Policy, Banco del Estado (Ecuador) - Ministerio de las Ciudades (Gobierno Federal Brasil).

Smolka, Martim (2013): "Implementación de la Recuperación de Plusvalías en América Latina. Políticas e Instrumentos para el Desarrollo Urbano"; Lincoln Institute of Land Policy.

Equipo

Gabriel Lanfranchi

Director del Programa de Ciudades. Arquitecto (Universidad de Buenos Aires), magíster en Economía Urbana (Universidad Di Tella). Investigador del Massachusetts Institute of Technology. Director del Posgrado de Urbanismo Metropolitano de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires.

José Barbero

Investigador principal del Programa de Ciudades. Licenciado en Geografía (Universidad de Buenos Aires, Argentina) y magíster en Geografía y Planeamiento (Universidad de Toronto, Canadá).

Luis Castiella

Investigador asociado del Programa de Ciudades. Licenciado en Administración (Universidad de Buenos Aires), posgraduado en Desarrollo Directivo IAE (Universidad Austral) y en Administración Estratégica (Universidad de San Andrés), magíster en Administración de Negocios (BBVA - Universidad de San Andrés) y candidato doctoral (Universidad Católica Argentina).

Juan Ignacio Duarte

Investigador asociado del Programa de Ciudades. Licenciado en Urbanismo (Universidad Nacional de General Sarmiento), especialista en Mercados y Política del Suelo (Lincoln Institute of Land Policy).

Ana Carolina Herrero

Investigadora asociada del Programa de Ciudades. Doctora y licenciada en Ciencias Biológicas (Universidad de Buenos Aires), magíster en Hidrología (CEDEX, España), diplomada MACSSO (Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales).

Javier Madariaga

Coordinador del Programa de Ciudades. Licenciado en Economía (Universidad Católica Argentina), y magíster en Políticas Públicas (Universidad Torcuato Di Tella). Diplomado en Evaluación de Impacto de Políticas Públicas y Programas Sociales (Laboratorio de Pobreza de Acción J-Pal y del Departamento de

Economía de la Pontificia Universidad Católica de Chile).

Melina Nacke

Coordinadora del Programa de Ciudades. Licenciada en Ciencia Política (Universidad de Buenos Aires), magíster en Planificación Internacional y Desarrollo Sostenible (University of Westminster) y candidata a magíster en Administración y Políticas Públicas (Universidad de San Andrés).

Fernando Bercovich

Coordinador del Programa de Ciudades. Sociólogo (Universidad de Buenos Aires), magíster en International Affairs and Urban Policy (The New School University) y maestrando en Sociología Económica (Universidad Nacional de San Martín).

Victoria Rezaval

Analista del Programa de Ciudades. Licenciada en Arquitectura y Urbanismo (Universidad de Belgrano).

Pía Barreda

Analista del Programa de Ciudades. Licenciada en Relaciones Internacionales de la Universidad Católica Argentina (Universidad Católica Argentina), posgraduada en Recursos Naturales, Geopolítica y Desarrollo en América Latina (Universidad Católica Argentina) y maestranda en Políticas Ambientales y Territoriales de la Universidad de Buenos Aires (Universidad de Buenos Aires).

Clara Popeo

Analista del Programa de Ciudades. Licenciada en Ciencia Política (Universidad de Buenos Aires).

Valentina Simone

Analista del Programa de Ciudades. Licenciada en Ciencia Política (Universidad de Buenos Aires).

Sebastián Anapolsky

Consultor del Programa de Ciudades. Licenciado en Ciencia Política (Universidad de Buenos Aires), magíster en Planificación Urba-

na y Regional (Universidad de Michigan, Ann Arbor) y magíster en Políticas Públicas (Universidad de Michigan, Ann Arbor).

José Luis Basualdo

Consultor del Programa de Ciudades. Arquitecto y planificador urbano, experto en Planificación Estratégica, Políticas de Suelo y Gestión Territorial, diplomado en Políticas y Mercados de Suelo (Universidad Centroamericana José Simeón Cañas de El Salvador) y magíster en Planificación Territorial y Gestión Ambiental (Universidad de Barcelona).

Christian Cordara

Consultor del Programa de Ciudades. Arquitecto y especialista en Planificación Urbana (Universidad de Buenos Aires).

Luisa Duggan. Consultora del Programa de Ciudades. Arquitecta (Universidad de Buenos Aires).

Alfredo Garay.

Consultor del Programa de Ciudades. Arquitecto (Universidad de Buenos Aires) y magíster en Urbanismo y Ordenamiento Territorial (Universidad Libre de Bruselas).

Tobías Giménez Hutton

Consultor del Programa de Ciudades. Estudiante avanzado en Arquitectura y Urbanismo (Universidad Nacional de La Plata).

Facundo Juárez Ritterband

Consultor del Programa de Ciudades. Licenciado en Sociología (Universidad de Buenos Aires).

Sandro Munari

Consultor del Programa de Ciudades. Arquitecto (Escuela Nacional Superior de Arquitectura de Paris La Villette).

Cristina Reynals

Consultora del Programa de Ciudades. Licenciada y profesora en Ciencia Política y especialista en Planificación y Gestión de Políticas Sociales.

Sol Rodríguez

Consultora del Programa de Ciudades. Arquitecta (Universidad de Buenos Aires).

Luciano Strucchi

Consultor del Programa de Ciudades. Licenciado en Economía (Universidad de Buenos Aires) y maestrando en Políticas Públicas (Universidad Torcuato Di Tella).

Matthew Toland

Voluntario del Programa de Ciudades. Licenciado en Ciencia Política (Yale University) y candidato a magíster en Planificación Urbana y Regional (Universidad de Buenos Aires). Especialista en políticas urbanas e investigación etnográfica.

Agradecimientos

El equipo del programa de Ciudades de CIPPEC agradece la colaboración de Florencia Berardi, Natalia Díaz, Allison Lang, Victoria Pasinetti y Manuel Vilardo en la sistematización de la información necesaria para la elaboración de este documento.



Acerca de CIPPEC

CIPPEC es una organización independiente, apartidaria, plural y sin fines de lucro, que busca anticipar los dilemas del futuro y proponer mejores políticas públicas para la democracia y el desarrollo con inclusión. Promueve diálogos públicos y produce investigación aplicada para fortalecer al Estado en las áreas de Desarrollo Social, Desarrollo Económico y Estado y Gobierno.

El Programa de Ciudades tiene como misión incidir en los procesos de desarrollo integral de las ciudades en la región y dotar a sus líderes con herramientas que contribuyan a alcanzar ciudades más equitativas, resilientes e inteligentes en pos de una mejor calidad de vida de su población.

CIPPEC se enorgullece de ser uno de los centros de política pública más destacados de América Latina.

Visión

Trabajamos por una sociedad libre, equitativa y plural, y por un Estado democrático, justo y eficiente, que promueva el desarrollo sostenible.

Misión

Proponer políticas para el desarrollo con equidad y el fortalecimiento de la democracia argentina, que anticipen los dilemas del futuro mediante la investigación aplicada, los diálogos abiertos y el acompañamiento a la gestión pública.



@CIPPEC



/cippec.org



/fcippec



www.cippec.org



/company/cippec

Para uso online agradecemos usar el hipervínculo al documento original en la web de CIPPEC.

CIPPEC | Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento
Callao 25 1° A (C1022AAA) Ciudad Autónoma de Buenos Aires | Teléfono (54 11) 4384 - 9009



www.cippec.org