

BASES PARA EL PLAN DIRECTOR DE LA CIUDAD DE CÓRDOBA

Lineamientos y Estrategia general para el reordenamiento del territorio

Diciembre 2008



**Córdoba
Ciudad**



Gobierno de la ciudad



UNIVERSIDAD NACIONAL
DE CÓRDOBA



FACULTAD DE ARQUITECTURA,
URBANISMO Y DISEÑO

Bases para el Plan Director de la Ciudad de Córdoba Lineamientos y Estrategia General para el reordenamiento del Territorio.

INTRODUCCION

Los desafíos de la planificación

Estrategia general propuesta, componentes, espacialización e instrumentos

LINEAMIENTOS PARA EL REORDENAMIENTO DEL TERRITORIO.

DIMENSIONES TEMATICAS

Metropolitano

Coordinación entre ciudad y ámbito metropolitano

Institucionalización de la participación en el AMC

Plan de ordenamiento del Área Metropolitana

Urbano

Centralidad Tradicional y otras centralidades

Crecimiento y concentración de la mancha urbana

Reasignación de usos del suelo

Síntesis de acciones

Habitabilidad urbana

Soporte Natural y productivo

Infraestructura de servicios

Abastecimiento general de agua potable y su distribución

Desagües cloacales y tratamiento de efluentes

Sistema de desagües pluviales

Espacio publico

Espacio Verde público

Disponibilidad de tierras publicas

Vivienda y Equipamiento Comunitario

Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico

Movilidad, Conectividad y Sistema de Movimientos

Soporte físico de la conectividad

Sistemas de movimiento

Transporte público

Sistematización integral del tránsito

Movilidad y accesibilidad peatonal

ESPACIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA

Ejes

Río Suquia – Cañada

Canales maestros de riego

Sistema Ferroviario

Red vial

Áreas

Área Central

Áreas Peri centrales

Áreas Intermedias

Áreas Periféricas

Sectores de Intervención estratégica.

Polígonos

Nodos

INSTRUMENTOS / HERRAMIENTAS

Acciones Directas (Planes de obra pública)

Acciones Indirectas (Marcos regulatorios)

Acciones Mixtas (Intervenciones concertadas)

ANEXO



Córdoba
Ciudad



BASES PARA EL PLAN DIRECTOR DE CIUDAD DE CÓRDOBA

Lineamientos y Estrategia general para El reordenamiento del territorio

1- INTRODUCCION

La planificación en Córdoba

Córdoba ha encontrado diversas modalidades de abordar sus problemáticas urbanas, pero es recién en la tercera década del siglo XX que logra situarlas en una visión de conjunto a través de la figura del plan urbano y las diversas denominaciones que éste fue asumiendo: plan regulador y de extensión, esquema de ordenamiento, plan de desarrollo, plan estratégico, entre otros. Así, en sus diferentes instancias y bajo enfoques diversos, los planes urbanos de Córdoba intentaron corregir, prever y proponer soluciones a los problemas que la ciudad iba experimentando.

Es así que hoy podemos destacar en su historial de planificación: el Plan Regulador y de Extensión de 1927, como primera mirada sistemática sobre una ciudad que se expande sobre el territorio de una manera sin precedentes; posteriormente, el llamado Plan Regulador de 1954, preanuncia y da respuestas planificadoras a los conflictos de una ciudad que va adquiriendo una impronta industrialista, así como, el Diagnóstico tentativo y alternativas de desarrollo físico (1973) y su consecuencia, el EDOU (1978), plantea nuevas directivas planificadoras para reorientar el desarrollo urbano. Los sucesivos planes, PLANDEMET y EDOM (1980), abordan los inicios de una ciudad que va asumiendo carácter metropolitano, de la misma manera que el PEC (1993-1999), y el PECba (2003-2006), intentan establecer pautas y acciones para un reposicionamiento urbano ante un nuevo contexto económico.

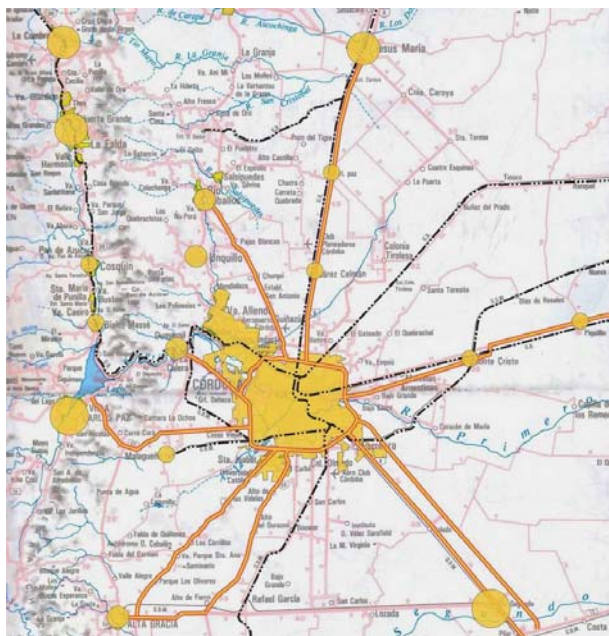
Resultado del pensamiento y la acción de planificación públicas, son numerosas las obras estructurantes que hoy observamos en la ciudad, así como también el abarcativo sistema normativo urbanístico actualmente en vigencia.



Síntesis de la situación actual

Este punto se plantea como la base de *comprensión de la ciudad existente*, de cuya lectura emergen diversas problemáticas que, si bien se encuentran íntimamente relacionadas entre sí, requieren de un abordaje específico con arreglo a una visión del conjunto de la ciudad.

En primer lugar, es necesario referirse a Córdoba como una ciudad metropolitana, concepto que expresa con más claridad la mutua influencia entre la capital y los centros urbanos integrantes del espacio metropolitano que es precisamente el ámbito de concertación para el abordaje conjunto de problemas compartidos, tales como : falta de regulación del soporte de infraestructuras, del uso y aprovechamiento de los recursos naturales, deficitario sistema de movilidad, desarrollo no planificado de los centros urbanos integrantes, etc., todos estos factores que amenazan el equilibrio ambiental y la atención sobre aquellas expresiones de la identidad territorial. A esta escala, la temática es doblemente compleja ya que, a las diversas realidades urbanas que alberga el espacio metropolitano, se añade la necesidad de su institucionalización y, en consecuencia, de una gestión conjunta de su territorio.



Fuente IPLAM

En cuanto al estado de situación actual del soporte físico-natural de la Ciudad de Córdoba, sus condiciones medio-ambientales y los principales riesgos urbanos generados por el ineficiente manejo de los recursos, nos encontramos con problemáticas como: contaminación de las aguas superficiales y subterráneas y su relación con la crítica insuficiencia de sistema de derivación y tratamiento de efluentes cloacales; amenazas de inundación, erosión y anegamientos y su relación con la escasa infraestructura de desagües pluviales; la escasez del recurso agua; contaminación del aire en relación con el tratamiento de los residuos urbanos y el efecto contaminante de la movilidad; entre otros temas.

Desde una lectura de la incidencia del sistema conectivo en la estructura urbana de Córdoba, se evidencian los defasajes entre movilidad, densificación y extensión urbana, con énfasis en aquellos aspectos críticos de la conectividad, como la capacidad y configuración de la red vial principal, con los graves problemas de congestión, contaminación e inseguridad, tanto vehicular como peatonal. La conformación radiocéntrica, como resultado de la ubicación central de la ciudad en su región, y reflejo de esas relaciones, actualmente es necesario revisar en relación a la necesidad de un desplazamiento eficiente del tránsito vehicular y para lo cual, a través de algunas obras como la Av. De Circunvalación, la Ronda Urbana, etc. se intenta generar nuevas alternativas a aquel esquema histórico.

La ciudad de Córdoba presenta una relación superficie/habitante que da como resultado una densidad promedio menor a los 60 hab./ha, que pone en evidencia la excesiva extensión del área urbanizada en barrios conformados en gran medida por viviendas unifamiliares, acompañados en numerosos casos por una masa crítica de marginalidad social y territorial..

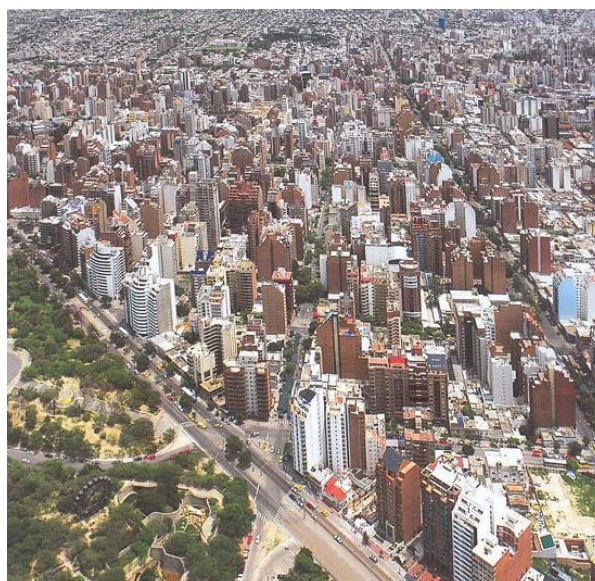
Como consecuencia de esa baja densidad general resultan importantes deseconomías urbanas en la provisión de infraestructura, equipamiento y transporte público y, asimismo, una permanente amenaza de consumo inadecuado de suelo, tanto rural de valor productivo, como natural de valor paisajístico-ambiental. El requerimiento de alojar un incremento de población de más de 200.000 habitantes en los próximos 20 años, implica asumir el control del manejo de los procesos de extensión de la mancha urbana y especialmente la concentración poblacional, para lo cual se hace indispensable un estudio de la oferta de suelo urbano, de extensión de infraestructura y dotación de movilidad los fines de alojar aquella población, tendiendo a promover la densificación y delimitar la extensión.

Conjuntamente con esa baja densidad general, coexisten áreas de alta concentración poblacional en una relación centro-periferia que, como consecuencia de la escala y extensión de la ciudad, ha surgido la conformación de nuevas centralidades: corredores lineales con marcada dinámica comercial, consolidación de subcentros barriales tradicionales, difusión espontánea de otros nuevos y de diversos polos de atracción a escala urbana, que lleva a considerar detenidamente estas funciones descentradas y la incidencia en su configuración de las actividades económicas (industrias, grandes equipamientos y concentración comercial). También, la oportunidad que reviste el *descentramiento* para la formulación de un nuevo sistema de movilidad urbana, el estímulo a la densificación y la generación de espacios públicos.

El Área Central está instalada, en la memoria colectiva y en la vida social, como **el lugar de todos**. Sin embargo, una vez más, se está frente a una ***crisis de su significado por la pérdida parcial de su rol estratégico tradicional para el conjunto de la estructura urbana***.

Una evidencia lo constituye el contraste entre el acentuado crecimiento de las áreas periféricas urbanas y el virtual estancamiento y declinación del crecimiento poblacional del Área Central. La elevada congestión vehicular, unida a la deficiencia del transporte público que ha generado la fuga de determinadas actividades hacia zonas periféricas y con mejor posibilidad de acceso.

Sin embargo, la zona posee un potencial económico, turístico e histórico, que bien aprovechado puede conducir a su revitalización social y económica, con influencia positiva sobre el conjunto del área.



El conjunto de regulaciones respecto del fraccionamiento, uso y ocupación del suelo, y la edificación de la ciudad de Córdoba, constituye un “sistema normativo” que no ha sido revisado (salvo modificatorias parciales) desde su elaboración a mediados de los años 80. Ante los desafíos planteados por el crecimiento de la ciudad y las nuevas maneras y formas de su construcción, presenta limitaciones para responder a requerimientos funcionales, ambientales, de manejo del suelo e inserción territorial de la ciudad, pero también a aquellos vinculados a su economía, por lo que es necesaria su revisión y adecuación a los nuevos requerimientos socio económicos y ambientales que enfrenta la ciudad.

En sus diferentes instancias y bajo enfoques diversos, los planes urbanos de Córdoba intentaron corregir, prever y proponer soluciones a los problemas que la ciudad iba experimentando. En este proceso, se distinguen tres momentos claves:

I. Las expansiones de finales del siglo XIX, cuyas primeras urbanizaciones –los denominados *barríos pueblos*- fueron planificadas y diseñadas en cada una de sus partes, con un sentido de estructuración propia. En conjunto, produjeron una extensión inusitada de la mancha urbana que se vio acompañada de una modernización de las infraestructuras en general.

II. La creciente industrialización de la ciudad a partir de la década de 1950, su afianzamiento como polo metalmeccánico y la profundización de su reconocimiento como centro universitario, que actuaron como incentivo de una extensión urbana sin plan ni sentido de unidad, donde ya es posible vislumbrar parte de los problemas actuales de la ciudad.

III. La alteración en las formas de expansión, iniciado a principios de los años 80, en el marco de una paulatina metropolización del territorio, donde la ciudad ve frenado su ritmo de crecimiento que, como consecuencia, se acelera en los centros urbanos del entorno metropolitano.

Vivimos un nuevo momento, caracterizado por las sucesivas crisis de fines del siglo XX y comienzos del siglo XXI que incorporan de manera más cruda su fisonomía actual metropolitana, sus paisajes de riqueza y pobreza, las peleas por el lugar, la conciencia ambiental, el valor del patrimonio cultural, y la incertidumbre productiva. Desde hace unos años, Córdoba viene sufriendo un salto de escala en su desarrollo, conjuntamente a una precarización social y económica de la vida urbana, cuyas evidencias se manifiestan en el espacio de la ciudad. Esta situación se agrava con la discontinuidad de la tarea planificadora y la presencia de numerosos proyectos inconclusos que, a su vez, son una muestra de las dificultades para revertir esta realidad.

Pensar en la ciudad futura implica la reflexión acerca de la ciudad actual, las acciones y voluntades que la construyen y las tendencias visibles o subyacentes que deberán profundizarse o revertirse. Es sobre esta base que se deberá formular una estrategia para conducir el desarrollo urbano a la ciudad que se aspira. En ese sentido, más que un programa estático de actividades localizadas en diferentes espacios urbanos, la estrategia deberá remitir a una visión dinámica de la complejidad urbana que permitirá encontrar un cierto número de



escenarios para la acción, susceptible de ser modificado ante circunstancias no previstas que obligan a revisar las acciones formuladas.

Esta es la tarea a encarar en las subsiguientes etapas del proceso de elaboración del Plan Director. En esta instancia se expone un enfoque que pretende enmarcar la discusión y el consenso de una estrategia urbana para el desarrollo de la ciudad. Dicho enfoque se corresponde con una visión de la planificación urbana fundamentada en la búsqueda del máximo aprovechamiento de las oportunidades que ofrece la ciudad actual, oportunidades que son el resultado de la acumulación histórica del accionar social sobre el medio.

Significa, entonces, apoyarse en ese capital existente e históricamente construido, para alcanzar los objetivos de una ciudad diversa en el sentido de variedad espacial, tipológica, funcional, ambiental, integradora de la diversidad social de la población; una ciudad articulada y a la vez cohesionada, con énfasis en el desarrollo de lugares y medios de inclusión social, en los espacios públicos, el transporte, la distribución y gestión del equipamiento comunitario; una ciudad policéntrica y equilibrada, con un centro tradicional potente y revalorizado y un conjunto de subcentros barriales dinámicos y representativos de las identidades particulares de los diferentes sectores urbanos.

Sobre la base del Diagnóstico para el Plan Director, presentado en el mes de junio de 2007, se propone, de manera preliminar, una Estrategia General como fundamento del Plan Director y, más adelante, una serie de Lineamientos que, en conjunto, constituyen la base para definir planes específicos, programas y proyectos con arreglo a los principales temas de la agenda urbana local.



Córdoba
Ciudad



ESTRATEGIA GENERAL.

Componentes.

El Plan Director debe postular un cambio de paradigma en la gestión local en cuanto a la recuperación del rol operativo e iniciativa gestora del Estado Municipal. Para ello, debe facilitar el pasaje de una función reguladora y de contralor, a la de un Estado que promueve y toma la iniciativa en la generación de propuestas de desarrollo urbano.

Tres son los componentes que dan el marco ideológico, territorial y de implementación a una Estrategia General para la transformación de la ciudad, a modo de un enfoque sistémico que permite abordar la compleja realidad urbana a partir de comprender a ésta como el resultado de la interacción conjunta de las parcialidades que la componen. En otros términos, *el todo es más que la suma de las partes*.

Los tres componentes definidos son: **Fundamento político del Plan; estrategia territorial y urbana; instrumentos del Plan.**

Fundamento político del Plan

Es el posicionamiento que subyace en la propuesta de desarrollo para la ciudad y que brega por el tratamiento integral de temáticas postergadas que hoy constituyen deudas históricas de la gestión estatal.

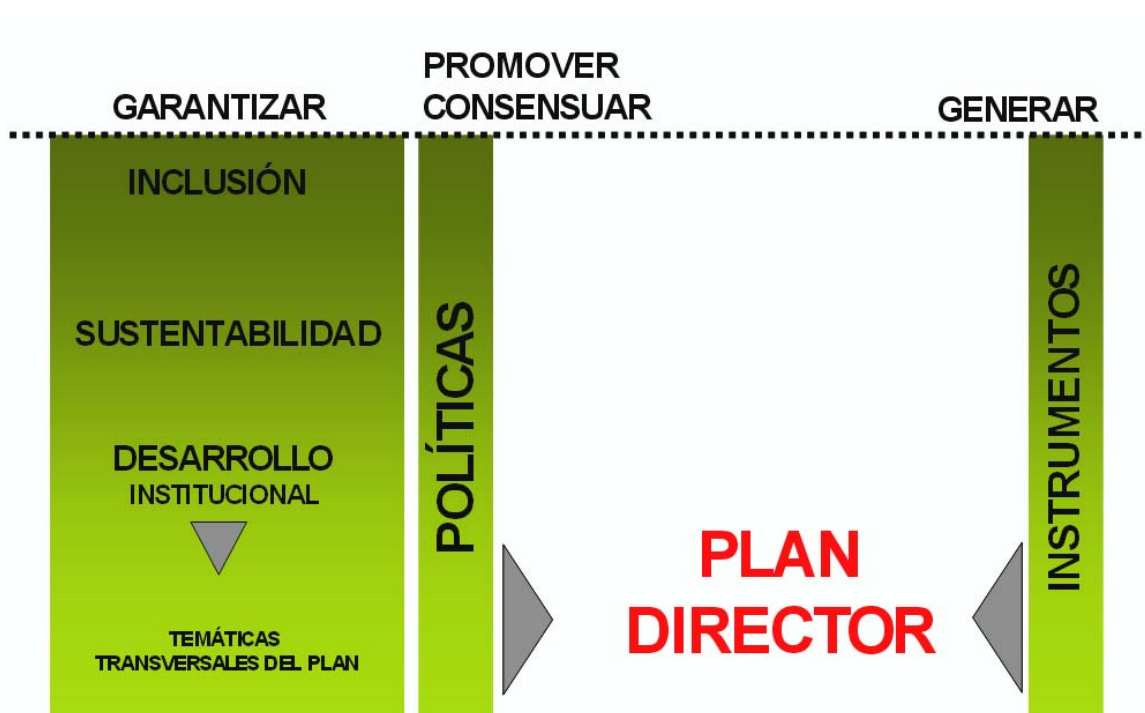
Se pretende que los diferentes ejes de desarrollo territorial tendientes a definir acciones (planes, programas, proyectos) se enmarquen en una visión integradora que considere la **inclusión**, la **sustentabilidad** y la **institucionalidad** como un imperativo ético y político insoslayable en la gestión urbana local.

- **Inclusión.** Como respuesta a la diversidad social, implica concebir al Plan Director desde la perspectiva del *derecho a la ciudad* de todos y cada uno de sus habitantes, entendiendo a aquél como el usufructo equitativo del hábitat urbano en el marco de principios de sustentabilidad, igualdad de oportunidades y equidad social, debiendo ser un compromiso para su garantía la definición y puesta en funcionamiento de políticas, programas y proyectos urbanos de inclusión.
- **Sustentabilidad.** Desde el abordaje ambiental la ciudad es el resultado de la interacción de los sistemas sociales sobre los sustratos físico y biológico. La recuperación de las cualidades ambientales de la ciudad es la premisa para la propuesta de manejo sostenible de los diferentes componentes del sistema urbano: natural, cultural (involucra lo transformado por el hombre), humano (involucra lo económico, lo social, los valores de identidad subyacentes en la cultura). Pensar en una ciudad sustentable supone entenderla como un sistema vivo que, en una propuesta de transformación, debe considerar las relaciones preexistentes y a aquellas nuevas relaciones a generar que deberán integrarse y alimentarse entre sí. En otros términos, los procesos urbanos deben ser integrales y dinámicos y no aislados ni lineales, como requisito indispensable para la gobernabilidad, equilibrio y la permanencia del sistema.

- **Fortalecimiento institucional.** El desarrollo de capacidades y el fortalecimiento institucional contribuyen significativamente a la concreción del Plan y a la concreción de los programas, proyectos y acciones que lo integran. Muchos de los problemas urbanos de hoy, no son por la falta de propuestas, sino por la ausencia de capacidad institucional para llevarlas a cabo. La formación de competencias técnicas debe complementarse con el desarrollo de capacidades para el trabajo en red, la interacción con otros sectores y organizaciones de la sociedad, el liderazgo y la gestión del cambio y formas de enfrentar las nuevas oportunidades y desafíos que presentará la ciudad en un contexto cambiante. Así, el Plan aspira a convertirse en un instrumento que viabilice importantes transformaciones en el territorio, pero también, a ofrecer al Estado municipal una herramienta que aúna y motorice capacidades hoy dispersas, indispensables para su concreción.

A su vez, la viabilidad política del Plan depende de su institucionalización como política de Estado, planteando una agenda que permita cuatro acuerdos básicos:

- Planificación integral de la gestión del municipio
- Coordinación interjurisdiccional
- Concertación público – privada
- Consensos y participación ciudadana



Estrategia territorial y urbana

La Estrategia General involucra particularmente todos aquellos aspectos que hacen a la dimensión física, funcional y ambiental del territorio urbano, cuyo reordenamiento en el objetivo principal del Plan Director. La compleja realidad urbana sobre la que se pretende actuar, obliga a definir por un lado, **dimensiones Temáticas** a través de los cuales explicitar los lineamientos de la Estrategia y, por otro, una **Espacialización** de la Estrategia que sintetiza de manera gráfica una forma de entender la ciudad.

2.1.- Dimensiones Temáticas. Es la selección de temas o aspectos que atañen a la ciudad, sobre los cuales se decide elaborar la Estrategia del Plan. Resultan del Diagnóstico previamente realizado y tiene por objetivo discriminar y categorizar las demandas y ofertas de la ciudad e identificar líneas de acción para su desarrollo futuro. Son las siguientes:

- I. Ordenamiento metropolitano
- II. Ordenamiento urbano
- III. Habitabilidad urbana
- IV. Movilidad. Conectividad y sistema de movimientos

A través de éstas se explicitarán las principales ideas para la estructuración futura de la ciudad y que se desarrollarán más adelante *en Lineamientos para el reordenamiento del territorio urbano.*



Espacialización de la Estrategia Territorial.

La Estrategia General procura modificar la estructura de la ciudad a partir de la intervención en tres componentes de la estructura físico-territorial: Ejes, Nodos y Áreas alentando la densificación -en contraposición a la extensión urbana- sobre la base de la estructura de conectividad existente o futura con la finalidad de lograr valores de concentración poblacional que hagan sustentable las provisiones de servicios, equipamientos y los sistemas de transporte públicos.

Para su consecución se recurrirá a mecanismos de reasignando usos e índices de ocupación del suelo; promoción de áreas de nueva centralidad operando en Áreas de Oportunidad o Espacios de Intervención Estratégica aptas para nuclear distintas actividades económicas, vivienda de media y alta densidad, equipamiento y espacios públicos, etc. y promoviendo la consolidando áreas con buenos niveles de servicios y la renovación de áreas deprimidas.

La densificación se orientará sobre la estructura conectiva de base y a partir de la transformación y complementación del sistema de movilidad urbana aprovechando las trazas preexistentes y las que se pudieran generar a partir de la apertura de calles paralelas al trazado de vías de ferrocarril y de los cursos de agua (ríos, arroyos y canales) posibilitando una eficiente y fluida integración de la ciudad y su vinculación con los asentamientos poblacionales del Área Metropolitana.

Desde una perspectiva espacial, la Estrategia del Plan Director se estructura en tres componentes físico-territoriales: Ejes, Nodos y Áreas, espacios sobre los que se verifica el desarrollo de las Dimensiones Temáticas antes planteadas.

Ejes: De conformación lineal, estructurarán y articularán espacios de oportunidad a lo largo de las trazas de las líneas ferroviarias y los espacios destinados a calles a ambos lados de las mismas; del sistema vial principal incrementado en el conjunto de proyectos y obras inconclusas en avenidas de acceso y vías anulares - Av. De Circunvalación y Ronda urbana que definen la vialidad futura y los sistemas del Río Suquia, la Cañada y los canales de riego como eje natural y los espacios destinados a calles a ambos lados de los mismos. Actuarán como “corredores de soporte” para el asentamiento concentrado de población y otras actividades.



Eje Vial



Eje Ferroviario



Eje Natural

Áreas.

Se incluye en éstas la totalidad del asentamiento actual de la ciudad, resultado de las diferentes etapas de su desarrollo histórico.

Se identifican porciones del territorio con determinadas características de uso y ocupación del suelo, representativos de los diferentes niveles sociales, económicos y culturales, que conforman tanto la heterogeneidad como la unidad urbana y la expansión prevista. Son depositarias de la historia urbana e identidades barriales y, en muchos casos, se ven afectadas por los procesos de renovación, densificación, consolidación y extensión. Juegan, por lo tanto, dentro de la Estrategia el rol de piezas clave para la orientación adecuada de esos procesos. En una definición genérica, son las siguientes:

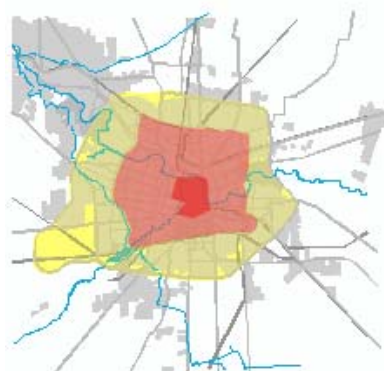
- **Área Central**, origen de la ciudad y entendida como el “lugar de todos”.
- **Área peri central / barrios tradicionales**, la primera expansión de la ciudad, de fines del Siglo XIX y comienzos del XX y sus extensiones.
- **Área intermedia**, entre la “ronda urbana” y Av. de Circunvalación, integrada por un conjunto de asentamientos barriales que han sido el resultado de la expansión urbana desarrollada a partir de la década del 50.
- **Periferia**, en la que se identifican diferentes situaciones en relación al resto del asentamiento:
- Los grandes espacios que completan el territorio del Ejido municipal, y que alojan hoy usos productivos, rurales, industriales, reservas naturales, y la amplísima propiedad Militar que se extiende dentro y fuera del Ejido hacia el Oeste de la ciudad, encerrando una expectativa de destino a más largo plazo.



Área Central



Área Pericentral



Área Intermedia



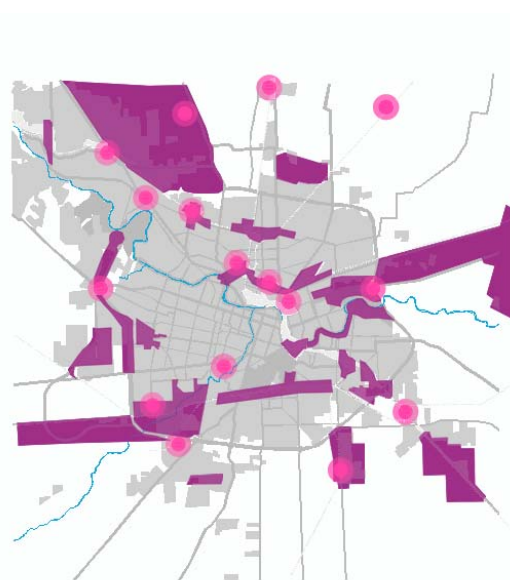
Área Periférica

Dentro de estas áreas se detectaron una serie de situaciones particulares que determinaron la definición de **Espacios de intervención estratégica**.

Son aquellos que, por sus condiciones dimensionales, funcionales y de localización, constituyen ámbitos potenciales para la recepción de nuevos programas urbanos y la conformación de centralidades intermedias y periféricas.

Se consideran dentro de la Estrategia general, como oportunidades para que el Estado juegue como actor pro activo anticipándose mediante acciones sobre el territorio con proyectos complejos y mixtos.

- **Polígonos:** se han identificado como lugares donde la política particular permitirá, entre otros objetivos. equilibrar el crecimiento urbano mediante relleno de espacios vacíos e inconexos, en su caso promover la densificación, solucionar problemas de integración social y espacial, revitalización de entornos barriales degradados, regularización de dominios, etc.
- **Nodos.** Espacios que concentran una importante dinámica de flujos urbanos (actividades comerciales, institucionales, recreativas, residenciales). Algunos son existentes y se propone su potenciación, y otros presentan condiciones para su desarrollo. En ellos, la generación de espacio público es uno de los objetivos principales si se pretende una eficiente estructuración espacial del Plan. Por sus atributos de identidad, mixtura y de referencia sectorial serán lugares estructurantes y dinamizadores de las áreas urbanas donde se inserten.



**Sectores de
Intervención Estratégica**

Los Instrumentos del Plan.

Se trata de herramientas básicas con que cuenta la gestión municipal para llevar a cabo los planes, programas y proyectos del Plan. Estas herramientas implican:

- **Acciones de tipo directo**, que se traducen en intervenciones físicas sobre el territorio, a través de *Obras Públicas*, algunas de nivel municipal y otras a cargo de otros niveles del Estado (Provincia, Nación).
- **Acciones de tipo indirecto**, que se traducen en el *Sistema Normativo*, en particular las normas Urbanísticas y de Edificación.
- **Acciones mixtas en situaciones singulares**, que articulan el orden público con el sector privado, a través del mecanismo de *Concertación*.

LINEAMIENTOS PARA EL REORDENAMIENTO DEL TERRITORIO

DIMENSIONES TEMATICAS

I- Ordenamiento Metropolitano

La sostenida intensificación de las relaciones entre la ciudad de Córdoba y los municipios vecinos, medidos tanto en el aumento de la movilidad poblacional como en la complejidad que asumen sus relaciones funcionales, determina en conjunto un salto de escala para todas aquellas consideraciones emergentes del crecimiento físico. En este contexto, cualquier acción o planificación sobre la forma que adopta el crecimiento de la ciudad debe contemplar las relaciones territoriales entre los distintos centros urbanos aun cuando, para una adecuada gestión del territorio, no exista hasta al momento la necesaria correspondencia político-administrativa.

Las localidades que conforman el ámbito metropolitano se desarrollan sobre un territorio natural común y ecológicamente diverso que obliga a un manejo coordinado tanto de los recursos naturales como de las infraestructuras territoriales. En este sentido, las infraestructuras viales juegan un papel decisivo en la conformación del territorio metropolitano en cuanto las posibilidades de conectividad, tipo y frecuencia de las relaciones entre los centros urbanos.

Es importante, a su vez, tener en cuenta que el crecimiento metropolitano no es homogéneo. Cada localidad presenta perfiles diferenciados –en rol y tipo de población-. Así, la posibilidad de una planificación del territorio ampliado deberá contemplar las situaciones singulares derivadas del tipo de relación y de intercambio que se establece entre los distintos centros que conforman el Área Metropolitana (AMC) y la ciudad de Córdoba, diferenciando aquellos centros urbanos que 1) comparten recursos naturales o infraestructuras comunes cuyas soluciones son conjuntas; y 2) establecen un intenso intercambio funcional, sea directo por conurbación o proximidad a la ciudad, o indirecto, por el tipo de relación que se establece.

Con arreglo a la Estrategia General se propone avanzar sobre aquellos aspectos que articulen todas las acciones tendientes a diferentes líneas de acción:

Coordinación entre ciudad y ámbito metropolitano. Indispensable en una estrategia que direcciona el crecimiento de la ciudad, no sólo por las implicancias sobre la configuración de la periferia urbana, sino también, por la incidencia de la extensión de las redes de infraestructura, vialidad y transporte público que demanda la población, dentro y fuera del ejido de la ciudad. Otra cuestión a destacar, es la disputa en cuanto a la utilización de los recursos naturales, en particular, el agua. En conjunto, lo anterior exige la coordinación de políticas y acciones en el marco de esta nueva escala de intervención.

Institucionalización de la participación en el AMC. El salto de escala de la ciudad de Córdoba y sus intensas relaciones funcionales con los centros urbanos de su entorno territorial, obligan a



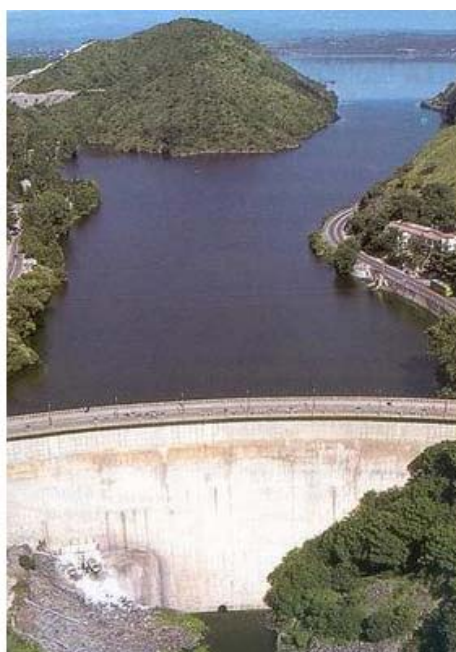
Córdoba
Ciudad



repensar la planificación de la ciudad en su marco metropolitano. Así, el Área Metropolitana de Córdoba -AMC- es el ámbito de concertación para el abordaje de aquellos temas comunes. Deberá contemplar distintas instancias de concertación y de representación de los gobiernos locales involucrados, bajo una concepción de gestión dinámica y flexible que posibilitará una diversidad de acuerdos y el aprovechamiento de las oportunidades que generan el intercambio. Asimismo, deberá precisar una delimitación operativa del ámbito geográfico de actuación. Este marco institucional es la condición para definir las regulaciones normativas necesarias tendientes al ordenamiento del territorio metropolitano.

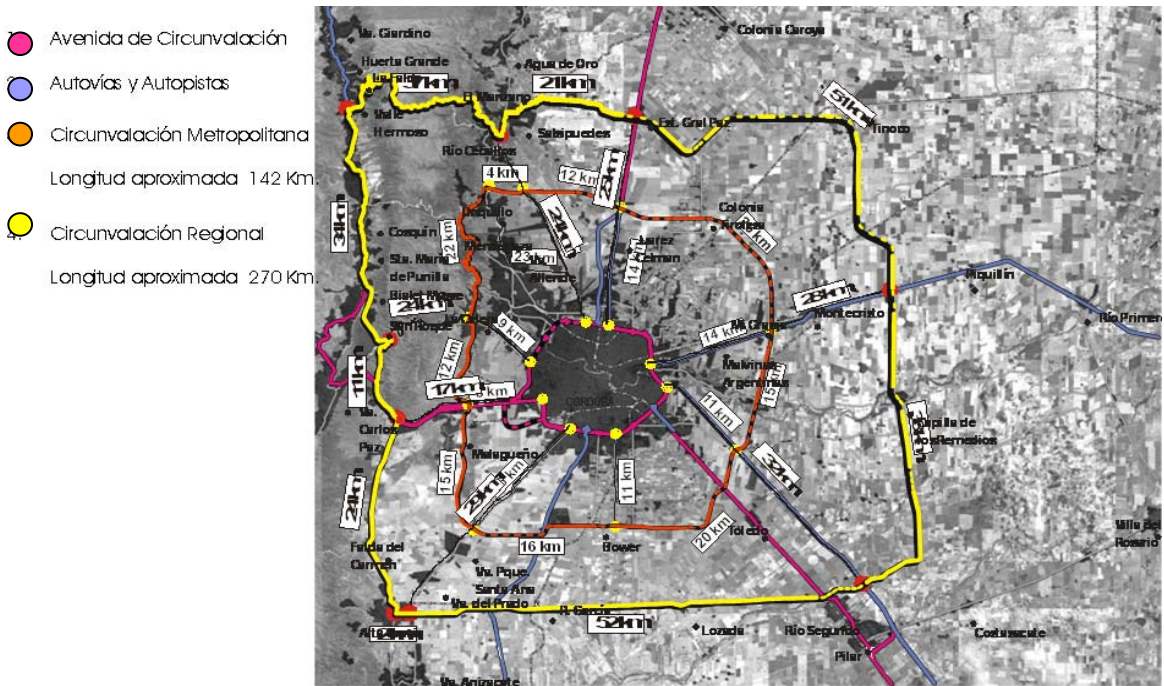
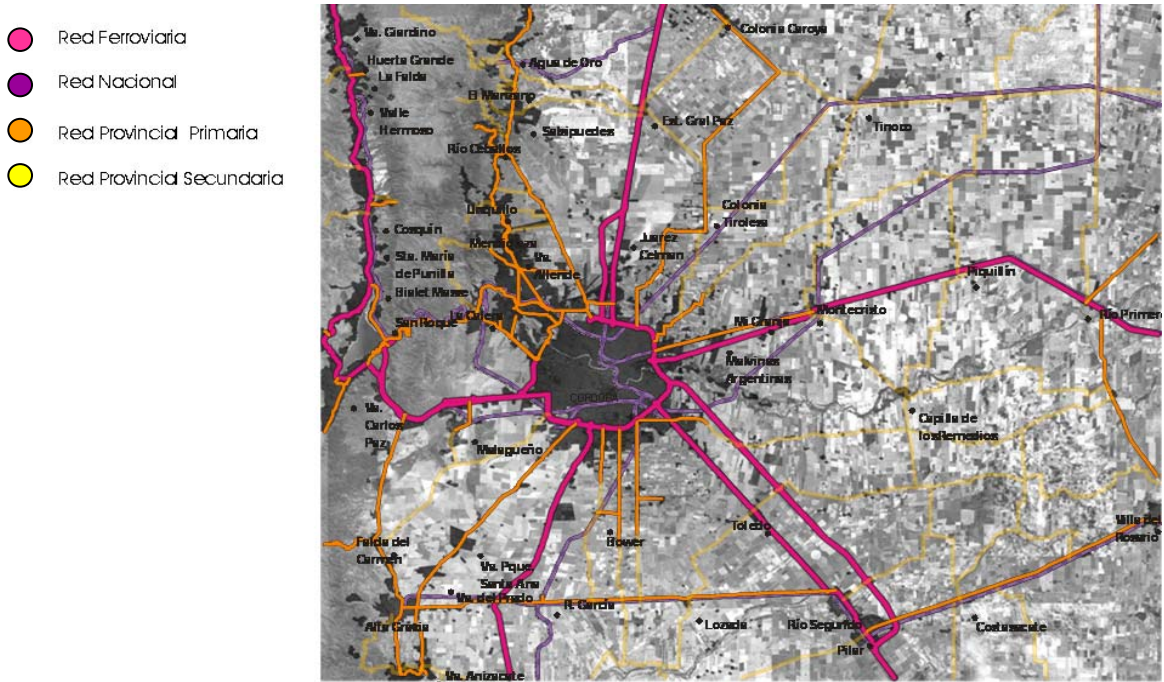
Plan de Ordenamiento del Área Metropolitana. En este sentido, es posible distinguir aquellas temáticas principales compartidas, de vital importancia para la ciudad de Córdoba y localidades del AMC, a los fines de priorizar el abordaje de los siguientes temas, cuya consideración derivaría en acciones específicas coordinadas, algunas de las cuales se sintetizan a continuación:

- La regulación del soporte de infraestructuras para asegurar la provisión de servicios básicos.
- La movilidad urbana, tanto en la vialidad como en el sistema de cercanía automotor y ferroviario.
- El uso y aprovechamiento de los recursos naturales, cuencas, bosques y espacios productivos y la creación de áreas naturales protegidas y parques metropolitanos.
- La regulación del uso y las formas de ocupación del suelo con objetivos de equilibrio ambiental, que contemple el alcance y modalidad de la urbanización.
- La definición de políticas integradas para el desarrollo de las localidades y la atención sobre aquellas expresiones de la identidad y ambiente urbano particulares.
- El destino de las reservas militares.
- El tratamiento conjunto de los residuos urbanos de las localidades involucradas.



A nivel provincial, el Instituto de Planificación Metropolitana presentó la primera aproximación al Plan Vial que superpuesto en una próxima instancia al Plan Ferroviario, definirá el Sistema Ferrovial Metropolitano.

En este trabajo, el IPLAM plantea la necesidad de establecer un diagrama que favorezca una mayor conectividad entre todos los nodos de la red. La sola relación con la capital, profundiza los conflictos e impide la integración y la complementación de las ciudades más pequeñas. La propuesta se orienta a un modelo de red relativamente homogénea que ofrece alternativas de conexión entre las distintas ciudades sin alcanzar a la Avenida de Circunvalación. A través del Plan Director, el Municipio profundizará el vínculo, avanzando en la planificación regional y en el ordenamiento del territorio en conjunto con el resto de los actores de la región.



II- Ordenamiento Urbano

Se desarrollan aquí tres aspectos: **Centralidad tradicional y otras centralidades**; **Crecimiento y concentración de la mancha urbana**; y **Reasignación de usos del suelo**, estrechamente ligados entre sí, por ser temas de fundamental consideración en los lineamientos para el crecimiento urbanos

Centralidad tradicional y otras centralidades

El Área Central es el ámbito de mayor referencia en la vida urbana de Córdoba. Sin embargo, presenta evidencias de retroceso en la importancia de su rol para el conjunto de la ciudad, tales como la pérdida de población residente, déficit en la accesibilidad, el tránsito y el estacionamiento; marcado abandono de sus espacios públicos en general; y deterioro de sectores importantes, en particular, del pericentro, con áreas vacantes sin un destino preciso. Por otra parte, existen otras centralidades como subcentros barriales tradicionales o no; corredores y nodos comerciales y de servicios de generación espontánea y otras formas de concentraciones incipientes, atractoras de actividades y población, que constituyen alternativas complementarias de la centralidad tradicional y un desafío para la reformulación de la conectividad urbana, el transporte público masivo, la densificación y nuevos espacios públicos.

En ese sentido, dos lineamientos complementarios deberían desarrollarse: un *Plan especial para Área Central y programas para el impulso y desarrollo de otras centralidades*.

Crecimiento y concentración de la mancha urbana

La situación actual de la ciudad en relación con las tendencias de localización y movimientos de la población presenta un panorama complejo, dada la multiplicidad de situaciones en un contexto dinámico y fluctuante. Se evidencian, así, nuevas preferencias de localización, modalidades edilicias y productos inmobiliarios, que se despliegan a ritmo acelerado, excediendo incluso los límites propios de la ciudad. Estos y otros procesos inciden en el crecimiento de la mancha urbana, tanto en sus modalidades de extensión como de concentración (compactación, densificación) y se vinculan con otros aspectos como la centralidad tradicional y otras centralidades; la problemática habitacional; las formas de incorporación de suelo rural al urbano y, especialmente, las posibilidades de extender las redes e infraestructuras. Estos aspectos asociados complejizan la problemática del crecimiento de la ciudad por lo que debe enmarcarse en una perspectiva integral que defina formas de control de base normativa y de gestión del crecimiento por extensión y concentración selectiva en la mancha urbana.



Algunas acciones en ese sentido, son: la *Consideración del ámbito metropolitano en la temática*, la *Definición y/o consolidación de espacios de intervención estratégica* y la elaboración de Programas sectoriales para los barrios tradicionales o *barrios-pueblo*, entre otros.

Reasignación de usos del suelo

Redefinir el destino del espacio urbano implica proveer de un soporte físico adecuado para un buen funcionamiento y desarrollo de las nuevas actividades a localizar: infraestructura de servicios, equipamiento y accesibilidad. Esta es la primera condición para el surgimiento de zonas y puntos de especialización de la estructura urbana que actuarían como atractores y generadores de flujos, producirían un efecto sinérgico en su entorno y constituirían una oportunidad de cualificar áreas. Para ello, debe recurrirse a los mecanismos de orientación y control del asentamiento del municipio, básicamente, obra pública y regulación normativa.

Las acciones a proponer deberían orientarse a una *Intervención sobre el sistema normativo* y al *Reordenamiento de las actividades en el suelo urbano*.

En ese sentido se debería revisar de las actuales áreas destinadas al uso industrial evaluando los diferentes grados de compatibilidad con otros usos, mediante la consideración de la normativa vigente respecto de las localizaciones de actividades productivas en la ciudad. La estrategia propone *revertir la dispersión actual*, dados los problemas de accesibilidad, de tratamiento de efluentes, de abastecimiento de energía, etc., que la misma acarrea. Lo anterior implica redefinir la zonificación, de manera que puedan ser cubiertos en forma adecuada los sectores donde efectivamente se han consolidado los patrones de asentamiento, con servicios eficientes y red vial a escala de la demanda generada.

Así mismo, se propone el fortalecimiento del poder de policía municipal en cuanto al uso y la ocupación del suelo, con herramientas de información precisas y actualizadas, mejores estructuras y mayor presencia, que redunden en una capacidad de control efectiva sobre el territorio.

Síntesis de acciones

Los tres aspectos antes considerados respecto del crecimiento y concentración de la mancha urbana, obliga a incorporar aquellos sectores urbanos que, por sus condiciones ambientales, físicas y/o de localización, son aptos para renovar, densificar y concentrar un número importante de población. Presupone la *definición diferenciada de los procesos de renovación*, así como, el estudio de las modalidades de densificación como parte de los objetivos de *planes especiales* que atiendan las singularidades de cada área. Se proponen, entonces, diferentes modalidades de acción normativa y de gestión, las que se describen en el capítulo de Especialización de la estrategia territorial.

III- Habitabilidad Urbana

Soporte natural y productivo

La ciudad de Córdoba ocupa una franja de transición y conexión entre las cadenas montañosas paralelas, el valle y la llanura, -en el pedemonte oriental de la Sierra Chica y en la Llanura Pampeana inmediatamente al este- su suelo de base presenta una geomorfología derivada de la presencia del río Suquía y el arroyo la Cañada que la atraviesa, aunque con una topografía muy modificada en las áreas más consolidadas. Esta particular posición en el cruce de distintos sistemas geográficos, la encuentra compartiendo alternativamente situaciones territoriales diversas con conjuntos de centros diferenciados a la vez que ha determinando en los sucesivos momentos de su urbanización la forma que fue adoptando su crecimiento.¹



Se trata de un mosaico de unidades territoriales, en el que se destacan sistemas con alto potencial paisajístico y de recursos naturales relacionados con el agua, tierras fiscales (Tercer Cuerpo de Ejército) cuya magnitud y diversidad ecológica la convierte en una pieza estratégica a la hora de delinear políticas de sustentabilidad, y paisajes de llanura donde se aloja la producción agrícola, hoy amenazada por el avance de la urbanización.

Con respecto al *soporte natural productivo* la ciudad presenta una importante superficie -más del 29% - destinada a usos rurales, el área denominada Cinturón Verde de Córdoba comprende el arco bajo riego conformado por parte de las zonas Norte, Sur y Chacra de la Merced al este; su producción es principalmente hortícola, frutícola y frutihortícola abasteciendo de productos perecederos a la ciudad.²

Dentro de un marco de acción y en atención al nivel de complejidad que la ciudad ha alcanzado producto de su importante crecimiento, se impone como necesario un enfoque que vincule procesos -naturales y artificiales- hoy, francamente disociados. El manejo del agua, los residuos urbanos, la disminución de la contaminación atmosférica, entre otros, son resultado de la superposición de soluciones parciales más que de planes integrales que involucren y articulen acciones físicas con gestión.

Cualificar las transformaciones sobre el soporte natural; ponderar las distintas presiones ejercidas sobre el territorio y establecer el compromiso de las infraestructuras en las cuestiones de habitabilidad y salubridad urbana son algunos de los objetivos implícitos que debe

¹ Quintana Salvat, F; O. Barbeito (2000). *Geomorfología y riesgo geológico del ejido urbano de Córdoba*. UNC.

² ____ (2000). *Cinturón Verde: situación actual y contexto*. Comisión Mixta Mercado de Abasto y Cinturón Verde. Municipalidad de Córdoba.

contemplar una estrategia de desarrollo. En este sentido a continuación se engloban algunas de las acciones tendientes a conseguir los logros mencionados:

Para resguardar las condiciones naturales intrínsecas de aquellas áreas que resulten convenientes para el equilibrio ambiental y el funcionamiento correcto de los ecosistemas naturales localizados dentro y fuera del territorio urbano de Córdoba. Y, entre otros objetivos, para su incorporación al verde urbano recreativo. Hace referencia tanto a aquellas áreas de reserva ya definidas por normativa, como a las necesarias de incorporar bajo un régimen de manejo especial como por ejemplo, las que albergan bosques, cuencas y escorrentías naturales y las actuales áreas militares, en caso de ser desafectadas de su función original. Acerca del suelo productivo, más precisamente el Cinturón Verde de Córdoba, debe considerarse, además del valor ecológico, su significado económico para el conjunto de la región. En ese sentido se debería alentar la protección del suelo natural y del rural-productivo con medidas proteccionistas para estos ámbitos dentro del ejido de la ciudad, desalentando la urbanización sobre aquellas áreas -cuya definición deberá ser actualizada- que cumplen un rol actual o potencial predominantemente productivo o son parte integrante de ecosistemas naturales mayores. Asimismo, deberá estudiarse su articulación con reservas verdes y parques situados al interior de la mancha urbana.



Infraestructura de servicios

Las condiciones ambientales, consecuencia del impacto de las actividades urbanas sobre el territorio, y la creciente demanda de servicios, son algunos de los temas críticos en donde Córdoba viene evidenciando un ineficiente manejo de los recursos y una ausencia de planificación e inversión que debieran traducirse en acciones concretas para el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes. Un Plan de infraestructuras de servicios implica la adecuación de las infraestructuras de provisión de agua, electricidad, alumbrado público, cloacas y desagües pluviales a la creciente demanda, agravada por el arrastre histórico del déficit en algunos de los servicios, en amplias zonas de la ciudad. Su puesta al día, requiere de inversiones de escala para sustentar el desarrollo urbano.

Estas cuestiones, además, llevan implícitas importantes obras de saneamiento ambiental con objetivos de minimizar la contaminación del suelo y el agua superficial y subterránea.

A continuación, se focaliza sobre aquellos servicios relacionados con el Recurso Agua por ser de urgente consideración por los altos riesgos que conlleva para el armónico desarrollo de la vida urbana.

Abastecimiento general de agua potable y su distribución.

La problemática del recurso agua, esencial para el desarrollo urbano, excede el ámbito jurisdiccional y territorial local, por ser un recurso compartido en al menos el espacio metropolitano. La ciudad de Córdoba se encuentra abastecida por agua captada las cuencas altas del Suquía y del Xanaes, para ser volcada en los embalses reguladores San Roque y Los Molinos, respectivamente lo que hace que la distribución y el tratamiento se dividan en dos sistemas: Norte y Sur. La provisión se encuentra concesionada a la empresa Aguas Cordobesas (hasta el año 2026) y el nivel de cobertura alcanza casi al 98% de la población (96%, la provisión directa; y 2%, indirecta, es decir, la compra de agua en bloque).



El abastecimiento de agua potable enfrenta una serie de problemas combinados: escasez del propio recurso; dispersión de la mancha urbana; déficit de planificación en su crecimiento lo que dificulta prever la demanda; alto perfil de consumo por parte de la población; vulnerabilidad de las fuentes (es el caso del sistema de Los Molinos), entre otras.

En tal sentido, una estrategia para revertir dicha situación debe abordar temas como la capacidad de las fuentes de donde proviene el agua cruda y la de potabilización de las plantas instaladas, así como, la orientación de la demanda en relación a un crecimiento urbano a prever y orientar.³ También, la consideración y definición de acciones en tal sentido involucran jurisdicciones supra municipales, por lo que gestión local se orientará a una acción proactiva de participación en esas jurisdicciones.

Desagües cloacales y tratamientos de efluentes.

Se registra un importante desfase entre el alto nivel de cobertura en la provisión de agua (más del 90 % de la población) y el bajo nivel en los sistemas de saneamiento (aproximadamente, el 60% de los habitantes no cuentan con sistema de cloacas), lo que conlleva el riesgo de contaminación de las aguas superficiales y subterráneas de consumo, por el escaso tratamiento de los efluentes cloacales.

En líneas generales, una estrategia para abordar la problemática se orienta a, por un lado, aumentar la capacidad de tratamiento de la Planta de Bajo Grande, hoy superada (entre otros motivos, por el aumento de las conexiones clandestinas a la red). Por otro, proveer de red cloacal a aquellas áreas urbanas que carecen de dicho sistema, en donde el mal diseño y uso, así como, la falta de control de los llamados “pozos negros”, ha derivado en el



³ Informe Aguas Cordobesas, 2007.

anegamiento de las capas freáticas a nivel superficial y el afloramiento de los afluentes en épocas de inundaciones.⁴ A ese respecto, la zona sur de la ciudad se presenta como una de la más crítica.

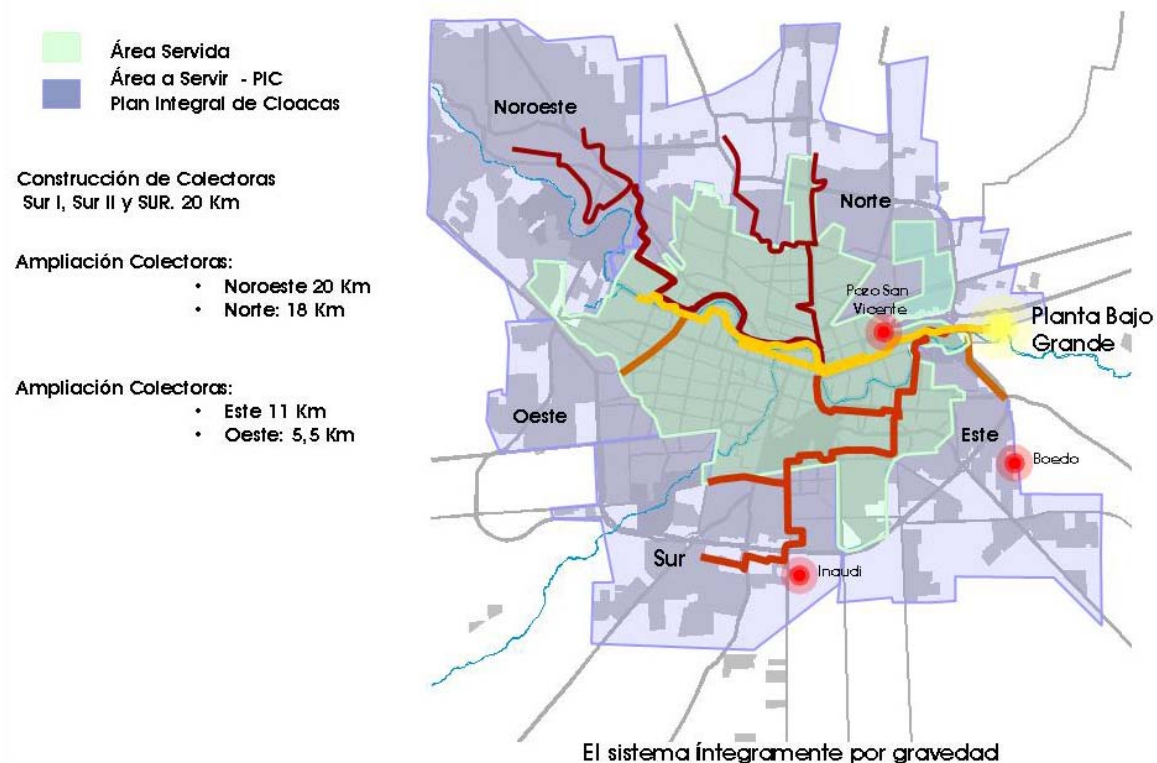
En tal sentido, las acciones para dar solución a esta problemática (algunas, ya iniciadas por parte del Municipio tales la ampliación de la Planta de Bajo Grande hoy en ejecución como el reciente llamado a licitación para la construcción del sistema troncal), deben orientarse a:

Priorizar la inversión en sistemas de desagües cloacales. El *Plan Integral de Cloacas*, elaborado por la Municipalidad de Córdoba, pretende ampliar la capacidad de la Planta de Tratamiento de Bajo Grande a los fines de disminuir la contaminación del río (llevar la cobertura de 400.000 habitantes actuales a 800.000), así como, ampliar la red cloacal para cubrir 1,6 millón de habitantes.⁵



Controlar los efluentes industriales. El objetivo es disminuir la concentración de metales pesados e hidrocarburos que se detectan en la mayoría de los efluentes industriales.

Sistematizar una normativa que contemple la capacidad de tratamiento de efluentes en la regulación del crecimiento urbano. Refiere a la revisión y adecuación de los aspectos normativos y de control que regulan tanto el crecimiento urbano (en suelos aptos para la infiltración de los subsuelos) como aquellos con desagües domiciliarios no cloacales.



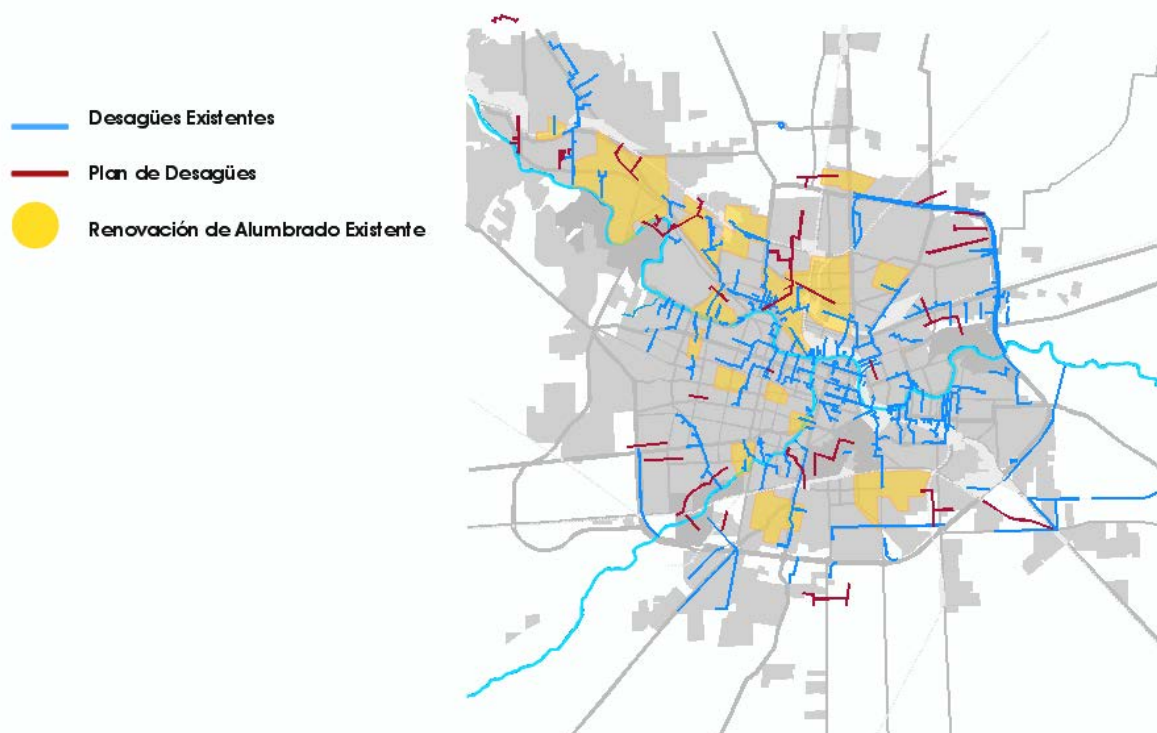
Sistema de desagües pluviales.

La impermeabilización del suelo natural por las modificaciones en las prácticas agrícolas y el avance y el tipo de diseño de la urbanización (edificaciones, pavimentaciones, desmontes), disminuyen la capacidad de las cuencas para retener las aguas pluviales, aumentan la velocidad de escurrimiento y generan, en consecuencia, crecidas e inundaciones. En particular, lo antedicho se evidencia en los desbordes de los canales maestros y secundarios; en las pendientes excesivas de arterias que conducen al río; en problemas de diseño de los desagües realizados para la RAC y Avenida Circunvalación.

Por otra parte, diversas áreas se ven afectadas por el problema de las inundaciones, principalmente, áreas periféricas y densamente pobladas. A lo ya mencionado, se suma la ausencia de red cloacal y la deficiencia de los “pozos negros” a causa de la elevación de la napa freática.

En ese sentido, una estrategia tendiente a revertir tal situación se orienta tanto a la definición de obras de completamiento, extensión, mejoramiento y eficientización de la red de desagües, como a pautas de carácter urbanístico.

En este último aspecto, refiere a criterios urbanísticos respecto del estímulo de la compactación urbana para evitar el consumo y, en consecuencia, la impermeabilización de suelos; al estudio sobre restricciones de usos y ocupación en zonas inundables; y al fomento de espacios verdes y reservas urbanas como franjas de amortiguación en áreas inundables; entre otras regulaciones.⁶



Espacio público

Espacios verdes públicos.

Como casi todas las ciudades, Córdoba fue proveyéndose a lo largo de su historia de espacios urbanos de carácter público, y acorde al mandato cultural de la época y a las demandas emergentes de su evolución en escala y complejidad. Además de cumplir roles específicos (espacios cívicos, ceremoniales, recreativos, higienistas, etc.) y de constituir ámbitos de integración y confrontación social, aquellos espacios son parte legible de la estructura física y funcional de la ciudad.

En ese sentido, la sistematización del arroyo La Cañada, como la lenta incorporación de la costanera del río Suquía, fueron espacios ganados que, además de cumplir funciones clave en la conectividad interna de la ciudad, vinieron a cualificar el paisaje urbano y a ampliar el espectro de sus lugares de esparcimiento.

Sin embargo, la ciudad ha sufrido un importante retroceso en los últimos años: por un lado, se evidencia una degradación general de la oferta disponible, tanto en los espacios verdes, como de los equipamientos acompañantes; por otro, la ciudad registra la carencia de una estructura cualificada de espacios públicos acorde, en escala y distribución, a su desarrollo urbano-metropolitano.



Es urgente, entonces, plantearse una estrategia para los espacios verdes públicos orientada tanto al reforzamiento del sistema sobre la base de los espacios disponibles, como a su completamiento y adecuación al salto de escala que la ciudad viene manifestando en diversos aspectos.

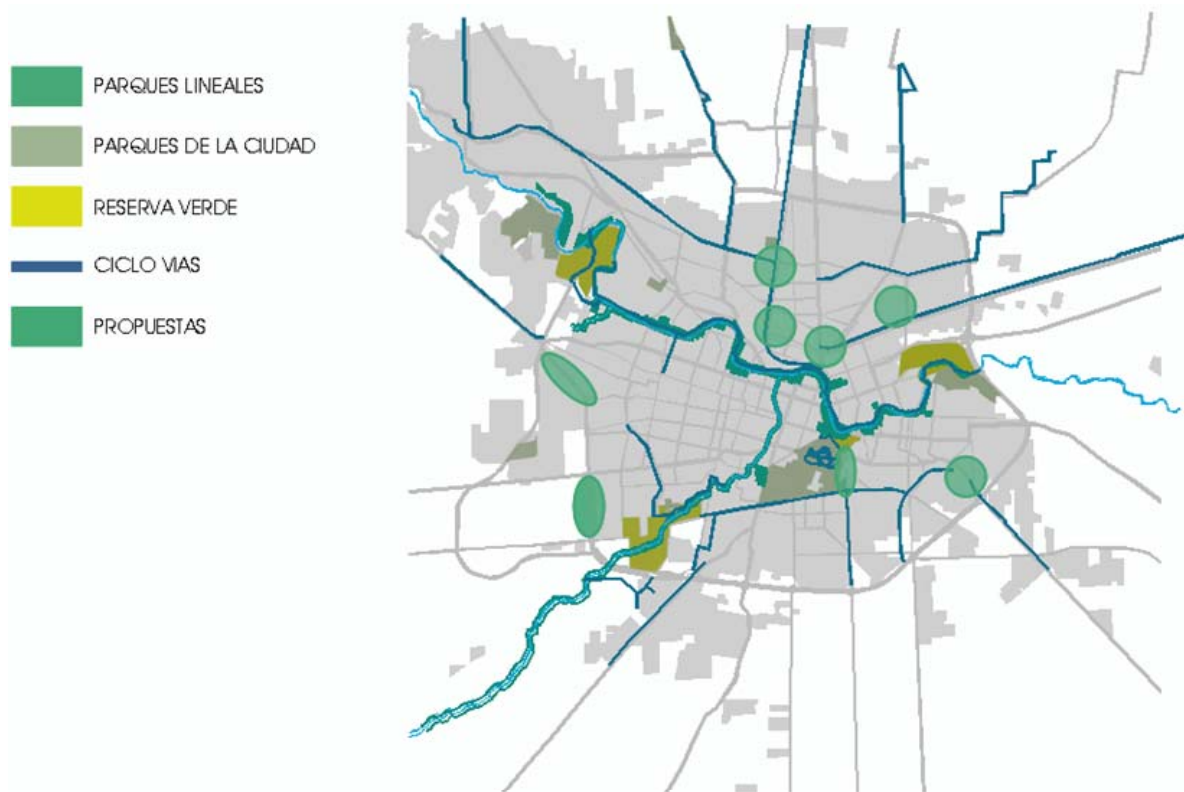


Las acciones a definir deberán enmarcarse dentro de un Plan de Espacios Públicos abiertos, que contemple las diferentes escalas (urbano-metropolitana, urbana, sectorial, barrial) relativas a su localización y al rol en el conjunto de la ciudad, y la distribución en la trama a modo de “esponjamiento” del tejido. Es prioritario la paulatina recuperación paisajística del Sistema del Río Suquía, el Sistema del Arroyo La Cañada, los parques periféricos San Martín, de la Vida, del Oeste o Puesta del Sol; la reserva del Este, los parques sectoriales como el de la Industria y el de las Naciones, y los parques históricos Sarmiento y Las Heras.

Pero también, deberán incorporarse nuevos espacios verdes de escala, tales como reservas periféricas que propendan al desarrollo de bosques y parques metropolitanos que, además de admitir actividades de recreación, constituyan un factor de equilibrio entre lo urbano y lo natural, de amortiguación de los efectos de la antropización del territorio, de protección de

cuencas y absorción de suelos, en decir, tendientes a un mejoramiento general de las condiciones ambientales.

Por último, es urgente el reforzamiento del arbolado urbano que también incide en una óptima relación superficie verde / habitante.



Disponibilidad de tierras públicas

Las tierras de dominio público municipal con alguna disponibilidad son escasas, de reducida dimensión y se encuentran atomizadas en el conjunto de la ciudad lo que limita su utilización a futuro.

Las tierras públicas ociosas ubicadas en el ámbito de la ciudad son de jurisdicción provincial o nacional (ferrocarril, áreas militares, etc.) lo que dificulta su real apropiación por parte de la ciudad. Se trata de espacios que, por la escala y su rol en la conformación de sectores urbanos, tienen una fuerte presencia en la estructura urbana, encontrándose, en la actualidad, desafectados total o parcialmente de sus actividades originales.

En los predios del ferrocarril en general, debido a los cambios de gestión en este organismo, se dilataron las iniciativas públicas estando el Municipio a la espera de la cesión de los terrenos solicitados. Vale mencionarse la gestión sobre los terrenos de FFCC en Barrio General Paz (Playa de Alta) concluyó en el fraccionamiento de terrenos, apertura de calles y provisión de espacio público con destino a verde y equipamiento. De este emprendimiento resultaron el parque “Gral. José María Paz” con el reciclado de galpones donde hoy se ubica el Museo de la Industria y los terrenos posteriormente vendidos a particulares donde se asentó un emprendimiento comercial y donde se prevé la construcción de un hotel, un complejo de viviendas y locales comerciales.

De igual modo se han suscripto convenios, aprobados por decreto, fijándose normas urbanísticas para la ocupación de parte del predio de Ex Forja y de los Talleres de Alta Córdoba que prevén la apertura de calles y dotación de áreas para equipamiento y espacios verdes.

Las tierras hoy vacantes del Ferrocarril, distribuidas en distintas áreas urbanas pertenecientes a las antiguas estaciones (Alta Córdoba, Argüello, Rodríguez del Busto, Las Flores, etc.) funcionaron como centros de actividad económica y social. Teniendo en cuenta la



implementación del sistema Ferro urbano, muchas podrán ser reutilizadas o, en caso contrario, por su condición de suelo disponible y por su localización conformarán sitios de alta potencialidad para transformarse en lugares nodales de sinergia sectorial.

Asimismo, el Gobierno de la Provincia de Córdoba es propietario de otros sitios valiosos para integrar en una estrategia de reestructuración urbana, como lo son los terrenos de la Cárcel de Encausados en Barrio Güemes y de la Cárcel Penitenciaria en Barrio San Martín próximas a trasladarse a Bower. Por su distribución espacial, dimensiones, situación respecto de la infraestructura, conectividad y potencial rol en la movilidad urbana, metropolitana y

regional, constituyen áreas de oportunidad para la localización de usos estructurantes de escala para el impulso a la renovación y saneamiento urbanos y la generación de centralidades no tradicionales.

Cabe destacar que la provincia puso en el mercado inmobiliario los terrenos de la ex Villa “El Pocito”, Ex Instituto Antirrábico, el Ex Batallón 141, el Ex Museo de Ciencias Naturales y otros inmuebles en posesión del Banco Provincia de Córdoba como la Ex Fábrica de Papel Kraf en Barrio General Paz.

En tal sentido, las acciones prioritarias a definir sobre estas áreas de renovación deben tender a la gestión mancomunada y la definición de proyectos urbanos de envergadura, articulándose necesariamente con otras acciones a formularse en materia de conectividad, provisión de espacio público, transporte, extensión de redes de infraestructura y crecimiento urbano por densificación.

El reciente llamado a concurso para la Manzana Histórica del Banco de Córdoba en el Área Central, es un ejemplo del aprovechamiento de los recursos de la misma con el objetivo de impulsar la renovación de lugares estratégicos y aptos para albergar nuevas actividades urbanas.

Una estrategia para el conjunto de la ciudad no puede prescindir de estos y otros espacios. Por su distribución espacial, dimensiones, situación respecto de la infraestructura, conectividad y potencial rol en la movilidad urbana, metropolitana y regional, constituyen áreas de oportunidad para la localización de usos estructurantes de escala para el impulso a la renovación y saneamiento urbanos y la generación de centralidades no tradicionales.

Su saneamiento administrativo, la incorporación efectiva a la jurisdicción municipal o algún tipo de usufructo de la superficie comprendida, así como, la definición en ellos de proyectos urbanos de envergadura, son algunas de las acciones prioritarias.

Entre estos últimos, son diversas las posibilidades programáticas: mix de usos con equipamientos públicos de escala asociados a intercambiadores de transporte, emprendimientos inmobiliarios para actividades terciarias y residenciales, parques recreativos y/o especializados, centros de capacitación, ámbitos culturales, hotelería, etc. que serán dependiente del carácter y localización del predio.

La clave para su real apropiación radica en la oferta y calidad del espacio público, su accesibilidad y la inserción en el entramado urbano inmediato. Del manejo de estas áreas y de los aspectos asociados en términos de infraestructura, depende en gran medida el reposicionamiento de la ciudad como metrópoli regional.

Vivienda y equipamiento comunitario

Premisas de actuación

Una ciudad inclusiva e integrada (acceso a la ciudad)

Una ciudad que piense en alternativas de solución a los problemas urbanos y habitacionales de todos los sectores de la población, con una fuerte intervención del Estado pero incorporando también la participación activa de los ciudadanos.

Un Estado que actúe enérgicamente en la disminución de los problemas derivados de la creciente segregación urbana, atacando sus raíces profundas.



Esto es, pensar el Plan Director desde la perspectiva del derecho que todos y cada uno de los habitantes de Córdoba tiene a la ciudad, entendiendo éste como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad y justicia social. Desde esa perspectiva se deberán generar políticas que constituyan un claro compromiso para su garantía.



Una ciudad segura y confiable (Tenencia, institucionalidad, continuidad en la gestión)

El Plan Director debe incorporar políticas que mejoren la seguridad institucional, a fin de garantizar la gestión, tramitación y resolución de las temáticas de hábitat social. Esto es, generar condiciones de confiabilidad de la gestión municipal de tierra y vivienda, dando continuidad a los procesos y conformando los instrumentos legales específicos.

Del mismo modo, debe considerarse como prioritario proveer los medios que afirmen la seguridad en la tenencia de los actuales poseedores de inmuebles, fundamentalmente de aquellos que hayan sido provistos por el Estado, ya que su carencia deriva en el aumento de las condiciones de vulnerabilidad y dependencia de las familias, así como la existencia de un mercado informal y el aumento del delito.

Una ciudad que garantice condiciones mínimas de habitabilidad urbana (infraestructura, servicios, equipamiento)

El gobierno local debe garantizar el acceso y provisión de servicios mínimos, saneamiento, dotación de equipamientos y recualificación de la red de espacios públicos, prestando especial atención a aquellos sectores de la población que habitan áreas deficitarias y carecen de medios económicos para su solución. Para ello deberán concebirse políticas que prevean la participación de los habitantes en la definición de las prioridades, optimizando el uso de recursos del Estado, e incorporando la posibilidad de trabajar en conjunto con el sector privado y otros niveles de gobierno, dada la magnitud del problema.

Políticas a implementar

- Favorecer la existencia de una oferta diversificada de soluciones a los diversos tipos de déficit de vivienda dirigido a los distintos sectores socio-económicos urbanos. Para esto se hace necesario desarrollar un conjunto de programas que se adecuen a la capacidad de ingresos, permitiendo disminuir la producción informal. Esta política prevé la gestión interactoral para el desarrollo de estrategias de actuación concertadas entre el sector público y el privado.
- Posibilitar el acceso a la tierra urbana, se promoverá el acceso a suelo urbano induciendo la producción para los distintos sectores sociales. Se favorecerá la colaboración entre los actores públicos y privados. Con ello se busca inducir la

producción de lotes urbanos a precios compatibles con la renta familiar de diferentes sectores socioeconómicos, proponiendo métodos alternativos.

- Impulsar procesos de regularización urbana, se apoyarán los procesos de legalización con el fin de mejorar la seguridad del patrimonio familiar, fomentar una cultura tributaria, incorporar el terreno a la planta urbana y garantizar el acceso a los servicios públicos.
- Mejorar las condiciones de habitabilidad del parque de viviendas y urbanizaciones existentes, atendiendo el déficit cualitativo a nivel de viviendas y urbanizaciones, asociado a condiciones estructurales de hacinamiento, déficit de habitabilidad (carencia de instalaciones sanitarias, precariedad en los materiales, etc.), infraestructura urbana y definición del espacio público.
- Integrar al tejido urbano formal los asentamientos irregulares. En todos aquellos casos que resulte viable, desde el punto de vista legal-dominial y técnico (suelo, posibilidad de proveer infraestructura, condiciones ambientales), se establecerán procesos de gestión asociada con las comunidades, con el fin de regularizar su situación urbano dominial y pasar a formar parte del tejido urbano formal.
- Creación de un ente autárquico de vivienda y urbanización social donde se efectúen diagnósticos relacionados con la temática, y a partir de ellos se formule, gestione y ejecute una política que atienda de manera integral el problema, articulando con diversos actores sociales, entes financiadores y otros niveles de gobierno.

Herramientas e instrumentos

- Adecuación de la normativa municipal a las exigencias de las problemáticas que se plantean en la integración de asentamientos, reconociendo modelos alternativos de producción de tierra urbana y vivienda, y proponiendo soluciones que incorporen otros actores sociales y económicos. Además, se impulsarán modificaciones en la normativa que simplifiquen y agilicen los procesos de urbanización, existentes y futuros, y optimicen la administración de la información por parte del municipio.
- Concertación público-privada, a través de la cual puedan captarse las plusvalías generadas por la inversión de grandes capitales en el mercado inmobiliario, destinando tales montos al desarrollo de la ciudad, principalmente en favorecer las áreas con mayores necesidades. Asimismo, debe preverse la posibilidad de plantear proyectos co-gestionados entre la Municipalidad y el sector privado, a fines de producir y comercializar tierra urbana para diferentes sectores sociales.
- Banco municipal de inmuebles, que constituye la consolidación del registro obrante en el municipio de las tierras fiscales municipales, que permitan una mejor gestión de dichos recursos posibilitando su asignación para proyectos de vivienda, junto con herramientas para la captación de nuevas tierras.
- Programa de Regularización Dominial / Mesa multiactoral de gestión para la Regularización Dominial, como un esfuerzo concertado entre las diversas reparticiones

municipales intervinientes, a fines de disminuir el elevado nivel de irregularidad en la ciudad. La mesa interactoral favorecerá la fluidez de la gestión burocrática, buscando soluciones consensuadas para los diferentes casos planteados.

- Registro de Poseedores de inmuebles municipales, como una base de datos ágil, actualizada y precisa donde se concentre la información referida a los poseedores de viviendas municipales existentes y a construirse, facilitando la gestión relacionadas con la titularidad su regularización, el cobro de cuotas y la eventual escrituración.

Patrimonio arquitectónico y urbanístico⁷

Tradicionalmente Córdoba ha sido valorada como una ciudad cargada de historia y de un fuerte peso cultural, identificada con el pasado colonial por la atención puesta, desde la conservación del patrimonio, sobre la arquitectura de aquel periodo. Con el tiempo se han ido considerando y valorando otros momentos y lenguajes constructivos, pese a lo cual la ciudad ha visto desdibujado su carácter referencial a ese respecto por la ausencia de políticas conservativas eficientes. Las características de este proceso nos remiten a acciones parciales, falta de continuidad y de una responsabilidad desperdigada en diferentes reparticiones municipales. En cuanto a la legislación, ésta es fragmentada en una sucesión de normas, muchas veces correctivas: los estudios emergentes del Plan Regulador de La Padula, de 1954 (estudio del Centro Histórico, 1962); el inventario de 1979, bajo una óptica estético-monumental del patrimonio; y el relevamiento del 2006 (Ordenanza N° 11.202), son las principales instancias que produjeron instrumentos normativos en la materia.



La estrategia para una política de conservación del patrimonio edificado de la ciudad de Córdoba, debe enmarcarse en una visión de la ciudad en su conjunto, la valoración social del patrimonio y la consideración del ciudadano, el manejo de la variable económica para disponer de recursos, la responsabilidad indelegable del Estado y la participación del sector privado. El objetivo es definir políticas públicas para el patrimonio edificado, que proyecte, en lo local y extra local, la diversidad cultural de la ciudad. Para la coordinación de su gestión, puesta en marcha y control, se propone la creación del Programa *La ciudad como patrimonio*, integrado a la estructura interna del municipio, con la función de definir líneas de trabajo vinculadas a la formulación de instrumentos normativos, proyectos, subprogramas de gestión, educación y difusión, entre otros.

En ese marco, algunas de las acciones propuestas son las siguientes:

⁷ Sobre la base del Informe *La ciudad como patrimonio*, elaborado por el equipo de trabajo del Instituto de Investigación en Conservación del Patrimonio Arquitectónico y Urbano, FAUD, UNC, dirigido por el Prof. Dr. Horacio Gnemmi, septiembre de 2008.

- A corto plazo, el ajuste y reglamentación de la normativa vigente; la revisión de la catalogación e inventario del patrimonio y la puesta en marcha de la estructura burocrática correspondiente, para la definición e implementación de políticas y mecanismos (inicialmente, acciones prioritarias y formas de financiación) en el marco del Programa propuesto. Asimismo, modalidades de concientización y difusión.
- A mediano y largo plazo, formación en la temática, implementación de una Escuela taller y programas editoriales, tendiente a una educación sistemática. Finalmente, el monitoreo y ajuste permanente de lo implementado.

IV- Movilidad. Conectividad y sistemas de movimiento.

El aumento de la movilidad general sobre una red deficitaria, conjuntamente con un sistema de transporte público masivo unimodal, son factores que frenan el desarrollo de las actividades urbanas, siendo por lo tanto la movilidad uno de los temas críticos para la ciudad de Córdoba. El esquema monocéntrico y la consecuente concentración de viajes al punto central de la ciudad incrementan los problemas de movilidad, una de las razones que justifica la búsqueda de diversidad de áreas de centralidad.

Sin embargo, este rasgo distintivo de la estructura urbana de Córdoba no debería inhibir una eficientización del transporte y el control del uso del automóvil a los fines de evitar procesos de declive en la centralidad, tanto en su rol urbano como en sus actividades. Fortalecer los sistemas públicos masivos, diversificar las modalidades de movimientos y apostar a las más altas tecnologías a los fines de vincular antigua y posibles nuevas centralidades, acortar distancias en un territorio urbano cada vez más extendido y atender a la demanda de viajes entre la ciudad y su entorno metropolitano, son temas de urgente consideración.

En consonancia con la estrategia de reestructuración de la ciudad, se propone reorientar la actual concentración de las actividades de centralidad, diversificándola a partir del desarrollo selectivo de nuevas centralidades y densificaciones en los usos del suelo en los *espacios de intervención estratégica* para generar dinámicas de cambio urbano en ellas y en su entorno inmediato.

Soporte físico de la conectividad

Las acciones sobre el soporte físico deben orientarse a optimizar la traza física de la red vial existente, priorizando las obras que contribuyan a mejorar la aptitud de las áreas seleccionadas/priorizadas para desencadenar el proceso de densificación selectiva propuesto. En ese sentido, deben priorizarse las obras de:

- Apertura y sistematización del proyecto “Ronda Urbana”, ya sea ejecutando los tramos que ya cuentan con adquisiciones importantes de tierras (tramo Roque Arias- Fuerza Aérea /Rancagua, desde Bv. Malvinas hasta Capdevila), garantizando la transferencia de los tramos que pertenecieran a los Ramales A1 y A4 del FCGMB al Norte de Alta Córdoba y la utilización de bordes del enlace Ramal Malagueño/FCBM o desarrollando los

proyectos de los nexos faltantes: Houssay/Baigorri; enlace Tristán Narvaja /Ramal Cba-Retiro; Ruta N° 19 hasta Filiberto; Capdevila /Juan B. Justo ; Juan B. Justo / Mackay Gordon; intercambiador Cardeñosa/Rodríguez del Busto.

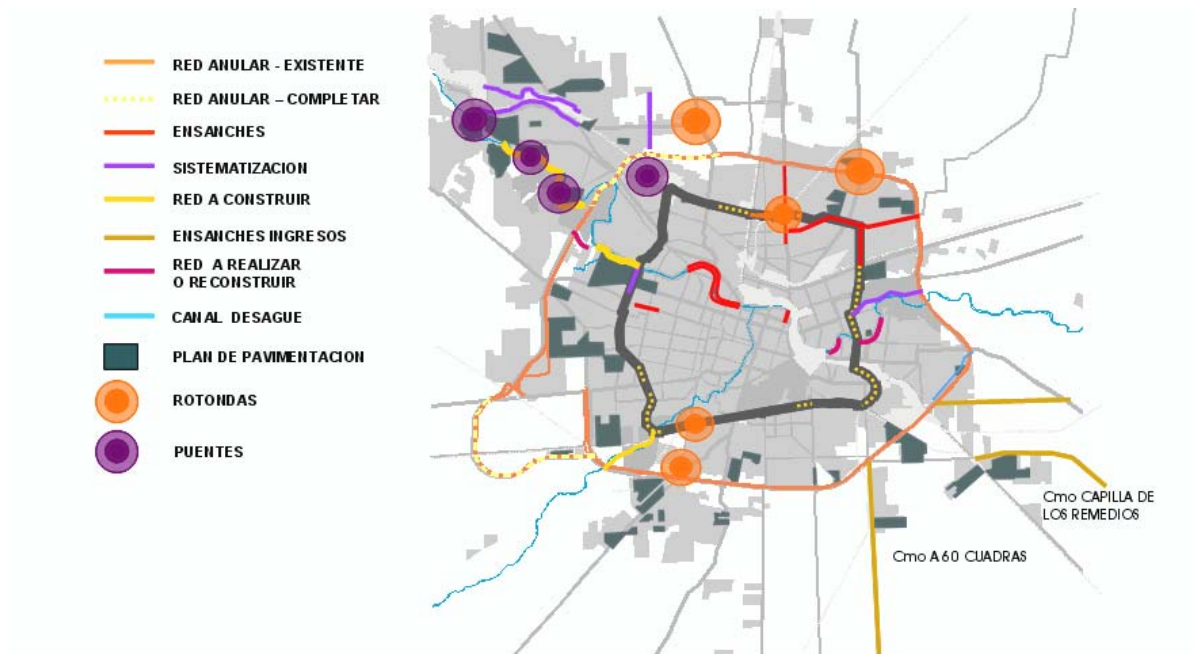
- Completamiento de la Av. de Circunvalación tanto en los tramos Tropezón-Monseñor Pablo Cabrera con resolución de los espacios públicos de superficie como en el Nudo Vial 14, desarrollo del proyecto y ejecución del tramo Ruta a Alta Gracia -Tropezón que incluyen el traspaso de las tierras publicas que se desafectarán del proyecto original, la resolución de los trazados de conexión interna a la trama urbana tanto en lo que se refiere a la Av. Pueyrredón, como en los ingresos de la Autopista Córdoba-Villa María y la Córdoba- Juárez Celman.



- Desarrollo de proyectos y gestión supramunicipal sobre las trazas de los canales maestros con énfasis a obtener espacio público.
- Participación de la gestión local en la formulación del proyecto de tren metropolitano, en el sentido de acompañar a la obra ferroviaria la sistematización y apertura de las trazas previstas en la Ordenanza N° 8060/85, paralelas a los ramales existentes.
- Completamiento de las dos grandes Avenidas que presentan interrupciones en su perfil transversal: Av. Maipú, con la que se completa el sistema de avenidas del Área Central y soportará la extensión la línea A de trolebuses y la Av. Duarte Quirós, en el tramo que va de Piñero a Diego Cala.
- Ensanche, sistematización y obra desagüe de Calle Pigüe ocupando la traza del ex canal desde avenida Richieri hasta Bv. Malagüeño.
- Desarrollo del completamiento del proyecto del Sistema Costanero al Río Suquia, incluyendo el estudio de títulos para determinar las tierras públicas aledañas, la

sistematización del tránsito (accesos a predios frentistas / restricciones en la habilitación de actividades industriales y de servicio/ restricciones al tránsito pesado y del transporte público/ inclusión de estacionamientos públicos fuera de calzada / determinación de anchos mínimos y ejecución de veredas).

- Completamiento del sistema costanero al Arroyo La Cañada entre puente Venus y Tronador y su prolongación a través del Parque de la Vida hasta el encuentro con las obras de sistematización previstas en la concertación con Edisur hasta Circunvalación.



Sistemas de movimiento Transporte público

Con el objetivo de la armonización del sistema de transporte público en su conjunto e impulsar la acción del municipio proactivamente con el Plan en el sentido de intervenir en la toma de decisiones de otras jurisdicciones que tienen gran incidencia funcional en la ciudad, se plantean las siguientes acciones:

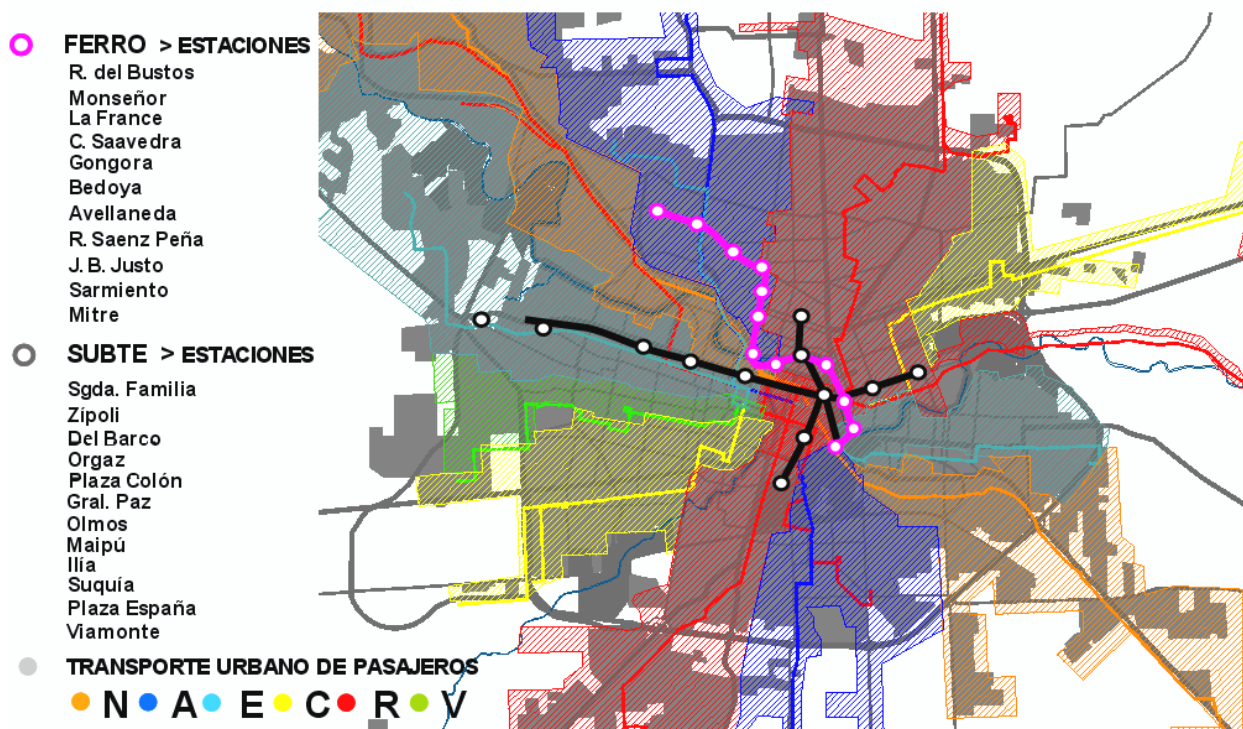
Promover la reestructuración del actual servicio de transporte público de pasajeros atendiendo, de manera coordinada con la ejecución del plan, la adecuación de recorridos de manera tal que acompañen al desarrollo de las inversiones previstas en el plan.



Integrar a la concepción del transporte público de la ciudad, los servicios prestados en el ejido por otros niveles gubernamentales como así también la armonización del transporte municipal con otros medios multimodales que se proyectan desde la Nación y la Provincia para nuestra ciudad y su área metropolitana, tales el subterráneo y el ferrourbano.

Promover la intervención de la gestión municipal, coordinadamente con las políticas y cronogramas del plan, en la localización de terminales y diseño de recorridos del transporte metropolitano y de larga distancia.

Son temas para el desarrollo de proyectos de transporte, directamente ligados al desarrollo de nuevas centralidades: la ampliación de la Terminal de ómnibus de la provincia así como también su descentralización; la incorporación de terminales de interurbanos en lugares estratégicos ligados a futuros nodos de servicio (tales los intercambiadores de Avda. de Circunvalación en Villa El Libertador y en cruce con Ruta Nacional 20); la promoción de otros centros de trasbordo de pasajeros como por ej. en terrenos ferroviarios de Alta Córdoba, al Norte, o cercanías al nudo intercambiador de circunvalación y ruta N° 19 futura autopista Córdoba-Rosario, etc.



Sistematización Integral del Tránsito

Una reformulación integral de la sistematización del tránsito debe incluir la integración de todos los medios de movimientos que se requieren sobre la infraestructura actual y planificando su optimización con las obras previstas en el soporte físico.

De este modo se deberá considerar las preexistencias en materia de calzadas, y proponer mejoras en la eficiencia de su utilización en armonía con las políticas del Plan.

Deberá tomarse en consideración las líneas del transporte público (sugiriendo las mejores arterias por su dimensión y por su congestión), el recorrido del sistema de taxis y remises, los transportes privados, el sistema de transporte interurbano y el interprovincial que se superpone con el tránsito de la ciudad, la viabilidad de carriles para ciclomotores y bicicletas, la compatibilización de los sistemas de movimiento del transporte de cargas, y el funcionamiento

de la de carga y descarga de mercadería de unidades de gran porte, los espacios de estacionamiento en la vía pública y la promoción de dotación en espacios privados.

Movilidad y accesibilidad peatonal

Una consideración especial merece la movilidad del peatón, a tener en cuenta tanto en el Área Central tradicional como en el diseño de las áreas de nuevas centralidades a promover.

Una de las acciones a promover selectivamente es el ensanche de una de las veredas en arterias del Área Central, de manera de obtener un ancho suficiente para la circulación de personas, la reposición del arbolado, el mobiliario, y la predeterminación de espacios para estacionamiento de taxis y para los vehículos del transporte de cargas, para contenedores, etc.. En correspondencia con lo anterior, resulta el rediseño de los carriles de circulación, estudiando la posibilidad de nuevos anchos tanto para vehículos particulares como para carriles del transporte público.

Se incorporará al plan de tareas en el espacio público y al pliego de especificaciones técnicas para la ejecución de veredas por los frentistas, las rampas de acceso de calzada a vereda y garantizará la continuidad del nivel de las veredas para su utilización por personas con discapacidad motriz. En ese sentido se requiere una elaboración de soluciones técnicas tipificadas, para ser aplicadas a cada lugar.



Córdoba
Ciudad



ESPACIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA TERRITORIAL PARA LA CIUDAD DE CÓRDOBA.

El nuevo mapa de Córdoba deberá expresar las características generales de la ciudad a la que se aspira: *una ciudad fuertemente vinculada a su entorno metropolitano, cuyos componentes se distribuyan de manera equilibrada en el territorio urbano, relacionando su crecimiento por expansión y densificación, a las infraestructuras de servicio, los corredores de transporte público masivo y multimodal, y a la concentración de funciones centrales en diversos puntos de su espacio jurisdiccional.*

Se proponen, entonces, diferentes modalidades de acción normativa y de gestión, las que se presentan en el marco de la espacialización de la estrategia territorial.

Plan Especial para el Área Central

Comprenderá la planificación de acciones integradas sobre el conjunto de los aspectos que atañen a la centralidad tradicional de Córdoba, liderada por el gobierno municipal y con una fuerte participación del sector privado. Deberá orientarse a revalorizar el espacio público en general y aquellos sectores, tramos y estructuras edilicias que integran el patrimonio urbano-arquitectónico de la ciudad a través de un *Plan de conservación y puesta en valor del patrimonio arquitectónico y urbano*. Asimismo, se deberá impulsar la renovación de lugares estratégicos y aptos para albergar nuevas actividades urbanas a través de *Programas específicos de renovación* de sectores deprimidos que oriente los emprendimientos, con el objetivo particular de promover la vivienda y actividades asociadas. En coordinación con lo anterior, deberá elaborarse un *Plan de ordenamiento vial* que regule el movimiento vehicular en el sector, las áreas de aparcamiento, y que contemple las posibles nuevas modalidades de transporte público y sus paradores. De esta manera, se tenderá a dar solución a la accesibilidad, el desplazamiento y el estacionamiento.

Planes sectoriales para los barrios tradicionales

Estas áreas pericentrales consolidadas ubicadas entre el Área Central y la Ronda Urbana (General Paz, Alta Córdoba, Alberdi, San Martín, Güemes y sus posteriores extensiones) presentan hoy una importante dinámica de transformación, con una renovación y densificación con la modalidad de edificios en altura promovidos por el mercado inmobiliario y apoyados en la normativa vigente. La localización, capacidad vial, rasgos de su arquitectura y identidad urbana son algunas de las ventajas comparativas que estos barrios cuentan respecto de otras áreas de la ciudad. En ese sentido, configuran espacios de valor que, frente a la dinámica de cambio, requieren de programas específicos atentos a sus singularidades urbanas. Cabe destacar también la necesidad de contemplar los procesos de renovación más puntuales, ligados a la presencia de equipamientos urbanos.

Actualmente, por el nivel de consolidación alcanzado, su ubicación, dotación completa de infraestructura y cierta obsolescencia de estructuras edilicias, son piezas claves para una estrategia de concentración urbana, definida a partir de:

Orientar los procesos de renovación en sectores deprimidos en el marco de Programas específicos de renovación, articulados con planes de sector para el Área Central. Deberán contemplar las condiciones



particulares de cada barrio, y definir el dónde y el cómo densificar, con criterios de heterogeneidad, equilibrio y respeto de la identidad, fijando intensidades y formas adecuadas para cada caso. Serán prioritarias las acciones que tiendan al redireccionamiento de su desarrollo, el refuerzo de funciones centrales a su escala y de espacios públicos y la integración de la renovación al ambiente tradicional (equilibrio renovación-preservación)



Planes sectoriales para los barrios intermedios

Conforman la segunda gran expansión de la ciudad, definida por múltiples urbanizaciones fragmentarias, destinadas a vivienda individual en lotes pequeños, en general sin otro complemento que no sea un espacio verde de exigua superficie y ubicación marginal en su mayoría.

Los planes sectoriales deben responder a una estrategia de la recuperación y consolidación urbana a través de Planes integrales de mejoramiento barrial, en coordinación con acciones de fortalecimiento de las centralidades barriales, y mecanismos de ocupación para el relleno de bolsones internos periféricos. A partir de esa estrategia se considerarán prioritarios la consolidación de los espacios vacíos, la densificación acotada y selectiva, con mantenimiento del carácter barrial, la generación y/o refuerzo de subcentros barriales, la dotación de infraestructura y equipamiento y la generación de espacios públicos como el tratamiento de los existentes.

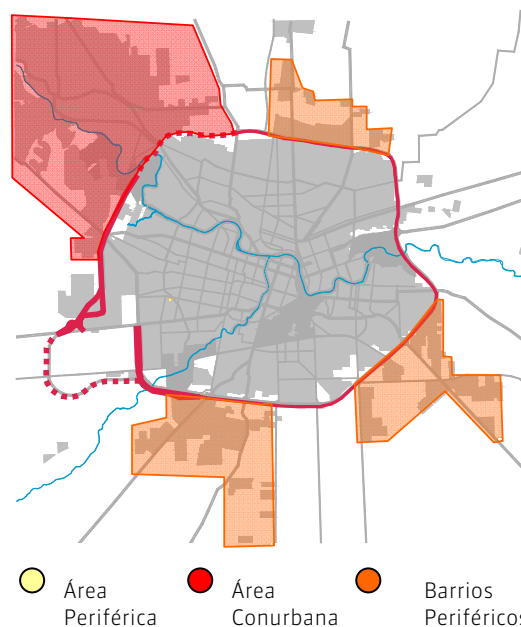
Planes sectoriales para los barrios periféricos

Se trata de la periferia externa a la avenida de Circunvalación, representativa de otros momentos de la expansión y desarrollo urbano, donde pueden identificarse diferentes situaciones en relación al resto del asentamiento:

- Periferia conurbana, que se extiende sin interrupción como “ciudad metropolitana”
- Asentamientos periféricos en continuidad con la mancha urbana,
- Periferias insulares fragmentarias

Los planes sectoriales para estos asentamientos responderán a una estrategia general de control de la extensión de la mancha urbana mediante expansiones acotadas tendientes a la consolidación y a la definición de la relación ciudad-área rural, dotación de infraestructura faltante, generación y consolidación de centros barriales y espacios públicos, con consecuentes densificaciones selectivas en lugares nodales, como principios compartidos por esa heterogeneidad periférica, a la que se agrega la estrategia particularizada de integración funcional-espacial para la urbanizaciones fragmentarias.

Complementariamente, se podrán definir de nuevas áreas para la extensión urbana. Esto significa el estudio detallado de determinadas zonas periféricas, algunas definidas como urbanizables en las normas actuales y otras que resultan expectables para posibles localizaciones de diferentes usos. Su objetivo es determinar tanto las posibilidades, las actividades y sus formas e intensidades de incorporación, como los diferentes horizontes temporales para las mismas, en función de alternativas de dotación de servicios de infraestructura y accesibilidad.



Plan sectorial de Áreas naturales y productivas

El espacio rural perteneciente al ejido municipal, conformado por lugares de características diferenciadas en cuanto a condiciones naturales y antrópicas, alternándose lugares de valor ambiental con territorios degradados por exceso de labranza, como también lugares de extracción de áridos, con sitios de gran potencialidad paisajística y ambiental, Las zonas de producción rural exceden los límites del Departamento Capital, conformando un sistema productivo y económico íntimamente relacionado.

El espacio rural se mezcla con asentamientos industriales y últimamente, con barrios cerrados y localizaciones de planes de vivienda social, conformando una estructura de **“parches”** donde se alternan cultivos con zonas urbanas e industriales.

La estrategia particularizada para el espacio rural se orienta al mantenimiento y revaloración de las condiciones ambientales, paisajísticas y ecológicas del territorio no urbanizado, a las oportunidades que encierra como fuente de recursos para actividades productivas. Para el logro de los objetivos propuestos, se deberán elaborar programas de saneamiento de zonas degradadas, de forestación, y definición de oportunidades de localización de usos recreativos y deportivos, y su articulación a través de zonas de amortiguación entre lo urbano y lo rural. Deberán definirse los mecanismos para el manejo, control y gestión de estas áreas productivas y de reserva naturales y parques metropolitanos.

Hace referencia tanto a aquellas áreas de reserva ya definidas por normativa, como a las necesarias de incorporar bajo un régimen de manejo especial como por ejemplo, las que albergan bosques, cuencas y escorrentías naturales y las actuales áreas militares, en caso de ser desafectadas de su función original.

Nuevos espacios de intervención estratégica

Polígonos

Se trata de *áreas estratégicas* seleccionadas por la complejidad de la problemática a abordar. Lugares donde son imprescindibles acciones coordinadas entre distintos niveles de gobierno, a fin de intervenir en el espacio para garantizar el desarrollo urbano armónico. Es necesario para ello, establecer pautas espaciales y ambientales para cada área definiendo criterios de *densificación, compactación, consolidación e intensificación de usos*, con enfoques de *heterogeneidad y equilibrio*, que respeten los aspectos estructurales del territorio y las preexistencias, bajo los fundamentos de inclusión y sustentabilidad.

Representan la oportunidad de cambiar el paradigma en términos de planificación y roles del Estado: de un Estado que regula el desarrollo urbano a un Estado que además de ello, desempeña un rol pro-activo promoviendo iniciativas en el espacio urbano (adelantándose en algunos casos, proponiendo desarrollos estratégicos sobre la estructura urbana, ó acciones que buscan remediar situaciones deficitarias ya sea en términos sociales, ambientales o de infraestructura, entre otros aspectos).

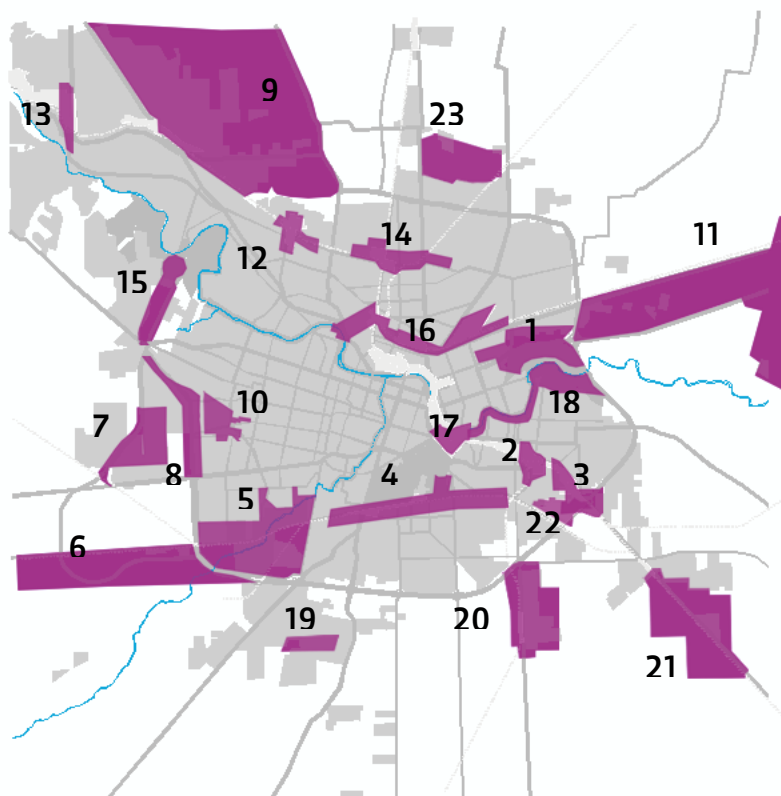
Con este propósito, se delimitaron áreas, a modo de polígonos de intervención, que hoy revisten como condición común su falta de integración con la trama urbana, ya sea por su localización periférica, su situación de intersticios entre diferentes fraccionamientos (o loteos) que se sucedieron a lo largo del proceso de crecimiento urbano, su dificultad para ser urbanizadas por sus condiciones ambientales ó topográficas, (lo que representa una gran potencialidad en términos paisajísticos) entre otras características. En su mayoría están asociados al proyecto de ronda y de acuerdo a su disposición en el territorio promueven la articulación de los espacios verdes existentes y a incorporar, generando así sistemas o redes de espacios para el esparcimiento, garantizando suelo natural y vegetación que mitiguen los efectos de la transformación urbana. Pueden albergar nodos de funciones centrales de equipamiento y servicios, y se proponen como atractores y/o disparadores de cambios en entornos deprimidos ó acciones fundacionales en lugares de mayor complejidad.

Para definir estos polígonos se tuvieron en cuenta las potencialidades y déficit de amplios sectores urbanos, circunscribiendo los diagnósticos a áreas con disponibilidad de superficie pública o privada donde sea posible promover intervenciones desde la gestión municipal.

Operar sobre el espacio urbano con esta modalidad, implica el desarrollo de proyectos urbanos de escala y complejidad y el desarrollo de instrumentos que posibiliten su concreción, siendo fundamental la planificación integral de la gestión del municipio, la coordinación Interjurisdiccional, la concertación público – privada, así como los consensos y participación ciudadana, en tanto acuerdos básicos para la viabilidad política del plan.

Polígonos

1. Reserva Verde del Este
2. Ex Matadero – Lucas Trejo
3. CPC - Empalme
4. Cruz Roja
5. Parque de la Vida – Est. Flores
6. Sachi - Carrara
7. Parque Puesta del Sol
8. La Tela
9. Los Boulevares - Aeropuerto
10. Ronda - Pueyrredon
11. Ruta 19 - Arenales
12. Rodríguez del Busto
13. Manuel de Falla
14. Marques – La Atómica
15. Carcano
16. Alta Córdoba – San Martín
17. Polo Sanitario
18. Parque de la Rivera
19. Villa El Libertador
20. Coronel Olmedo
21. Ituzaingo
22. José Ignacio Díaz
23. Liceo General Paz



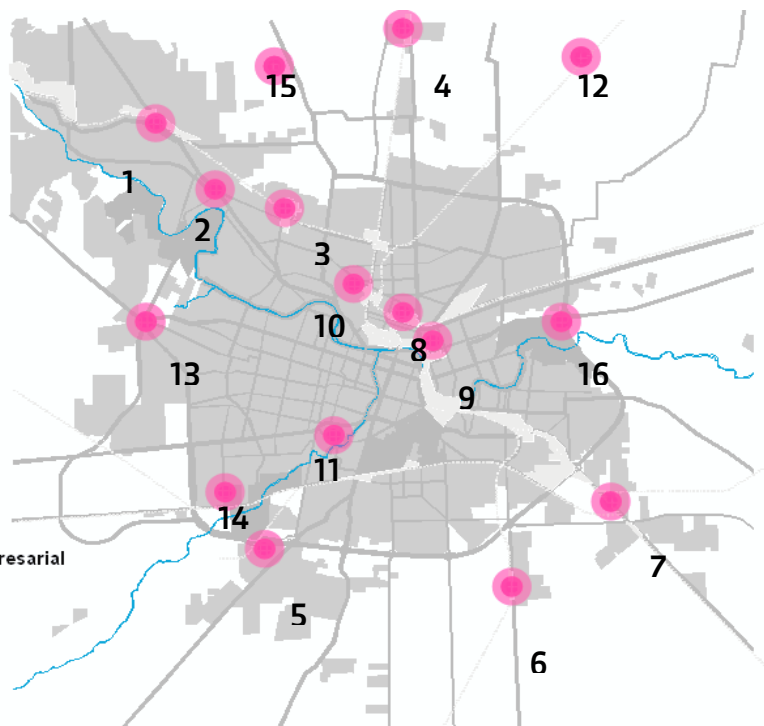
Nodos

Se propone una selección de puntos estratégicos de la ciudad atendiendo a sus cualidades de preexistencia y a sus potencialidades como atractores y dinamizadores de sus áreas de influencia. Los predios identificados, se caracterizan por ser áreas desafectadas o a desafectar de su uso original público para destinarse a otros usos. La oferta esta dada por las tierras del Estado Nacional, del Estado Provincial y a las propias del Municipio.

En su mayoría vinculados al sistema de transporte Urbano de Pasajeros, interurbano, de corta, media y larga distancia, ferroviario, metropolitano, de alta velocidad etc. Paralela o complementariamente de pueden incorporar equipamientos y servicios de escala urbana – regional. Estos tienen su requerimiento específico para la función que desempeñaran, pero actúan sobre su entorno inmediato: entonces son una oportunidad de proponer, además de su resolución eficiente, sumarles programas que incluyan una adecuada mixtura de usos y la densificación que requerimos para balancear las presiones sobre el sistema radial de tiene hasta hoy la ciudad real y la normativa actual.

Nodos

1. Cuadro de la Estación Argüello
2. Nudo Vial 14
3. Rodríguez del Busto
4. Guinazú
5. Villa El Libertador
6. Coronel Olmedo
7. Ferreyra
8. Ferrocarril Belgrano y Alta Córdoba
9. Portal del Abasto
10. Penitenciaría San Martín
11. Cárcel de Encausados
12. Cuadro de Estación el Gateado
13. Tropezón
14. Cuadro de la Ex-Estación Flores
15. Aeropuerto Córdoba – Ciudad Empresarial
16. Parque del Este



4.-Herramientas

Acciones de tipo directo, que se traducen en intervenciones físicas sobre el territorio, a través de *Obras Públicas*, algunas de nivel municipal y otras a cargo de otros niveles del Estado (Provincia, Nación). Un ejemplo de la utilización de la obra pública como motor de desarrollo urbano es el Plan Integral de Cloacas, a través del cual se buscará elevar significativamente el porcentaje de población servida para el año 2025, con una inversión estimada de \$ 1.200.000.000.

El Plan de Vialidad incluye el mejoramiento del soporte físico del sistema de movimiento de la ciudad y la ejecución de obras públicas prioritarias que contribuirán a mejorar el tránsito urbano e interurbano y la vinculación de distintos sectores de la ciudad.

Asimismo se prevé un Plan de Renovación del Alumbrado Público existente y la dotación de nuevas redes para diferentes sectores de la ciudad, como así también el Plan para la ampliación de Red de Desagües Pluviales existentes, concretando obras de alto impacto social y ambiental. Otra herramienta de importancia es la ejecución del Presupuesto Participativo, donde las Juntas vecinales constituidas en la jurisdicción de cada CPC determinan las prioridades del sector, definiendo proyectos a ser financiados con un porcentaje del presupuesto municipal destinado a tal fin.

Acciones de tipo indirecto. Intervención sobre el sistema normativo. El conjunto de normas que abarca el fraccionamiento, uso y ocupación del suelo y la edificación, conforman un sistema coordinado entre sí, vigente desde hace más de veinte años, salvo pequeñas modificaciones puntuales. Su actualización y adecuación a la nueva realidad económica y social deberá ser coordinada con la preparación del territorio para articular el futuro desarrollo de la ciudad.

Acciones mixtas en situaciones singulares. Programas de urbanización concertada. Se trata de otorgar un marco para el abordaje de situaciones complejas con multiplicidad de actores en el desarrollo de áreas estratégicas, en la definición de nuevos polos de centralidad o consolidar los existentes, como mecanismo de concertación con beneficios para el conjunto de la ciudad.

Autoridades Municipales

Intendente Municipal

Lic. Daniel Oscar Giacomino

Viceintendente

Dr. Carlos Hugo Vicente

Secretario de Desarrollo Urbano

Arq. Daniel Eduardo Rey

Subsecretario de Planeamiento Urbano

Arq. José Luís Ferrero

Subsecretario de Infraestructura

Ing. Guillermo Assandri

Áreas técnicas de la Municipalidad de Córdoba

Dirección de Programas Urbanísticos

Dirección de Urbanismo

Dirección de Obras Privadas y Uso del Suelo

Dirección de Arquitectura

Dirección de Hábitat

Dirección de Obras Viales

Dirección de Alumbrado Público

Dirección de Redes Sanitarias y gas

Dirección de Transporte

Dirección de Tránsito

Dirección de Catastro

Dirección de Espacios Verdes

Dirección de Ambiente

Dirección de Impacto Ambiental

Dirección de Prensa y Medios

Dirección de Comunicaciones Integradas

Coordinación

Universidad Nacional de Córdoba

Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño

Taller de Investigación de Proyectos Urbanos

(T.I.P.U)



Córdoba
Ciudad



Gobierno de la ciudad



UNIVERSIDAD NACIONAL
DE CÓRDOBA



FACULTAD DE ARQUITECTURA,
URBANISMO Y DISEÑO

ANEXO

Diciembre 2008



Córdoba
Ciudad



ESPACIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA TERRITORIAL PARA LA CIUDAD DE CÓRDOBA.

Plan Especial para el Área Central

El Área Central es el ámbito de mayor referencia en la vida urbana de Córdoba y está instalada en la memoria colectiva y en la vida social de nuestra ciudad como el lugar de todos.

Su carácter distintivo de espacio concentrador de flujos, movimientos, personas y mercancías, sumado a su dimensión histórica fundante, y una dotación completa de infraestructuras, se ha conservado activo en estas últimas décadas pero sometido a procesos de transformación. Presenta en la actualidad algunas evidencias de retroceso en la importancia de su rol para el conjunto de la ciudad, tales como la pérdida de población residente (excepto el área de Nueva Córdoba que presenta una alta renovación edilicia y nuevos usos del suelo como sedes corporativas, usos financieros, etc.), déficit en la accesibilidad, el tránsito y el estacionamiento; marcado abandono de sus espacios públicos; y deterioro de sectores importantes, con áreas vacantes sin un destino preciso.

Asimismo, el resto de la ciudad ofrece de manera creciente, alternativas complementarias como centros comerciales, subcentros barriales; corredores y nodos comerciales y de servicios y otras formas de concentración incipientes, atractoras de actividades y población que compiten con la centralidad tradicional.

Síntesis del diagnóstico

- Identifica y representa a toda la comunidad.
- Es un polo de actividades urbanas.
- Contiene una dotación completa de infraestructuras.
- Concentra edificios de alto valor de patrimonio.

La ciudad creció entorno a ella en conformación radio-céntrica, extendiéndose en el territorio. Por su posición dominante se constituye en espacio de resonancia de las transformaciones del resto de la ciudad y en la actualidad presenta:

- **Debilitación** de su rol Urbano.
- **Congestión / saturación** vehicular, de transporte.
- **Subutilización** de infraestructuras edilicias de valor.
- **Deterioro** del espacio público.

El Área Central presenta una importante tradición de acción pública, por lo menos desde la década del '60 en que comenzó una acción dirigida a la protección selectiva del patrimonio y a la creación de una singular área peatonal.

Para promover una estrategia de actuación que pueda modelizar transformaciones estructurales, en términos de calidad y cantidad del espacio público, de la accesibilidad y movilidad, y de la renovación de zonas y sectores deprimidos se propone un Plan Especial para el Área Central. En esta línea se hace necesario abordar la problemática mediante las siguientes temáticas:

1. Estudios especiales por zonas y sectores.
2. Revalorizar el Patrimonio Urbano Arquitectónico.
3. Mejorar la accesibilidad y la movilidad peatonal y vehicular.
4. Mejorar e Incrementar el Espacio Público,

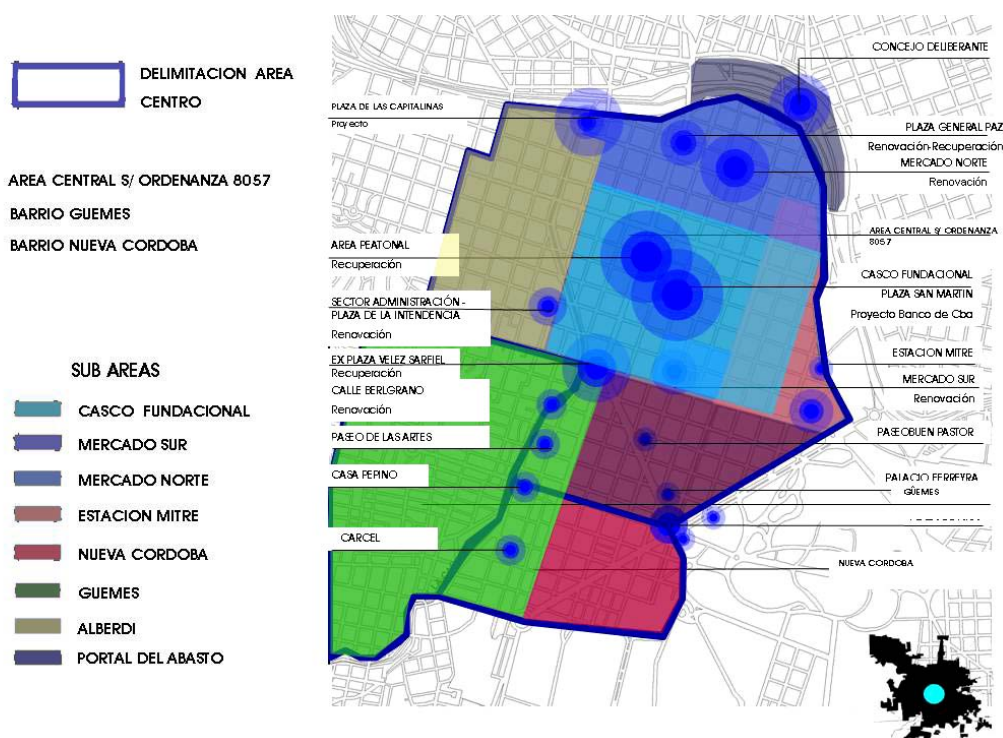


I. Estudios especiales zonas y sectores.

Tiene como objetivo dar respuestas a demandas específicas a través de una selección de **Nodos de desarrollo** localizados en puntos estratégicos utilizados como centros de regeneración urbana por el impacto que tendrán en el entorno inmediato ya sea por la incorporación de nuevas actividades, por el mejoramiento de la calidad del espacio público o por la revalorización del patrimonio histórico.

Las zonas a considerar son:

- Centro tradicional / Casco Histórico
- Mercado Norte
- Alberdi
- Nueva Córdoba
- Estación Ferrocarril Mitre
- Barrio Güemes / Bella Vista / Observatorio



Sector Centro tradicional / Casco Histórico:

El Centro Histórico de Córdoba es el depositario del legado histórico y patrimonial más relevante de la ciudad con una fuerte concentración y diversificación de actividades y atractor de grandes flujos de tránsito y transporte.

Hay en el sector una singular red de espacios públicos como peatonales, galerías comerciales plazas y plazoletas que articulan las diferentes actividades en un todo recorrible que ofrecen nuevas lecturas del conjunto de Centro Histórico.

En los últimos años el área central presenta un progresivo deterioro de su calidad urbana, por un lado ha habido cambios en las pautas de habitación y consumo de gran parte de la población, por el otro lado, el explosivo crecimiento de Nueva Córdoba) y la

inauguración de nuevos equipamientos culturales y recreativos (Museo Caraffa, Museo P. Ferreira y Paseo del Buen Pastor) que produjeron una atracción de actividades hacia ese sector que compiten con la vitalidad del centro tradicional.

Por su condición de lugar significativo del Área Central sector de alto compromiso urbano, la Manzana 20 propiedad del Banco Provincia de Córdoba puede considerarse como un área de oportunidad para traccionar actividades centrales al casco histórico. Más allá de satisfacer la necesaria edificabilidad demandada por las funciones específicas es una oportunidad de incorporar espacios de acceso público (cubiertos, semicubiertos, descubiertos) que se articulen con el sistema de espacios públicos del sector generando un continuo de actividades urbanas que se potencien y enriquezcan entre sí.

Será también una manera de resolver las relaciones entre el complejo sistema de edificios localizados en el sector que hoy se manifiestan como un todo caótico e inconexo generando con las nuevas construcciones los necesarios enlaces entre arquitecturas de distintas épocas, escalas y significados.

Las intervenciones en la manzana 20 deberán ser el punto de partida para una resignificación del área central que refuerce su carácter simbólico y que a la vez sean generadoras de una revitalización de las múltiples actividades que le dieron su sentido tradicional

Para revitalizar al Sector se proponen las siguientes medidas:

- Reparación y conservación del espacio público mediante acuerdos entre los actores público/privados.
- Intensificar la oferta cultural y recreativa mediante programas activos de acciones en el espacio público.
- Incrementar la seguridad y el control de la vía pública articulando los esfuerzos público-privados e interjurisdiccionales.
- Promover la diversificación de la oferta turística (temática, cultural, de congresos y negocios, de compras, etc.).
- Mejorar la accesibilidad, movilidad y oferta de estacionamiento.
- Rediseñar el diagrama de los recorridos del transporte público sobre todo en áreas próximas a edificios históricos.
- Promover alternativas de transporte multimodal.
- Promover un nuevo Nodo de desarrollo en la manzana 20 del Banco de la Provincia de Córdoba.

Sector Mercado Norte:

El sector se presenta potencialidad por la presencia de elementos significativos que generan un sistema urbano de alto valor ambiental.

Se pueden definir dos sectores claramente diferenciados:

Área Próxima al Mercado:

En este sector el edificio histórico del Mercado Norte, por sus características de centro comercial y administrativo actúa como centro y nodo generador de una gran cantidad de actividades y viajes desde y hacia su localización.



Su sistema de espacios urbanos, calles, pasajes y plazas en condiciones de para ser recuperados junto a una serie de edificaciones aptas de renovarse a corto plazo por tratarse de depósitos ó edificios deteriorados sin valor. Al cesar las actividades comerciales y en horario nocturno en el área se desarrollan las actividades marginales producto de la falta de control del espacio público.

Para revitalizar al Sector se proponen las siguientes medidas:

- Incrementar la seguridad y el control de la vía pública articulando los esfuerzos público - privados e interjurisdiccionales.
- Promover las actividades recreativas durante la noche (restaurantes, bares)
- Rediseñar el espacio público mediante acuerdos entre los actores publico/ privados.
- Elaborar un Plan de recuperación, renovación e iluminación de fachadas.
- Elaborar un Plan de mobiliario urbano, señalética y cartelería.

Arco Norte del Río Suquía:

Sector ligado a las cercanías del Río Suquía que rodea al área próxima al mercado, se encuentra relegado con respecto al resto del área central en cuanto a renovaciones edilicias a pesar que lo benefician normas de ocupación particulares.

Con la construcción de la sede del Concejo Deliberante pueden dispararse otros emprendimientos que traccionen la expansión de funciones centrales hacia el borde del del río Suquía.

Para revitalizar al Sector se proponen las siguientes medidas:

- Recuperación paisajística del cauce del Río.
- Parquización de la Av. Costanera.
- Provisión de grandes áreas de estacionamientos.
- Promover la inclusión de nuevas tipologías edilicias residenciales y empresariales.
- Promover la provisión de equipamientos urbanos-metropolitanos de envergadura.

Sector Alberdi:

La zona hoy ocupada por el Barrio Alberdi es considerada la primera expansión del casco fundacional.

En la actualidad, en esta zona se localizan dos equipamientos estructurantes a escala urbana como son la sede principal de la Municipalidad de Córdoba y los Tribunales. El área conformada por el Paseo Sobremonte, la Plaza de la Intendencia y la Plaza Italia posee una identidad especial. Sobre los bordes de La Cañada se ha producido un proceso de renovación urbana resultando en un tejido continuo de 36 metros de altura con edificios destinados principalmente a vivienda, oficinas, alternado con usos administrativos y hotelería. Esta última actividad agrega un nuevo dinamismo, no sólo de pasajeros, sino una gran cantidad de eventos empresarios, culturales, científicos y políticos.

También coexisten otros usos, sobre todo en las plantas bajas de las edificaciones en donde se localizan comercios, servicios, estacionamientos en grandes parcelas vacías. En toda la zona se ubican diversas sedes sociales de sindicatos, colegios profesionales, pequeños centros de salud especializados, despachos profesionales y una importante oferta educativa. El colegio Santo Tomás de Aquino creado en 1884 ocupa toda una manzana entre las calles Caseros y Urquiza.

En general se observa un marcado proceso de sustitución tipológica creando un resultado espacial sumamente heterogéneo, con diferentes alturas y volúmenes. Paralelamente, ocurre lo mismo con los retiros de las líneas de fachadas, los que junto con las grandes parcelas utilizadas para estacionamiento debilitan la configuración la manzana.

El uso de las calles es en general conflictivo tanto por estar atravesada la zona por ejes de ingreso y egreso al centro, como por la presencia de equipamientos de convocatoria masiva.

Sector Nueva Córdoba:

Se consolida como la expansión más importante del Área Central de la ciudad. Se podría decir que con el conjunto formado por la Ciudad Universitaria y el Parque Sarmiento configura una importante unidad territorial de centralidad ampliada. La densificación llevada adelante consolidó este sector con un perfil definido tipológicamente y que ha sido objeto de diversos estudios y normativas específicas.

Fue claramente una alternativa para el mercado inmobiliario que aprovecho las ventajas comparativas frente al centro tradicional por las restricciones que impuso este último con las ordenanzas de protección selectiva del patrimonio, la extensión de las áreas peatonales y las consiguientes dificultades de accesibilidad y de ciertos servicios urbanos para la vida doméstica. En todo caso las acciones recientes de recuperación y construcción de equipamientos culturales por parte del Gobierno de la Provincia de Córdoba impactan fuertemente como un elemento de consolidación y valorización del sector (Buen Pastor, Palacio Ferreyra, Museo de Ciencias Naturales, Ampliación del Museo Caraffa).

Asimismo es determinante de este proceso la fuerte inversión realizada por la UNC en la Ciudad Universitaria, consolidando un fuerte nodo de actividades urbanas.

La vigencia del Parque Sarmiento como el principal y más convocante parque central de la ciudad, se ve también fortalecida por la construcción del polo educativo – cultural Ciudad de las Artes y por las expectativas creadas entorno al destino del predio ex Batallón 141.

Es uno de los sectores que más captó parte de la renta agraria de la provincia que se trasvasó a la inversión inmobiliaria. Su normativa urbanística fue objeto de sucesivos ajustes por parte del municipio. En este contexto junto con la inercia de un producto inmobiliario conocido, comienzan a plantearse otras alternativas de innovación tipológica y demandas de resolver la oferta de estacionamientos vehiculares como parte de las prestaciones de la oferta inmobiliaria. Así también aparece la necesidad de conciliar los usos recreativos y de servicios que proliferan en el barrio con su carácter residencial.

Sector Barrio Güemes:

Este sector aparece caracterizado como una pequeña periferia interior que hacia el oeste de Nueva Córdoba ha ido adquiriendo una fisonomía distintiva. Una singularidad de Güemes, que lo diferencia de los demás barrios pueblos, podría sintetizarse en el hecho de registrar un simultáneo proceso de renovación con un proceso de

rehabilitación, preservación y restauración. Ciertos rasgos del tejido histórico aparecen como característica distintiva del barrio en el sector de calle Belgrano – Paseo de las Artes. Su evolución estará determinada por la preservación del carácter, que es su valor diferencial como lugar de arraigada vida cultural ligada a lo popular.

En el sector más deteriorado, desde la ex – Villa El Pocito hasta el entorno de la Cárcel de Encausados y del Hospital Misericordia el barrio adquiere otra fisonomía, muy deteriorada e incierta, dependiendo su futuro tanto del destino de estos grandes predios (El Pocito y Encausados) como de la lógica de renovación que se quiera promover. Requiere ser considerado como parte de un plan especial que preserve sus atributos pero que simultáneamente promueva su efectiva renovación urbanística, sin necesariamente repetir el modelo de Nueva Córdoba. El proceso planteado se proyecta incluso sobre barrio Bella Vista.

La localización, rasgos de su arquitectura e identidad urbana son algunas de las ventajas comparativas que este barrio cuentan respecto de otras áreas de la ciudad. Concomitantemente la relocalización de la cárcel de encausados dejará un predio vacante reconocido como un posible nodo de generación de actividades de renovación y densificación edilicia.

Sector Ferrocarril Mitre:

El deterioro del Área Central se evidencia en los bordes cercanos al río. En particular, el área comprendida entre Bv. Illia, Bv. Chacabuco-Maipú, Av. Olmos y Bv. Perón es una de las zonas más deterioradas, afectadas por la baja actividad ferroviaria y amenazada por el abandono de numerosas actividades económico-sociales, que en su momento impulsaron tanto el desarrollo y crecimiento propio como el de toda la ciudad de Córdoba.

El proceso de deterioro se evidencia en la pérdida de población y fuga de actividades económicas y de residentes con mayor poder adquisitivo. Una situación particular surge de la pérdida del rol dinámico de actividades del FFCC. Esta dejó como consecuencia predios vacantes que generan en las zonas una imagen de abandono, conflictos de usos y actúan en algunos casos como barrera para la integración urbana de su entorno próximo. Sin embargo, estas zonas ofrecen la posibilidad de ser un espacio permeable con la posibilidad de rescatar predios y edificios de alto valor significativo, que hoy están en desuso. Por ejemplo, la Estación Ferrocarril Gral. Mitre, los molinos Harineros más importantes (Centenario, Minetti,) comercios y servicios de apoyo para estas actividades conformaban un nodo que articulaba el casco céntrico como polo administrativo que concentraba funciones socioculturales, como por ejemplo, religiosas, académicas, recreativas, etc. y de servicios asistenciales, sanitarios como los Hospitales de Niños, San Roque, etc.

La desactivación de la estación Mitre, y la ruptura de la red de relaciones económicas con el entorno bajaron la rentabilidad del sector, causando una sobre explotación de la infraestructura edilicia a fin de mantener su rentabilidad con la consiguiente sobrecarga, tugurización, expulsión de la población acelerando el proceso de degradación.

El equipamiento hotelero hoy se encuentra en proceso de deterioro. Aún cuando se perdieron las fuentes del movimiento económico que les dieron origen, estos hoteles

siguen prestando servicios, aunque con cambios de uso y desmejora en algunos casos de la calidad de los servicios.

El proceso de reacomodamiento causado por el cambio de rol con relación al eje de salud - Hospital de Urgencias, de Niños y San Roque con el traslado de estos dos últimos a la Bajada Pucará; mas los efectos del crecimiento de flujos hacia la Estación Terminal de Ómnibus acentuaron el proceso de deterioro. La Terminal de Ómnibus es el único punto de entrada masivo de ingreso terrestre a la ciudad y, en consecuencia, resulta insuficiente para los picos de demanda estacional, a la vez que en esas circunstancias configura un nudo vehicular conflictivo.

Sin embargo, la zona posee un potencial económico, turístico e histórico, que bien aprovechado puede conducir a su revitalización social y económica, con influencia positiva sobre el Centro.

II. Revalorización del Patrimonio Urbano Arquitectónico:

Durante casi 300 años, el Área Central de Córdoba fue toda la ciudad y allí se localizaban todas las actividades de gobierno, económicas, sociales y residenciales de todos los grupos socioeconómicos de la sociedad urbana de Córdoba. En él funcionaron la primera Universidad Argentina y el primer Obispado y se instalaron distintas órdenes religiosas por lo que las iglesias y los conventos se le suman a edificios cívicos del mismo periodo, integrando un conjunto de alto valor histórico y arquitectónico.

La geometría de la fundación no se alteró pero las transformaciones urbanas propias del crecimiento del área se dieron por sustitución de la edificación existente en los distintos momentos de la ciudad. De esto resulta un todo heterogéneo con tramos y sectores que responden a distintos períodos históricos en mixtura con edificaciones de escaso valor y con alteraciones de escala y continuidad edilicia..

En consonancia con el programa de conservación del patrimonio edificado la ciudad de Córdoba "*La ciudad como Patrimonio*" se promoverán una serie de acciones que apuntan a la conservación y puesta en valor de aquellos **sectores, tramos y estructuras edilicias** que se consideren integrantes del patrimonio urbano-arquitectónico del área central.

El plan de trabajo se basa en la formulación de las siguientes **prioridades estratégicas**:



- Definición de programas derivados de la política marco y actualización de la legislación existente.
- Ajuste consolidación y especialización de la capacidad institucional y organizacional indispensables para actuar conservando, concientizando, educando, fomentando y promoviendo cuanto se vincule con la ciudad asumida como patrimonio.
- Participación de la sociedad toda en apoyo a las tareas de conservación del patrimonio.

Acciones:

- Identificación del patrimonio construido en el área central ampliada. (con la inclusión de Barrio Güemes.)
- Reelaboración del mapa de Patrimonio Urbano Arquitectónico del área central.
- Revisión y ajuste del listado del patrimonio edificado y declarado de interés.
- Valoración, registro e inventariado del nuevo listado.
- Revisión y ajuste de la legislación y normativa vigente.
- Formulación y desarrollo de proyectos de acción prioritaria en cuanto a intervenciones específicas.
- Concientización y difusión.

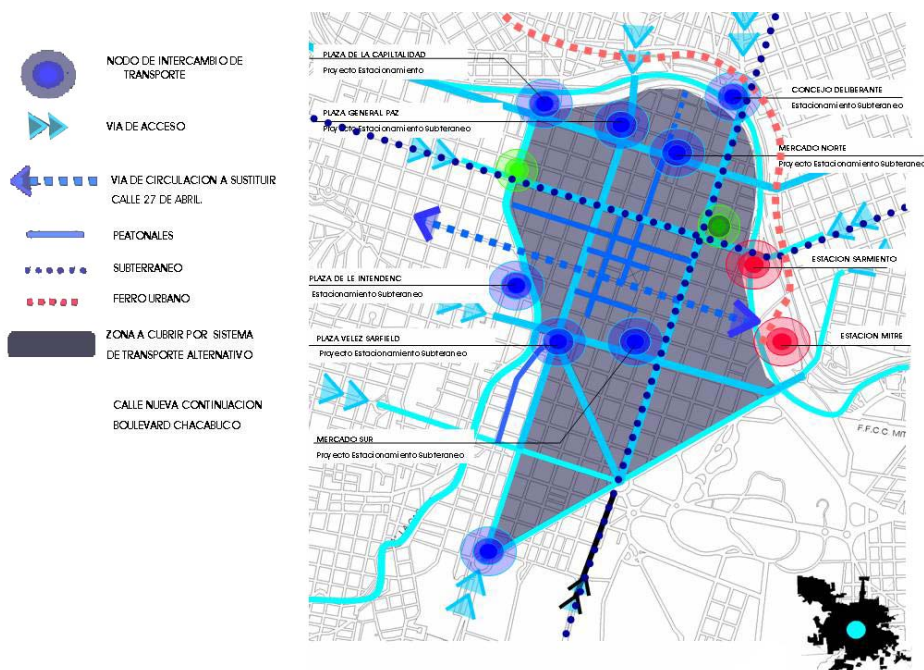
III. Mejoramiento de la accesibilidad y la movilidad peatonal y vehicular

Se procura revertir los efectos de la alta congestión vehicular y creciente contaminación sonora y atmosférica, que incide fuertemente en la calidad de vida de sus habitantes, en la habitabilidad de los espacios públicos y en la preservación de los monumentos históricos.

Bajo la premisa: la *ciudad es de todos*, se propone la convivencia armónica entre peatón y vehículo flexibilizando la tradicional segregación entre la movilidad peatonal y la movilidad vehicular mediante propuestas de circulación mixta y equilibrada.

La política general para la movilidad del área central apunta a:

- Brindar accesibilidad total al espacio público por parte de los grupos vulnerables.
- Promover un sistema multimodal de transporte público interno el Área Central
- Generar áreas de circulación mixta peatonal /vehicular con selectividad horaria o según los días de la semana.
- Crear y promover la construcción de playas de estacionamiento perimetrales.
- Promover el ensanche de una de las veredas en arterias del Área Central que lo permitan, de manera de obtener un ancho suficiente para una óptima circulación de personas.



IV. Mejorar e incrementar el Espacio público:

El área central deberá ofrecer una estructuración espacial como conjunto donde los grandes objetos de la historia y los edificios públicos, se entretrejan con el comercio y la vivienda en un todo coherente e identificable.

Las estrategias de revalorización del espacio público apuntarán principalmente a la conservación y puesta en valor de aquellos sectores, **tramos y estructuras edilicias** que integran el patrimonio urbano-arquitectónico del área central.

Por un lado se deberá potenciar y promover mediante políticas activas la supervivencia de la red de galerías y peatonales características del sector que no sólo ofrecen recorridos peatonales sino un complejo sistema de espacios públicos sobre el conjunto de Centro Histórico.

Por el otro se reconocerán y promoverá la conformación nuevos espacios urbanos en sectores significativos que se sumen a aquel sistema preexistente, debiendo impulsarse, la renovación de lugares estratégicos y aptos para albergar nuevas estructuras que orienten los emprendimientos, con el objetivo particular de diversificar las propuestas de ocupación.

Propuestas de acción sobre el espacio Público:

- Mejoramiento de veredas y plazoletas.
- Plan de recuperación, renovación e iluminación de fachadas.
- Plan de mobiliario urbano, señalética y cartelería.
- Completamiento del sistema de áreas peatonales con recorridos mixtos vehicular/peatonal.
- Intervención sobre espacios

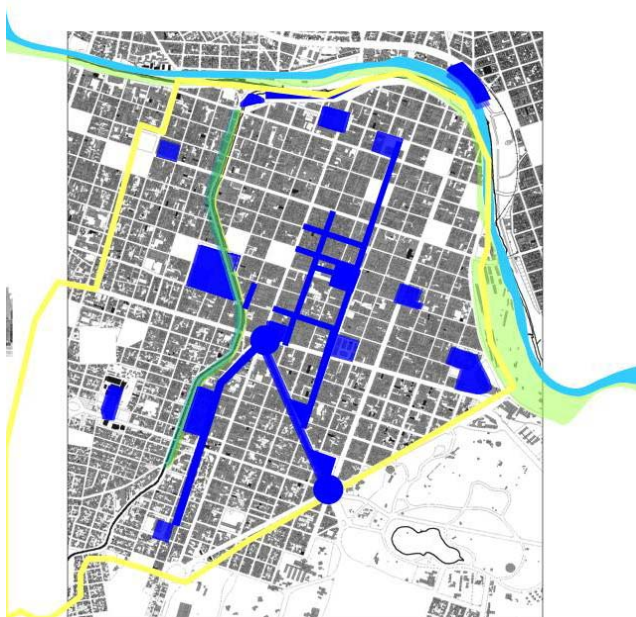


representativos (plaza San Martín, plaza General Paz ex plaza Vélez Sarsfield y Plaza de la Intendencia).

- Completamiento del programa de recuperación del área de los mercados Norte y Sur.
- Portal de Güemes: Plazoleta Garzón Maceda / Calle Belgrano.
- Intervención sobre veredas de Av. Hipólito Irigoyen, La Cañada
- Recuperación del cantero central de Av. Chacabuco / Maipú
- Intervención sobre el arco norte del Río Suquía (Portal del Abasto)

Por otro lado apuntar a políticas de mejoramiento tendientes a:

- Intensificar la oferta cultural y recreativa mediante el desarrollo de un plan de gestión integrando las distintas jurisdicciones que intervienen en la actividad cultural: provincia, municipalidad y universidades.
- Incrementar la seguridad (coordinación de la política de seguridad ciudadana con la Policía de la Provincia de Córdoba; rol de la Policía Municipal de Tránsito, coordinación y ordenamiento con la seguridad privada; factibilidad de cuerpos propios preventivos y de educación y orientación urbana; educación y seguridad vial atendiendo las diferentes situaciones de emplazamiento de cada una de ellas.
- Promover la diversificación de la oferta turística (temática, cultural, de congresos y negocios, de compras, etc.).



Red de espacios públicos

Planes Sectoriales para Barrios Pueblos.

Los denominados barrios pueblos, desde su concepción y por su proceso de crecimiento conformaron unidades urbano-ambientales equilibradas con pautas culturales que definieron una identidad propia (identidad barrial).

Su delimitación excede una circunscripción administrativa, son lugares a donde la gente y sus los modos de interacción con el medio plasmados en el patrimonio construido provee de significado fijando además su relación con el resto de la ciudad.

Analizando históricamente su proceso de consolidación, el crecimiento de los barrios pueblos hasta etapas recientes se dio por lenta densificación - compactación del tejido con agregación sin sustitución sustancial de lo preexistente, lo que redundaba en una relación armónica con lo nuevo.

En la actualidad la renovación por sustitución con nuevos tipos que no tienen en cuenta lo preexistente ha llevado a un proceso de transformación altamente traumático.

Dora Dellavedova en su trabajo de investigación sobre barrios-pueblos utiliza la expresión “mutación urbana” para explicar el cambio de identidad producido como consecuencia de la ruptura con la herencia patrimonial de los barrios.

De esta manera se llega a la pérdida de identidad característica de “barrio-pueblo”, debido al acelerado proceso de desaparición-sustitución del patrimonio construido o modificación de su entorno, y como consecuencia la expulsión del habitante histórico por fricción o relación traumática entre lo nuevo y lo preexistente con cambios bruscos de modos de vida impuestos y falta del sentido de pertenencia e identificación con el lugar.

La Normativa vigente fija condiciones de ocupación sin considerar preexistencias por lo que, en el proceso de renovación, queda implícita la sustitución sin la incorporación de lo preexistente. La preservación del patrimonio construido no se ha relacionado con la renovación y no se ha tenido en cuenta dentro de políticas de planificación urbanas por lo que entra en conflicto con los procesos de crecimiento con densificación.

Analizando en particular el modelo de planificación urbana plasmado en la normativa vigente en materia de ocupación del suelo, el modo de distribución de densidad edilicia hace coincidir en muchos casos zonas de máximo aprovechamiento con áreas de valor histórico, o plantea condiciones dispares en unidades o conjuntos homogéneos en cuanto a morfología, tejido urbano o valor ambiental, que en algunos casos son atravesados por perfiles correspondientes a corredores. Visto de esta manera, el estado desde su marco normativo genera un doble discurso cuando establece por un lado zonas con altos niveles de edificabilidad y fijando por otro acciones de protección sobre inmuebles de patrimonio localizados en ellas.

Por último, todo lo expresado en cuanto a la pérdida de identidad barrial se agrava si se tiene en cuenta que las políticas llevadas adelante hasta el momento han redundado en la aplicación sobre patrimonio de la misma lógica de análisis puntual particularizado “parcela a parcela” como se practica en caso de la renovación, hecho que desemboca en acciones aisladas de conservación como resultado de situaciones circunstanciales y sin considerar su relación con otros elementos del patrimonio construido y principalmente con lo nuevo.

Esto lleva a que durante el proceso de renovación, la relación entre lo nuevo y lo preexistente sea traumática, desde varios puntos de vista, lo morfológico lo ambiental, lo cultural. Por lo que en el proceso se olvida que tiene que existir una ciudad “mientras tanto”. Una normativa que tiene un objetivo final estrictamente morfológico con consolidación de un determinado perfil desatiende o no tiene en cuenta la renovación como proceso sino como resultado.

Lineamientos generales

Objetivos Generales

- Reconocimiento del lugar que ocupan los Barrios Pueblos a partir de la consideración general de asumir a la **CIUDAD COMO PATRIMONIO**.
- Conservación del patrimonio construido fortaleciendo las identidades barriales resaltando la diversidad cultural a los fines de posibilitar la mayor apropiación del lugar y que eso redunde en beneficios para toda la ciudad.
- Conservar relaciones entre el habitante y barrio como lugar de integración social recuperando el sentido de pertenencia al mismo.
- Avanzar en un nivel más profundo conocimiento que permita prefigurar (asignar) acciones de preservación, evitando visiones parciales de corto alcance.
- Considerar la conservación del patrimonio construido dentro de planes urbanos que compatibilicen la preservación con la demanda de desarrollo.
- Entender la renovación como un proceso que tenga en cuenta las preexistencias, aspirando a la convivencia entre lo preservado y áreas modernas manteniendo las individualidades recíprocas dentro de una armonía razonable.
- Evitar la consideración del **patrimonio** como elemento aislado o tratamiento con la lógica parcela a parcela, para asumirlo como parte de **un conjunto integrado** por otros elementos existentes (de patrimonio o no) y las nuevas inserciones.

Primeras líneas de trabajo

Resolver la problemática planteada en los barrios-pueblos dentro de una política general sobre protección del patrimonio construido como parte del programa **CIUDAD COMO PATRIMONIO** participando de los planes generales de actuación con acciones inmediatas, a corto – mediano y largo plazo (definidas en el documento presentado por Horacio Gnemmi). * ver anexo

Estas acciones, traducidas al territorio específico de los barrios prefiguran un abordaje inicial a **dos escalas, barrial y sectorial**, relacionadas entre si pero independientes en cuanto a maneras de actuación.

La **escala barrial** que deriva de la **identificación los elementos que los caracterizan de los barrios-pueblos** y reconoce las circunstancias históricas que influyeron en su conformación, estará dirigida a la definición de estrategias y programas que **consideren los valores culturales barriales como parte del patrimonio a proteger**.

La **escala de sector** surge del estudio del **patrimonio en aspectos relativos a su localización y distribución, concentración, modos de agrupación, relaciones entre si** (esto es, el patrimonio edificado identificado como parte de tramos o conjuntos, etc.) e involucrará la formulación de proyectos especiales que consideren el patrimonio **con su entorno como conjunto** y no como hechos aislados.

- Delimitación de las Áreas de escala barrial (posible utilización de la delimitación de APP) para formulación de programas específicos tendientes a recuperar características ambientales generales (relaciones entre lo libre y lo construido, espacio público, renovación armónica teniendo en cuenta valores preexistentes, sutura de tejidos) evitando o neutralizando la fragmentación de la unidad cultural-urbano-ambiental.

- Detección de Sub-áreas de menor calibre, sectores o situaciones homogéneas en cuanto a morfología y tejido urbano, que por sus valores históricos y ambientales y concentración de elementos de patrimonio conforman un conjunto único, susceptible de proteger mediante acciones de preservación y/o rehabilitación en relación con la inserción de nuevas construcciones (nuevos tipos arquitectónicos) dentro de proyectos integrales destinados a proteger, conservar preservar conjuntos que testimonian períodos históricos del desarrollo del barrio.

Áreas a Escala Barrial: APP (áreas de protección del patrimonio) analizadas y/o reconfiguradas en el marco de la revisión general de la normativa de patrimonio:

Formulación de programas específicos tendientes a recuperación de características ambientales identitarias.

- revisión de la normativa de ocupación.
- densificación selectiva (considerando áreas de oportunidad).
- neutralizar la fragmentación de la unidad cultural-urbano-ambiental.
- regulación de nuevos usos.
- formulación de código de espacio público.

Sub-áreas: surgidas del análisis del mapeo de inmuebles de patrimonio relevado.

Proyectos especiales destinados a proteger - conservar - preservar conjuntos arquitectónicos como testimonio construido:

- acciones de preservación – conservación.
- diseño de un marco normativo integral – disposiciones particulares específicas en cuanto a ocupación, uso, habitabilidad, espacio público, etc.
- diseño integral de espacio público.

Operaciones específicas:

- 1- Normativa de edificación como instrumento de preservación (en sectores sin renovación y con mayoría de inmuebles a preservar) renovación sujeta a condiciones compatibles con ambientes preservados.
- 2- Armonización de morfologías diferenciadas (sectores con menor concentración de inmuebles a preservar, nuevas construcciones zonas a renovar) renovación sujeta a un plan de masas que integre lo viejo y lo nuevo actuando como elemento de transición.
- 3- Preservación de valores ambientales
- 4- Reciclaje de áreas (grandes zonas vacantes con presencia de inmuebles a preservar) implica fuertes operaciones de renovación, orientando densificación con incorporación de espacio público, equipamiento, etc.

Nuevos sectores de intervención estratégica, polígonos y nodos de proyectos especiales.

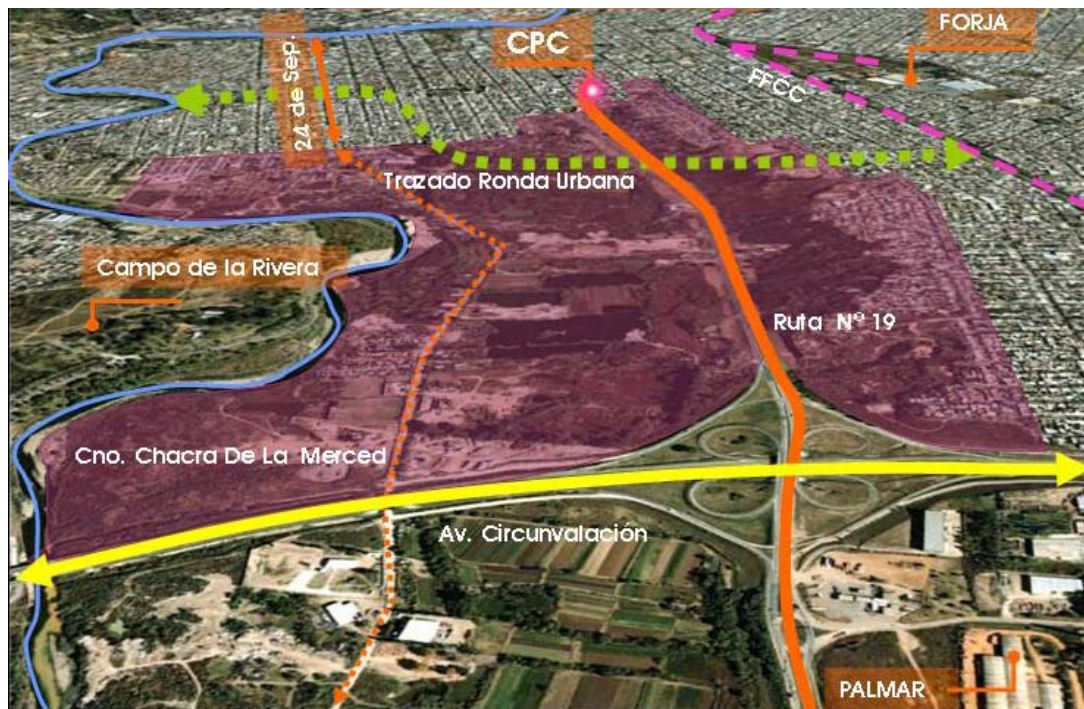
A continuación se identifican los polígonos más significativos, se los caracteriza en términos urbanísticos y se listan una serie de acciones tendientes promover su desarrollo e integración en la estructura urbana. Los polígonos previstos en esta estrategia, quedan sujetos a las modificaciones que pudieran resultar de estudios particularizados.

1. Reserva del Este / CPC Pueyrredón.

El desarrollo de este sector debe vincularse a su potencialidad como acceso del MERCOSUR desde la Ruta N° 19 y su proximidad al Eje Verde y conectivo planteado para todo el trayecto urbano del Río Suquia. Se requiere impulsar una propuesta de usos públicos acorde con esa cualidad, en el marco del tratamiento de una situación consolidada de ocupación informal de población de muy bajos recursos económicos.

Las acciones principales podrían darse:

- La localización de una Terminal de transporte, como descentralización de algunas líneas que operan actualmente en la terminal de ómnibus, en cercanía al nudo intercambiador de circunvalación incorporaría una actividad urbano regional con alta convocatoria y concentración de personas a toda hora del día.
- Se puede garantizar parte del parque previsto en la planificación de la reserva verde del este asociado a la reorganización de las ocupaciones irregulares, a las ocupación de los terrenos vacantes para la densificación con vivienda, equipamiento y servicios necesarios para incorporar otros sectores socio económicos. En tal sentido se deberá tener en cuenta la concertación con los propietarios del suelo, el deslinde de la superficie de calles existentes en el amanzamiento que ocupa parte de la reserva, para su posterior reorganización como espacio público de mayor escala.
- Resulta imperioso el reordenamiento del entorno del CPC jerarquizando la presencia institucional municipal a través del mejoramiento del espacio público y de la puesta en valor del edificio comunal y el acceso a la ciudad.
- Este sector es parte de la extensión del eje de transporte que une El Tropezón con la Autopista Córdoba, - Rosario (Av. Colon – 24 de septiembre – Bajada de Piedra – Sistema Costanero – Campo de la Rivera).
- Toda reorganización espacial deberá incluir necesariamente las acciones de remediación de las canteras de extracción de áridos que se localizan en el sector.
- Respecto del soporte físico del sistema de movimiento, es de vital importancia para la reorganización espacial y la incorporación de este amplio sector a la estructura urbana de la ciudad, la concreción del tramo de ronda entre bajada de piedra y la Av. Bulnes, debiendo resolverse la intersección con camino a Chacra de la Merced y con Ruta N° 19. Respecto de esta última existe la oportunidad de mejorar las características físicas entre el nudo intercambiador y el CPC, promoviendo la revalorización del área.
- Con respecto a la industria localizada en el sector, se deberán encarar acciones de ordenamiento y compatibilización con los usos residenciales existentes y propuestos.



Caracterización



Propuesta de Intervención

2. Ex-Matadero – Ex-Fábrica Lucas Trejo.

La potencialidad del sector se encuentra asociada al valor que adquiere la Ruta N° 9 (Av. Sabattini) como ingreso principal desde el sur del país. Aumenta su complejidad la topografía, los cruces del sistema ferroviario y la propuesta de continuidad del Sistema de ronda, que aportaría la conectividad vial necesaria para posicionar el sector como uno de los mas significativos de la ciudad. La presencia de grandes equipamientos comerciales, de instituciones municipales (Centro Municipal de Tránsito y Educación Vial - Farmacia Municipal), que junto a grandes superficies propiedad del estado como la ex fábrica Lucas Trejo y el terreno denominado el Balcón, están entre los elementos necesarios para articular el espacio público, la residencia y otros usos a proponer.

- Es un sector que cuenta con espacios verdes de distinta escala, localizados en forma dispersa que necesitan de una reorganización e integración a propuestas de espacio publico de mayor jerarquía.
- La solución a la problemática de los asentamientos marginales, deberá asociarse al desarrollo de emprendimientos residenciales, mejoramiento de los complejos de vivienda existentes e incorporación de espacio público de escala adecuada.
- La reinstalación del sistema ferro urbano, cuya traza atraviesa el área, es otra de las oportunidades de cualificar este potencial nodo urbano.
- Área candidata para la localización de edificios significativos.



3. C.P.C. Empalme – Cuadro FFCC. Mitre Km. 692.

Sector de características especiales con presencia del Arco de Córdoba, único monumento que marca el ingreso a la ciudad, la existencia del CPC y la Incubadora de Empresas refuerzan la institucionalidad comunal del área. Esta marcado por grandes estructuras viales y ferroviarias que actúan como barreras a la integración urbana entre sectores altamente consolidados y otros en proceso de consolidación. Se hacen necesarias acciones que faciliten los procesos de integración y desarrollo entre la cuales se puede hacer mención a las siguientes:

- Reorganización de áreas verdes e incorporación de nuevas, particularmente un Parque Urbano, posiblemente temático y con acceso controlado, contribuiría a intensificar el uso del área y a brindar espacio público a un entorno de población de escasos recursos.
- Proponer destino a los predios remanentes de la construcción del intercambiador de Av. de Circunvalación asociado a la provisión de vivienda y equipamiento.
- Resulta determinante para definir la estrategia en el sector la concreción de un paso a nivel vehicular-peatonal que vincule los sectores este y oeste mejorando el acceso al sistema de transporte público del corredor de ruta 9.
- Particularmente se deberá estudiar las vinculaciones del Barrio Primero de Mayo a la altura de la pasarela de calle Boedo y el puente de calle Calingasta.
- El destino del área ferroviaria se relaciona con las estrategias que se definan en materia de transporte ferroviario metropolitano.
- Potencialidad de generar cambios de uso del suelo, promoviendo la localización de emprendimientos residenciales de alta densidad, con la provisión de espacio público y equipamiento comunitario.



4. Cruz Roja:

Este sector se caracteriza por su desarrollo lineal y está relacionado a las potencialidades que adquiere a partir de la ejecución de la Ronda, la presencia de las vías del FFCC., la concentración de áreas institucionales y la existencia de áreas vacantes de interés. Está ligado al desarrollo de los proyectos de movilidad urbana siendo candidata para la localización de nodo de transporte intermodal (subte-ferrourbano-bus).

Tramo 1: Río Negro – Av. Vélez Sarsfield: Sector predominantemente residencial con áreas vacantes parcialmente ocupadas por asentamientos irregulares. Dentro de las acciones propuestas se puede mencionar:

- Mejorar la conectividad a partir de la continuidad de ronda, de calle al sur de las vías y las vinculaciones entre bordes a ambos lados de las vías.
- Gestiones para el reordenamiento de asentamientos precarios, la incorporación de áreas verdes y equipamiento.
- Potencialidad para acciones de densificación.
- Articulación de espacios verdes existentes con nuevas y particularmente con el eje verde del Arroyo la Cañada.

Tramo 2: Av. Vélez Sarsfield – Ricchieri: de dominancia institucional con baja ocupación del suelo. Presencia de áreas con potencialidad para acciones de densificación favorecidas por la escala del espacio urbano y las posibilidades futuras de accesibilidad a los medios de transporte intermodal. A esos efectos se puede mencionar:

- Resolver las vinculaciones del sector sur a partir de modificaciones en el viaducto existente.
- Continuidad de la calle al sur de las vías.
- Provisión de espacio público de calidad y escala.

Tramo 3: Ricchieri – Bajada Pucara: Sector caracterizado por ocupaciones institucionales de tipo sanitario, educativas con bordes residenciales consolidados y otros con posibilidades de renovación. El desarrollo del sector estará marcado por el destino de las tierras del ex batallón 141. No obstante ello se pueden adelantar algunas acciones preparatorias del territorio que pueden sintetizarse en:

- Mejorar la accesibilidad y conectividad vial a través de la prolongación de la calle de borde del predio del ex batallón hasta empalmar con bajada Pucará. Requerirá de soluciones de nudos en las intersecciones con Ronda y con A. del Dante -Revolución de Mayo.
- Promover acciones de densificación en bordes, ligados a la generación de espacio público de jerarquía y la integración del tejido residencial existente.
- Definir un sistema peatonal que integre las áreas verdes del Parque Sarmiento con el polo sanitario, el sistema costanero del río Suquia a través del nudo Mitre y el ingreso a Barrio San Vicente incorporando a los hornos Combe, molino Letizia y Barrio Kronfuss como parte de un eje paisajístico – cultural - recreativo. Estas acciones mejoran las potencialidades de los terrenos de la ex terminal Mitre – Molino Centenario y la actual terminal de ómnibus como nodo concentrador de personas.



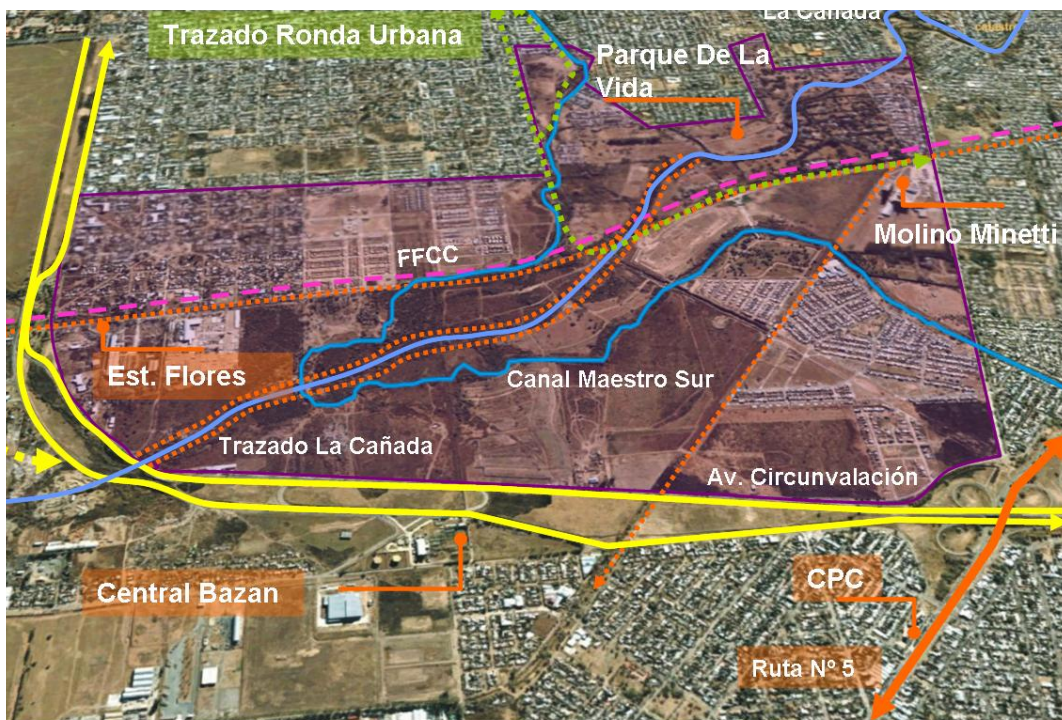
5. Parque de la Vida – Ex-Estación Flores.

Amplio sector interno a circunvalación caracterizado por la presencia ejes verdes como el Arroyo La Cañada y canal Maestro Sur que junto al parque de la vida constituyen un conjunto de alto valor paisajístico – recreativo a revalorizar.

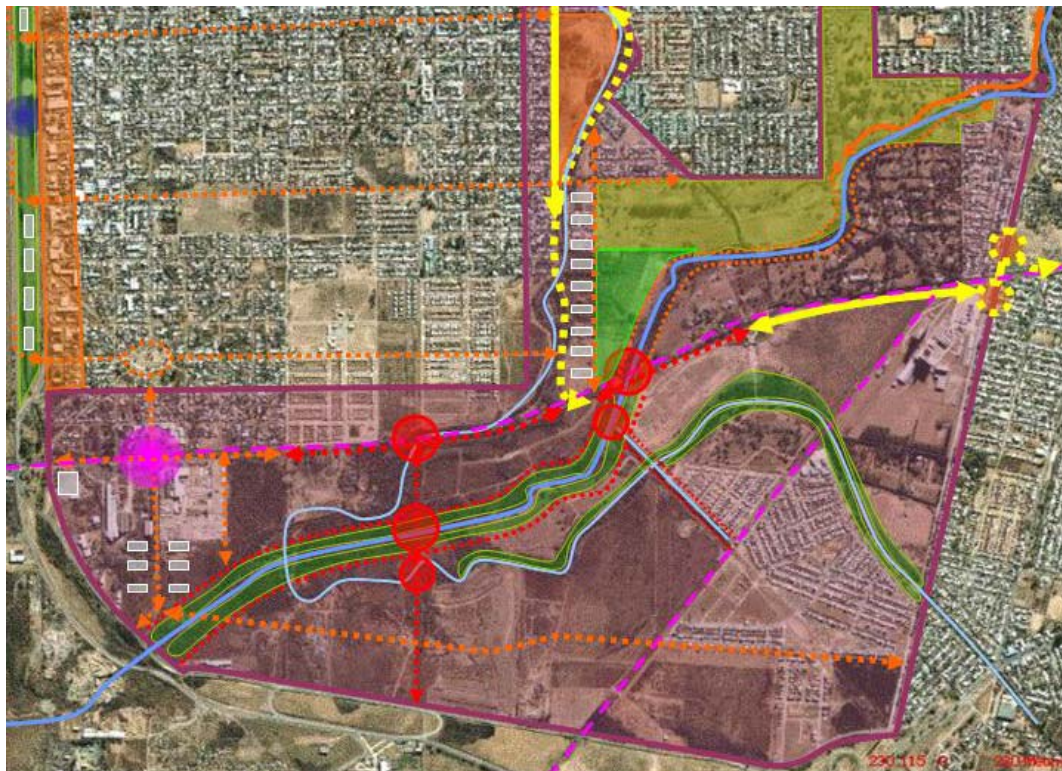
Parte del sector fue objeto de negociación en la Concertación entre la Municipalidad y la empresa Edisur, siendo de importancia afirmar lo actuado mediante acciones que consoliden el área entre las que mencionamos:

- Estructuración de áreas verdes existentes y posibilidad de incorporación de nuevas áreas por recalificación del tramo de avenida circunvalación entre vías de ferrocarril y Ruta Nacional N° 20, que pueden incluir acciones de densificación diferenciada.
- Mejorar el ingreso de calle paralela al Ramal Malagueño desde circunvalación y su empalme con la Ronda Urbana, esto potenciaría las condiciones de accesibilidad y conectividad del sector.
- La vinculación de los tramos sur y oeste de la ronda en este sector permitiría cerrar un arco desde Av. M. P. Cabrera hasta Av. Nores Martínez.
- Incorporación de población incrementando la densidad del área, favorecido por la baja ocupación del entorno residencial.
- Se deberá considerar la localización de equipamientos públicos municipales en el predio correspondiente a la ex-Estación Flores, o en sectores contiguos fortaleciendo el carácter de centralidad barrial.
- Estas acciones puede relacionarse a la reestructuración del transporte metropolitano ferroviario y la reinstalación del sistema ferro urbano.
- La reorganización espacial deberá incluir necesariamente las acciones de remediación ambiental de basurales y sectores degradados que se localizan en el área, particularmente los bordes del canal de desagüe Anisacate.

Caracterización



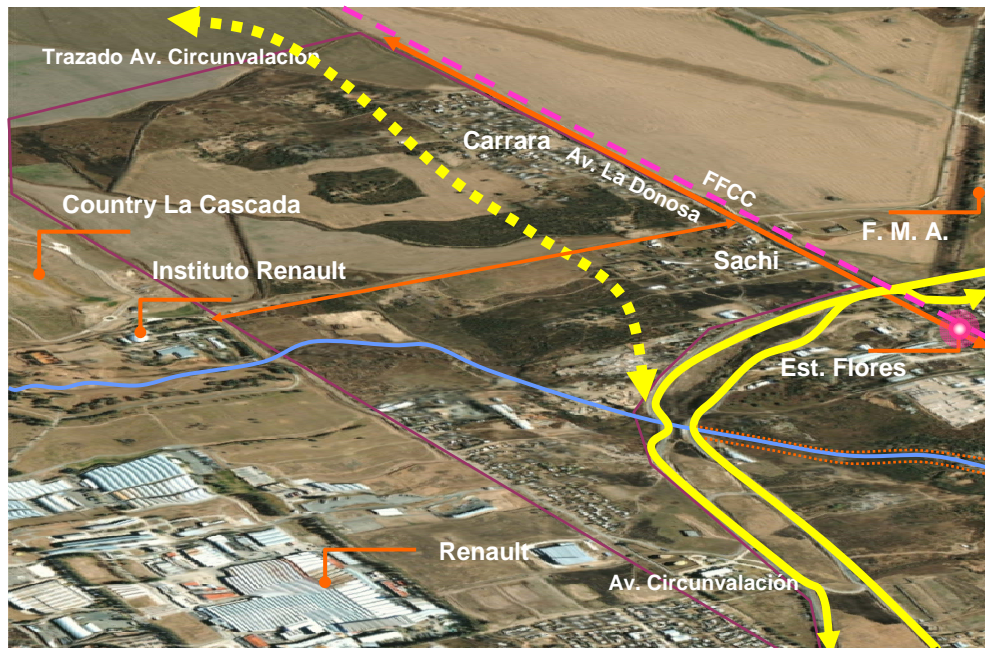
Propuesta de Intervención



6- Sacchi – Carrara.

Actualmente localización periférica que de concretarse el cambio de traza de la avenida de circunvalación quedaría comprendida dentro de la mancha urbana.

Ocupada principalmente por dos barrios de baja densidad con problemáticas derivadas de su posición periférica en cuanto a servicios y equipamientos.



7- Puesta del Sol.

Localización periférica, situación de borde urbano definido, caracterizado por la baja ocupación y la presencia de áreas vacantes y otras con posibilidades de Refuncionalización, particularmente aquellas destinadas a usos militares. Vocación de portal de acceso oeste por su accesibilidad desde Av. de Circunvalación.

Dentro de las acciones tendientes a reforzar el carácter del área se puede señalar:

- La apertura de avenida Pueyrredón y su continuidad por calle Sgto. Gómez hasta Av. De circunvalación determinarían el carácter de portal de acceso a la ciudad.
- Destinar parte de la superficie de dominio municipal para albergar equipamientos de escala urbano-metropolitana, particularmente aquellas ligadas a la descentralización del transporte.
- Promover acciones de densificación en áreas vacantes y a refuncionalizar en acuerdo con los propietarios del suelo y relacionado con la posibilidad de extensión de infraestructura.
- Provisión, mejoramiento y articulación de espacios verdes de diferente escala.
- Mejoramiento de infraestructura barrial y provisión de equipamientos.
- Generación de áreas residenciales de diferentes categorías integradas.



8. La tela

Área caracterizada por la indefinición planteada por las obras inconclusas de avenida de circunvalación y por la presencia del canal maestro sur que posibilitaron la ocupación de tierras fiscales por parte de población carenciada.

Su desarrollo esta ligado a la reurbanización de estos asentamientos, dotación de equipamientos, infraestructura y servicios. Particularmente la apertura de avenida pueyrredon – sargento gomez, las calles marginales al canal maestro y la provisión y articulación del verde.



9. Los Bulevares - Aeropuerto Córdoba.

Es una extensa área donde conviven la residencia con múltiples actividades productivas, empresariales y educativas conformando un sector con dinámica acelerada de desarrollo e inversiones significativas. Esto está asociado a la adyacencia al nodo de transporte del Aeropuerto y su vinculación con el Área Metropolitana. Actualmente existen sectores con conflictos producidos por la coexistencia de actividades con cierta incompatibilidad y particularmente aquellas derivadas de la escasa conectividad urbana.

La multiplicidad y complejidad de la problemática podría abordarse con los siguientes objetivos.

- o Mejorar la conectividad general del área, particularmente plantear alternativas al Bv. Los alemanes.
- o Estructuración general definiendo sectores residenciales e industriales, estudiando casos puntuales a fin de promover acciones de mitigación para minimizar los impactos negativos.
- o Resolver urbanísticamente los conflictos derivados de la conurbación con Villa Allende.
- o Promover acciones concertadas para la provisión de infraestructura, espacios verdes y equipamientos.
- o Se deberá diseñar planes de mejoramiento barrial en sectores de menores recursos, conjuntamente con posibilidades de densificación para soluciones habitacionales.
- o Incorporar los recursos paisajísticos de canales y arboledas existentes a un sistema de verde integrado.



10 – Ronda Pueyrredón – Canal Maestro

El sector se caracteriza por la importante cantidad de superficies libres, resultado de la discontinuidad de la trama urbana y la discontinuidad de las obras viales imprescindibles para definir el espacio público. Actualmente sin dinámica de cambio y sometida a situaciones de marginalidad y deterioro ambiental.

Su posición estratégica para la conectividad urbana como articulador del sistema anular (ronda) y el sistema radial de acceso a la ciudad (Av. Pueyrredón) la convierten en un área con alta potencialidad para:

- Asentamientos poblacionales de alta densidad, favorecidos por la normativa actual en sectores colindantes con la traza de la Av. Pueyrredón, ligados a la disponibilidad de infraestructura.
- Relocalización en el área de población en situaciones de riesgo asentadas en bordes de canal maestro.
- La disponibilidad de suelo público para la continuidad de Av. De Ronda y eje conectivo verde.
- Saneamiento de bordes de canal maestro y remediación ambiental de basurales.
- Generación de un área nodal que incluya equipamientos y articulación de áreas verdes de mayor escala.
- Sutura de tejidos barriales con incorporación de espacio público y servicios de escala urbana.

Caracterización

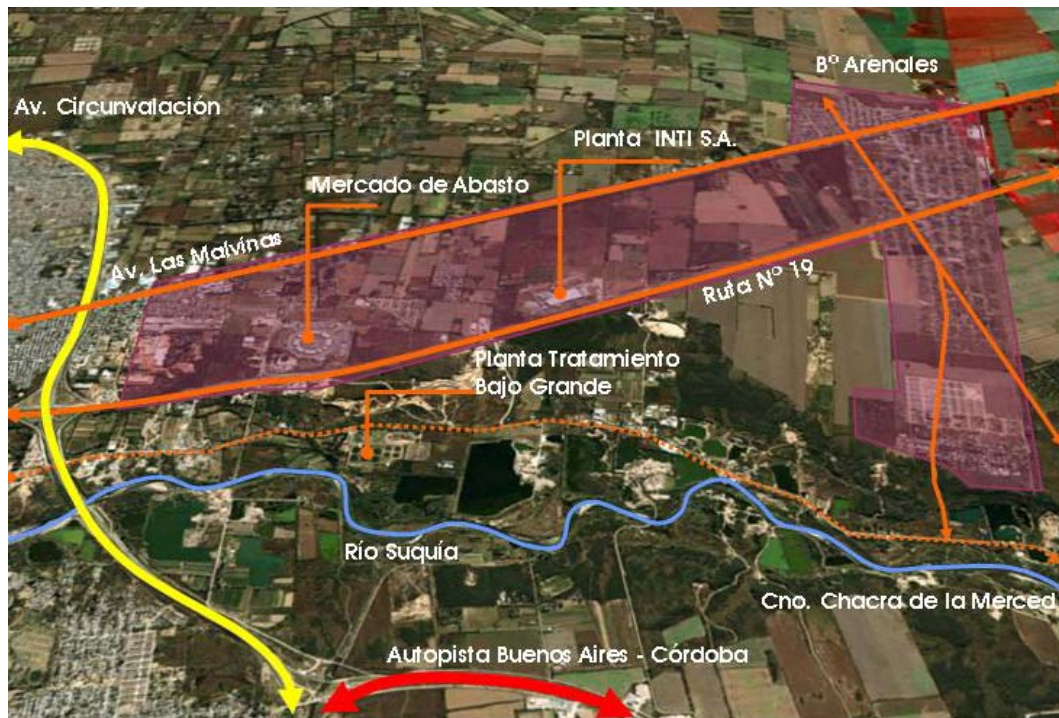


Propuesta de Intervención



11. Ruta 19 – Arenales

Sector periférico con particularidades en cuanto a su conformación lineal entre dos vías de acceso. Ligado a la problemática metropolitana en los aspectos relativos a la conurbación del barrio Arenales con Malvinas Argentinas. Su potencialidad esta relacionada con la extensión de actividades industriales, comerciales de escala metropolitana.



12. Rodríguez del Busto. Al nodo comercial-recreativo ya existente, se sugiere la adecuación vial correspondiente al caudal de tránsito que convoca y que, en la actualidad, pone en riesgo la eficiencia del proyecto de la denominada Ronda Urbana en el sector. Asimismo, el impacto de la puesta en funcionamiento de un sistema ferroviario metropolitano, incrementaría el intercambio de flujos, consolidaría su condición de nodo, pero agravaría la problemática vial.



13- Manuel de Falla.

Este sector está particularizado por su posición estratégica articuladora entre Córdoba, Saldán y Villa Allende. Últimamente receptora de grandes inversiones privadas y de orden público que dinamizaron el área aportando beneficios y desnudando déficit que se pretenden mitigar a través de estudios particulares.



14. Marqués – CPC Centro América.

Sector caracterizado por el cruce de ejes ferroviarios, la ocupación de parte de la traza con asentamientos irregulares, la presencia institucional municipal y la existencia de grandes predios actualmente ocupados por actividades industriales o asimilables. El atravesamiento de un posible sistema de transporte ferroviario metropolitano, y la resolución del proyecto denominada Ronda Urbana, motorizarían el desarrollo del área, consolidarían los bolsones débilmente ocupados y contribuirían a la reestructuración urbana de un área estratégica.

- Mejorar la conectividad urbana a través de la continuidad de la Ronda por ramal A8 actualmente desafectado.
- Relocalizar asentamientos que ocupan trazas ferroviarias. Esto asociado al proyecto de ferro urbano y a la continuidad del proyecto de ronda.
- Incorporar y articular superficies verdes.
- Promover procesos de recuperación ambiental y saneamiento. Particularmente del predio ocupado actualmente por la Empresa Dioxitex (Ex Atómica).
- Posibilitar acciones de densificación y refuerzo institucional en el sector del CPC.



15- Cárcano – Chateau Carreras.

De marcado desarrollo lineal esta relacionado a las potencialidades que puede adquirir a partir del completamiento de la Av. de Circunvalación.

Se caracteriza por la concentración en forma de Nodo de actividades de tipo institucionales – educativas – deportivas – recreativas en la zona del estadio Córdoba - Predio Ferial.

La zona del tropezón tiene vocación para convertirse en nodo de intercomunicación por excelencia, con potencialidades para la densificación residencial asociada a paradores del corredor de transporte Av. Colon-24 de Septiembre-Bajada de Piedra-Campo de la Ribera. Se pueden mencionara algunas de las acciones en ese sentido:

- Mejorar la conectividad urbana a través de La sistematización del Canal Maestro Sur, la continuidad de calle Hauling y su paso bajo nivel de circunvalación hacia el oeste.
- La solución a la problemática de los asentamientos marginales, deberá asociarse al desarrollo de emprendimientos residenciales en terreno desafectados de la avenida de circunvalación y la incorporación de espacio público de escala adecuada.



16. Talleres - Alta Córdoba – San Martín.

Constituye una de las más importantes áreas para la conformación de nodos de centralidad. La preexistencia de los tres predios ferroviarios garantiza la dotación de parques urbanos y densificación residencial y de servicios, actualmente estimulada desde la normativa urbanística, en Barrio Alta Córdoba, así como, la renovación a estimular en Barrio Talleres, en el entorno del predio denominado Forja.

El polígono correspondiente a la Estación Alta Córdoba puede albergar las instalaciones para la recuperación del transporte ferroviario de pasajeros; una Terminal Norte del transporte interurbano; y un parador del sistema ferroviario metropolitano. No obstante, es un requerimiento urbanístico proponer parque sobre calle Jerónimo Cortes a los fines de amortiguar el efecto de la transformación del predio sobre el barrio. De igual manera, sobre el predio Forja, donde la superficie disponible puede contener un Parque Sectorial. En el predio Central Norte-Baigorri, podrán localizarse actividades complementarias, de carácter más barrial o sectorial, y reforzar los equipamientos sociales preexistentes.

Asociados a ellos los predios vacantes de la Cervecería y el posible traslado de la cárcel de San Martín conforman una oferta de suelo de importancia que deberá estructurarse urbanísticamente mediante la correcta incorporación de espacio público y acciones sobre el existente a fin de garantizar la sinergia imprescindible para el despegue de los barrios involucrados.



17- Polo Sanitario.

Este sector incluye los establecimientos sanitarios de bajada pucara, el portal de acceso a barrio san Vicente y la articulación con el área central por intermedio de la Terminal de ómnibus. Su potencialidad esta asociada a estas áreas y a su vinculación con el parque sarmiento y el sector del ex batallón 141 – ciudad de las artes.



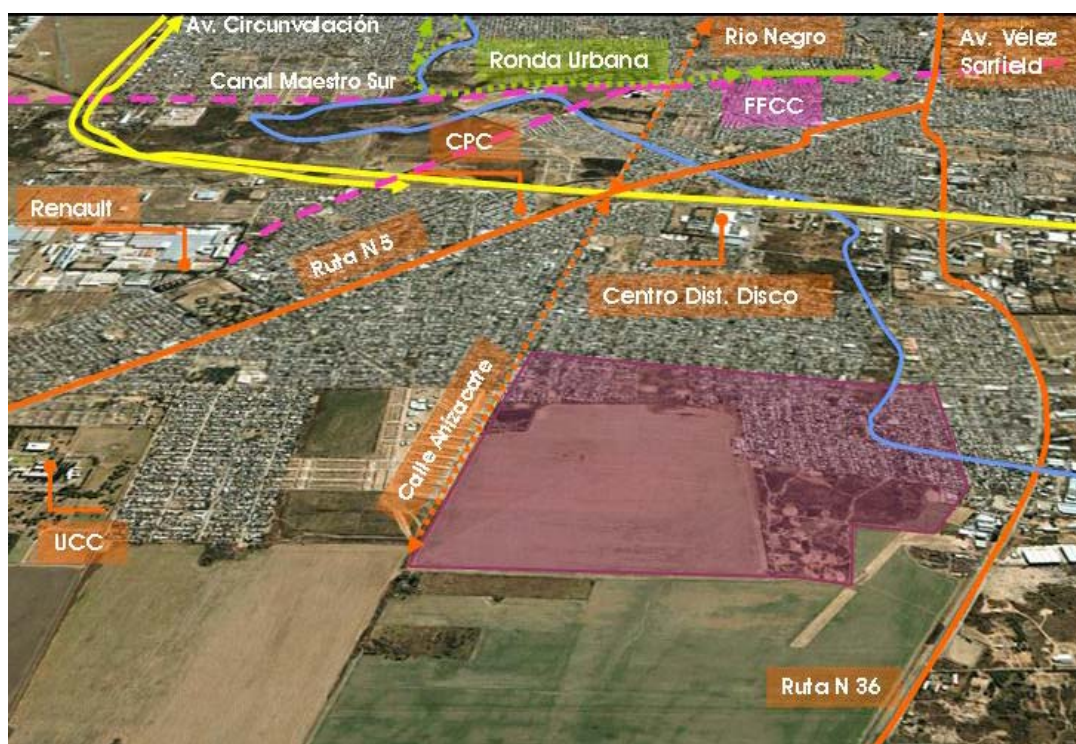
18. Parque de la Ribera.

Sector periférico relacionado al eje río y a su potencialidad como ingreso alternativo al área central desde avenida de circunvalación. Presenta problemáticas de ocupaciones de población carenciada, falta de infraestructura, equipamientos y servicios. Actualmente se trabaja conjuntamente con la provincia en ese sector dentro del marco del Promeba.



19. Villa el Libertador

El polígono determinado en Villa Libertador marca el límite actual de la ciudad, hoy terreno fértil para el surgimiento de urbanizaciones irregulares, dada la gran demanda de suelo urbano en la zona y la escasez de controles. Se encuentra a corta distancia de un centro de servicios de importancia, que adquirirá mayor relevancia con la construcción del Hospital del Sur. Es por ello que se propone una intervención que permita completar las urbanizaciones existentes, y definir un borde urbano que permita controlar la extensión de la mancha urbana y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.



20. Coronel Olmedo

Este sector, comprendido entre la Avenida de Circunvalación y el aeródromo, ha sido escenario en los últimos años de un crecimiento intenso y con carencias en su ordenamiento urbano. En él se yuxtaponen barrios cerrados con asentamientos marginales, planes de vivienda promovidos por el Estado y otras urbanizaciones, tanto formales e informales. En algunas de ellas, el límite entre lo urbano y lo rural es difuso. Algunas propuestas para esta zona son la consolidación del tejido urbano existente, atendiendo las deficiencias de infraestructura y situación dominial, el desarrollo de proyectos de urbanización consorciados entre actores privados y estatales, destinados a sectores socio económicos medios y bajos, y el ordenamiento del cuadro de la ex estación ferroviaria, hoy ocupado informalmente.



21. Ituzaingo

El sector adyacente a la Ruta 9 sur, se encuentra en proceso de transformación tras la construcción de la autopista Córdoba-Pilar. De pasar a ser una de las principales arterias de comunicación del país, ha pasado a ser en la actualidad una mera vía de comunicación con el Gran Córdoba. Por otro lado, la ejecución de la urbanización Ciudad de mis Sueños, aislada del resto del tejido urbano, presenta a su vez el desafío de integrarse a la ciudad, al tiempo de obligar a la extensión de las redes troncales de infraestructura, que hoy se encuentran subutilizadas. Finalmente, es un área de fuerte conflicto con la producción rural, que ha provocado serias consecuencias en el ambiente y en la población aledaña.

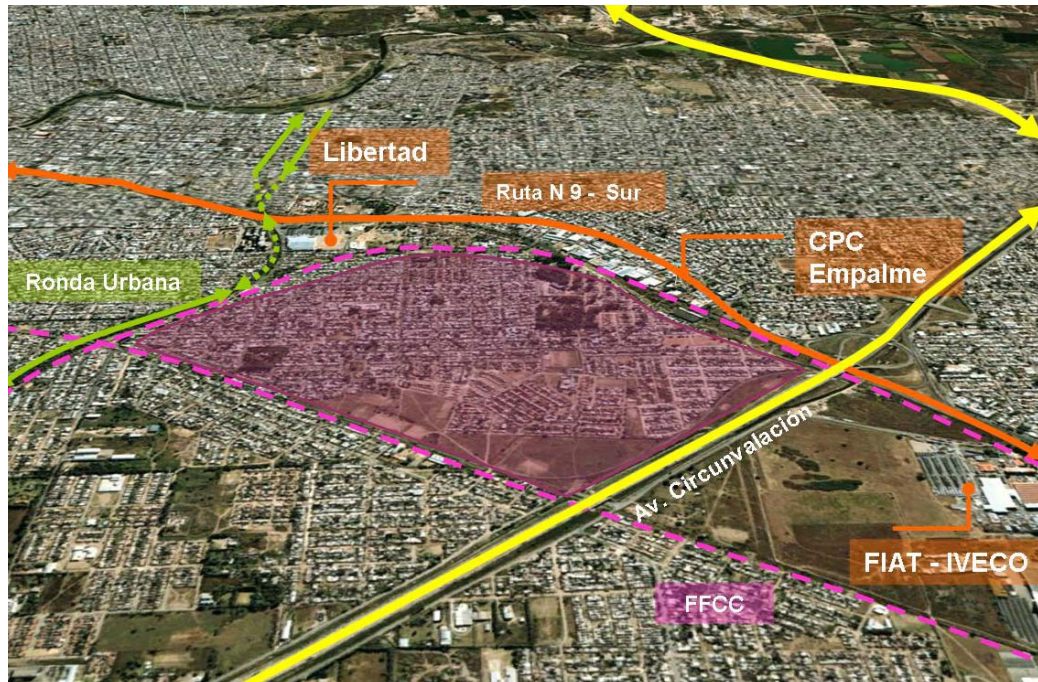
En este sector debe preverse el desarrollo armónico entre las actividades residenciales e industriales de pequeña y mediana escala, conformando espacios públicos de calidad y haciendo aprovechamiento de la infraestructura existente para el desarrollo de urbanizaciones de interés social.



22. José Ignacio Díaz

Sector comprendido entre las vías férreas y diversas urbanizaciones promovidas por organizaciones comunitarias, donde existen algunos bolsones de tierra urbanizable, con bajo costo de infraestructura.

Las acciones propuestas son el mejoramiento de la accesibilidad vial, vinculando los dos lados de las vías, y la promoción de la urbanización de las tierras vacantes, dirigiendo la oferta de terrenos a sectores socio económicos medios y bajos.



23. Liceo General Paz

Este sector, ubicado entre la ruta 9 norte y el camino a Colonia Tirolesa, presenta por un lado una serie de urbanizaciones llevadas a cabo en el marco de planes de vivienda provinciales, ubicados de manera aislada e inconexa, por el otro parcelas de gran tamaño con potencial de ser urbanizadas a costo razonable, y finalmente una enorme extensión de tierra perteneciente al Liceo General Paz, hoy inutilizada, y donde se han iniciado contactos para su cesión al municipio.

Las acciones a proponer en este sector pasan en primer por la consolidación de las urbanizaciones existentes, mejorando la interrelación entre ellas y generando centros de servicio a escala barrial. Del mismo modo, debe aprovecharse la tierra perteneciente al Liceo, que por su valor paisajístico podría convertirse en un espacio verde de escala urbana.



NODOS

- 1. Nodo Cuadro de la Ex-Estación Argüello.** Nuevos usos asociados a los comercios existentes y a los equipamientos del entorno (CPC Argüello, proximidad de la Universidad Blas Pascal, etc.) incrementarían el interés del predio. A ellos se suma, en el paso del sistema ferroviario metropolitano como incentivo a la renovación y consolidación del sector residencial ubicado entre la Av. Ricardo Rojas y la nueva traza de la Av. Donato Álvarez.
- 2. Nodo Vial 14.** El completamiento de la obra de cierre de la Av. de Circunvalación es uno de los proyectos faltantes para la configuración final del sector, además de la provisión de espacio público de calidad, como soporte de la densificación residencial y la diversidad de uso localizados en su entorno inmediato. Un Parque Sectorial lineal (alrededor de 4 has.) en la cubierta de trinchera sobre la traza de la Av. de Circunvalación, es uno de los aportes a esta área de intensa actividad.
- 3. Rodríguez del Busto.** Al nodo comercial-recreativo ya existente, se sugiere la adecuación vial correspondiente al caudal de tránsito que convoca y que, en la actualidad, pone en riesgo la eficiencia del proyecto de la denominada Ronda Urbana en el sector. Asimismo, el impacto de la puesta en funcionamiento de un sistema ferroviario metropolitano, incrementaría el intercambio de flujos, consolidaría su condición de nodo, pero agravaría la problemática vial.
- 4. Guifazú.** Posible nodo periférico de concentración de funciones centrales, ligado la corredor Ruta Nacional N° 9 Norte, a partir de la reutilización del cuadro de la estación del FCGMB con equipamientos públicos complementarios a los existentes, sumado a la oportunidad que implicaría la resolución de un sistema ferroviario de transporte metropolitano.
- 5. Villa El Libertador.** Nodo de transporte relacionado con la extensión de la Línea A de trolebuses y de fundamental interés en una propuesta de descentralización de las Terminales de transporte interurbano. La accesibilidad dada por la Ruta Nacional N° 5 y la Av. de Circunvalación, y su localización contigua al Centro de Participación Comunal (CPC Villa El Libertador) reforzaría su condición de centralidad barrial al incorporarse la Terminal y los usos complementarios.
- 6. Coronel Olmedo.** Recuperar para usos públicos de los terrenos no transferidos que pertenecieron al cuadro de la Estación es un recurso para la reformulación del crecimiento de los polígonos aledaños a ambos lados del Camino a 60 cuadras y el potencial de desarrollo urbanístico entre esta traza y la. Su potencial se incrementa en la posible resolución del sistema ferroviario metropolitano y su situación de parador en el ramal que une Córdoba con Alta Gracia.
- 7. Ferreyra.** La preexistencia de tierras públicas (ex-cuadros de la Estación Ferreyra), de grandes dimensiones (3,35 Has), y otras tierras vacantes constituirían el soporte catastral para un futuro nodo de nueva centralidad, con una fuerte presencia de

equipamientos de carácter público, y un polo de densificación. El sistema de transporte ferroviario metropolitano y la Ruta Nacional 9 Sur, y la proximidad de la Av. de Circunvalación, garantizarían accesibilidad y conectividad al conjunto de la ciudad.

8. Predios Ferrocarril Belgrano / Alta Córdoba. El predio correspondiente a la Estación Alta Córdoba puede albergar las instalaciones para la recuperación del transporte ferroviario de pasajeros; una Terminal Norte del transporte interurbano; y un parador del sistema ferroviario metropolitano. No obstante, es un requerimiento urbanístico proponer parque sobre calle Jerónimo Cortes a los fines de amortiguar el efecto de la transformación del predio sobre el barrio.

9. Portal del Abasto – Mitre. Nodo. Es el proyecto emblemático de una nueva oportunidad para el centro de la ciudad, que tracciona la expansión de funciones centrales hacia el borde del sistema del río Suquía, a partir de la recuperar y renovar sus actividades tradicionales, incluir nuevas tipologías edilicias residenciales y empresariales, y de proveer equipamientos urbanos-metropolitanos de envergadura. La sede del Consejo Deliberante de la Ciudad, en desarrollo; importantes emprendimientos inmobiliarios; el proyecto de extensión de la Línea A de trolebuses; la recuperación paisajística del cauce del Río, la reutilización de infraestructuras edilicias desafectadas de sus uso originales (molinos, silos, galpones) y la resolución del polo conformado por la Terminal de Ómnibus-Estación de FCGMB, son las oportunidades mas relevantes para una dinámica de cambio para el Área Central y la franja pericentral. En particular, el polo de intercambio de transporte regional, metropolitano y urbano, en las modalidades ferroviarias y de autobuses, conllevaría la transformación radical del área, por el incremento de flujos, la atracción de nuevos usos para el sector y la posibilidad de cualificación de un entorno en parte deteriorado. Asimismo, la alternativa de reforzar el verde lineal del río con Parque Urbano es el complemento indispensable de la transformación del área.

10. Penitenciaría de barrio San Martín. Se trata de un predio desafectado recientemente de sus funciones originales, posible de albergar equipamiento recreativo-comercial que incentive la renovación, densificación y cualificación del entorno barrial, con la correspondiente garantía de espacio público como el necesario equilibrio a la transformación sugerida. Asimismo, debe procurarse la conservación y refuncionalización de aquella porción de la arquitectura carcelaria de valor patrimonial.

11. Cárcel de Encausados. Situada en el corazón de barrio Güemes y en vías de ser definitivamente desafectada como penitenciaría, puede constituir un espacio público abierto, carente en el sector, sobre todo a partir de la venta de los terrenos de El Pocito por parte del gobierno provincial. Esta propuesta, sumada a la incipiente renovación sobre los bordes de La Cañada y otras operaciones ligadas a la recuperación de predios próximos (Hospital Misericordia, etc.), pueden favorecer la renovación y densificación del entorno, hoy bastante degradado.

12. Cuadro ex-Estación El Gateado. Se trata de 18 Has. (En parte ocupadas por algunas familias, en parte vacías) que constituyen una oportunidad para un nodo de desarrollo

de actividades ligadas al Cinturón Verde de la ciudad y al área productiva fruti-hortícola. Se sugiere el estudio de factibilidad para reactualizar dos propuestas nunca desarrolladas y la posible integración en ellas del predio en cuestión: una, un Centro de capacitación no formal en producción y servicios agropecuarios, orientado a la producción intensiva; otra, un Parque Agrícola que articule las áreas productivas dentro del ejido de la ciudad con aquellos territorios próximos a Colonia Tirolesa y a Colonia Caroya.

13. El Tropezón. Situado en la intersección de Av. de Circunvalación y Av. Colon, es un nodo de intercomunicación por excelencia, con potencialidades para la densificación residencial asociada a paradores del corredor de transporte Av. Colon-24 de Septiembre-Bajada de Piedra-Campo de la Ribera. El completamiento de la Av. de Circunvalación, la sistematización del Canal Maestro Sur y la reorganización o relocalización de los asentamientos irregulares existentes, incidirán positivamente en la accesibilidad y la cualificación de su entorno, respectivamente.

14. Estación Flores. Se trata de la recuperación del cuadro ferroviario con actividades ligadas al futuro transporte metropolitano. Puede albergar además equipamientos de escala urbana.

15. Aeropuerto Córdoba – Ciudad Empresarial. Es un área de dominio privado estratégica por el mix de actividades productivas, empresariales y más recientemente educativas van conformando un sector con una dinámica de desarrollo e inversiones significativas; por su adyacencia al nodo de transporte del Aeropuerto y su vinculación con el Área Metropolitana de Córdoba. Va a ser un nodo por la complejidad de actividades planteada en el área y para su viabilidad debe resolver su conectividad con la ciudad

EJE NATURAL RÍO SUQUÍA

El río **Suquia** se forma de la unión de varios ríos y arroyos de las Sierras Chicas que aportan su caudal, marcando actualmente su nacimiento en la desembocadura del Dique San Roque. El río ingresa desde el Noroeste y atraviesa la ciudad de Córdoba, recorriendo hasta su desembocadura en la laguna de Mar Chiquita, aproximadamente 200 Km..

El Plan Director propone la recuperación integral y puesta en valor del río Suquia, fortaleciendo su carácter de ser el elemento natural más significativo del sistema verde urbano, que cualifica y le da identidad a la ciudad desde su fundación.

Asimismo postula redefinir su potencial recreativo-educativo y cultural, promoviéndolo como un parque urbano lineal, para el uso y disfrute de todos los ciudadanos.

Por otro lado busca fortalecer su carácter de eje conectivo vial que vincula diferentes sectores de la ciudad y que genera importantes ventajas en el tránsito urbano.

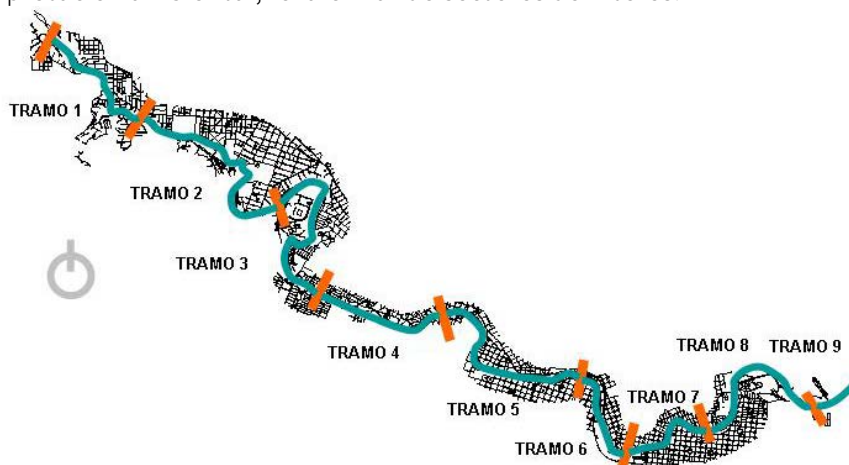
La creación del “Programa de recuperación ambiental, recreativa, educativa, cultural del Río Suquia”, herramienta para la planificación integral de las intervenciones urbanas en el río, se sustenta en su alto valor ambiental, paisajístico y referente en la construcción de la identidad, rescatando su carácter de espacio público por excelencia en la ciudad, potencial soporte de proyectos urbanos especiales que desarrollen esta premisa.

Dada las diferentes situaciones que presenta durante sus 37.8 km de recorrido urbano, se han reconocido y definido 9 tramos con características ambientales diferenciadas. Algunos de ellos con una fuerte impronta urbana, otros con características de alto valor paisajístico y existencia de vegetación y avifauna autóctona.

Se presentan algunos tramos definidos para conocer la intencionalidad del Plan respecto de las acciones definidas para el Eje Río Suquia

OBJETIVOS :

- Recuperar la aptitud ecológico-ambiental del río y su cuenca urbana, en sus aspectos fisicoquímicos, biológicos, ecológicos, topográficos e hidráulicos, de manera integral en todos los tramos, realizando el monitoreo secuencial de los cambios en el tiempo.
- Recuperar la aptitud paisajística del río, promoviendo y regulando la renovación urbana en sus márgenes, mediante instrumentos normativos y políticas urbanísticas sostenibles, que aseguren su aprovechamiento y protección con una escala y jerarquía acordes a su importancia en la ciudad.
- Potenciar la importancia de su carácter conectivo para el funcionamiento de la ciudad, conservando y optimizando la infraestructura existente.
- Recuperar para el río la aptitud educativa, recreativa y cultural, tendiendo como punto de partida el Centro de Interpretación del Río Suquia y vinculándolo con circuitos de interpretación ambiental, revalorizando sectores de interés.



TRAMO 1 ENTRE ARROYO SALDAN HASTA PUENTE VILLA WARCALDE

Caracterizado por la presencia de Superficies Vacantes con oportunidad para generar un parque lineal, incorporar vinculaciones peatonales y ciclovías.

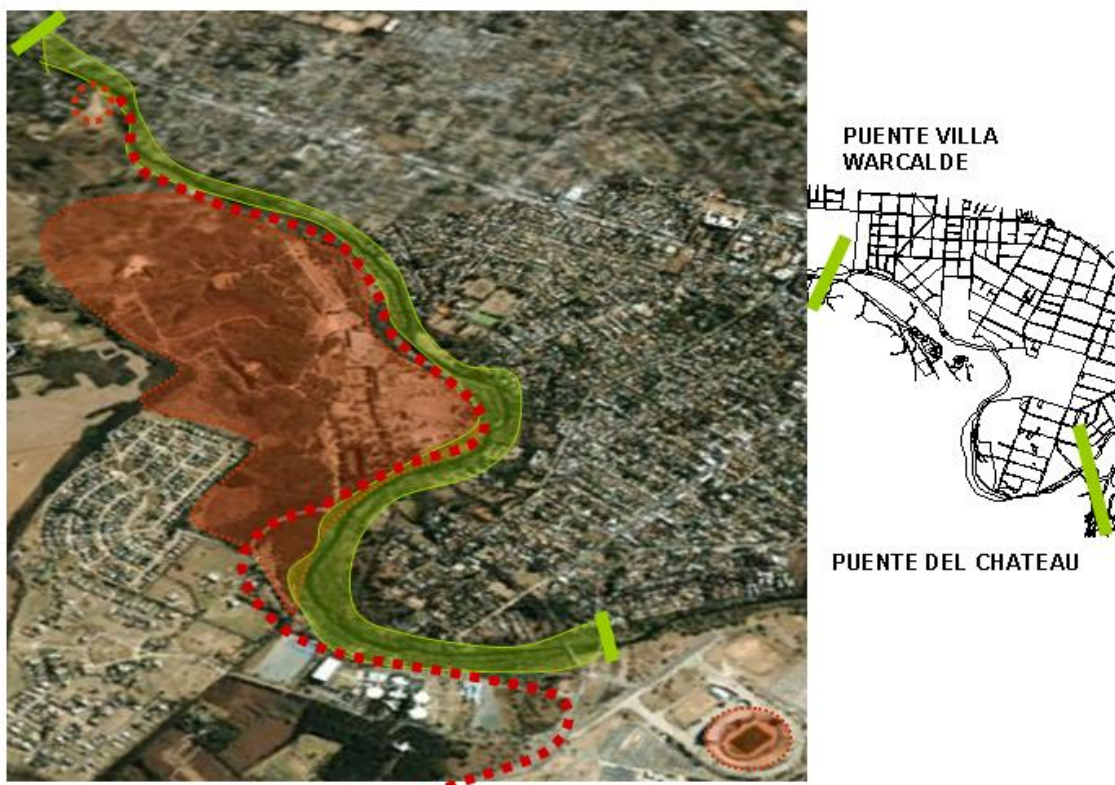
- Superficies Vacantes.
- Asentamientos irregulares dispersos
- Indefinición de línea de ribera
- Recuperación de cauce y ribera de alto valor paisajístico y natural
- Discontinuidad de espacio público de acceso a la ribera
- Recuperación de sitio de valor de patrimonio
- Recuperación recursos naturales/ propuestas recreativas
- Vía verde (ciclo vía/circuito de salud)



TRAMO 2 ENTRE PUENTE VILLA WARCALDE HASTA PUENTE DEL CHATEAU

Presenta un Cauce y ribera de alto valor paisajístico. Las acciones a priorizar se relacionan con la posibilidad de ampliación de la Avenida costanera y la recuperación de la Reserva Parque San Martín.

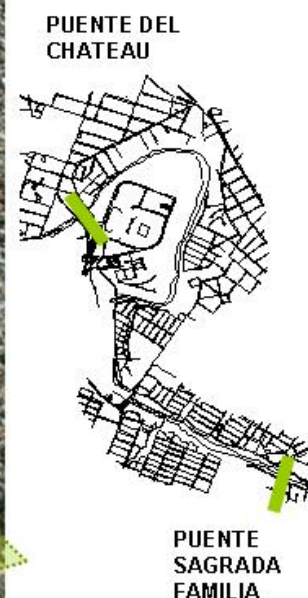
- Necesidad de revalorización del espacio público
- Déficit de infraestructura
- Importante superficie de áreas verdes
- Cauce y ribera de valor
- Recuperación de la Reserva Parque San Martín
- Recuperación ambiental y control de residuos y efluentes.
- Discontinuidad de espacio público de acceso a la ribera y barrancas
- Recuperación de sitios de valor de patrimonio y naturales
- Articulación e integración paisajística entre la trama vial y el espacio público
- Conflicto de conectividad Norte/Sur
- Ampliación de costanera
- Nuevos puentes
- Vía verde (ciclo vía/circuito de salud)



TRAMO 3 ENTRE PUENTE DEL CHATEAU HASTA PUENTE SAGRADA FAMILIA

Su potencial se vincula a la posibilidad de articular áreas verdes existentes (Jardín Botánico; Universidad Libre del Ambiente; Infiernillo; Parque. de las Naciones)_desarrollando diferentes parques urbanos.

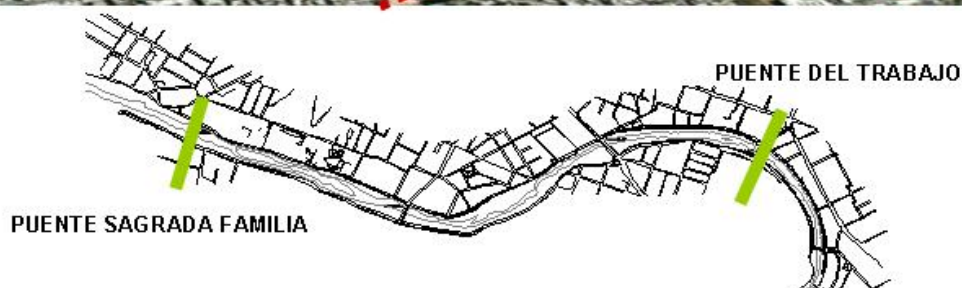
- Asentamientos irregulares dispersos
- Vinculación a la trama barrial
- Articulación de áreas verdes (JB/ULA/Infiernillo/Pque. de las Naciones)
- Recuperación ambiental y control de residuos y efluentes.
- Instituciones asociadas al uso público IPEF- Chateau/Museo- FERIAR- ULA-Botánico
- Necesidad de promover la renovación urbana inclusiva
- Desarrollo de parques urbanos (Infiernillo/Chateau)
- Articulación e integración paisajística entre la trama vial y el espacio público
- Prolongación de tramo de costanera entre Puente Sagr. Flia y Turín
- Vía verde (ciclo vía/circuito de salud)
- Articulación con sistemas verdes mayores hacia Norte y Sur



TRAMO 4 ENTRE PUENTE SAGRADA FAMILIA HASTA PUENTE DEL TRABAJO

Se observan bordes urbanos degradados y desagües. Es prioritaria la renovación y recuperación de riberas, espacios verdes y cauce.

- Posibilidad de creación de nuevas áreas verdes anexas
- Vinculación a la trama barrial
- Presencia de áreas vacantes y en refuncionalización
- Bordes urbanos degradados con posibilidad de renovación
- Proceso de renovación con nuevas modalidades de ocupación
- Recuperación ambiental y control de residuos y efluentes.
- Sitios privados con valor de patrimonio
- Recuperación de riberas, espacios verdes, cauce y desagües
- Puesta en valor del barrios asociados al borde
- Articulación e integración paisajística entre la trama vial y el espacio público
- Necesidad de promover la renovación urbana inclusiva
- Optimización de la red vial (costanera y puentes)
- Mejor accesibilidad a la ribera
- Nuevos nudos distribuidores del tránsito

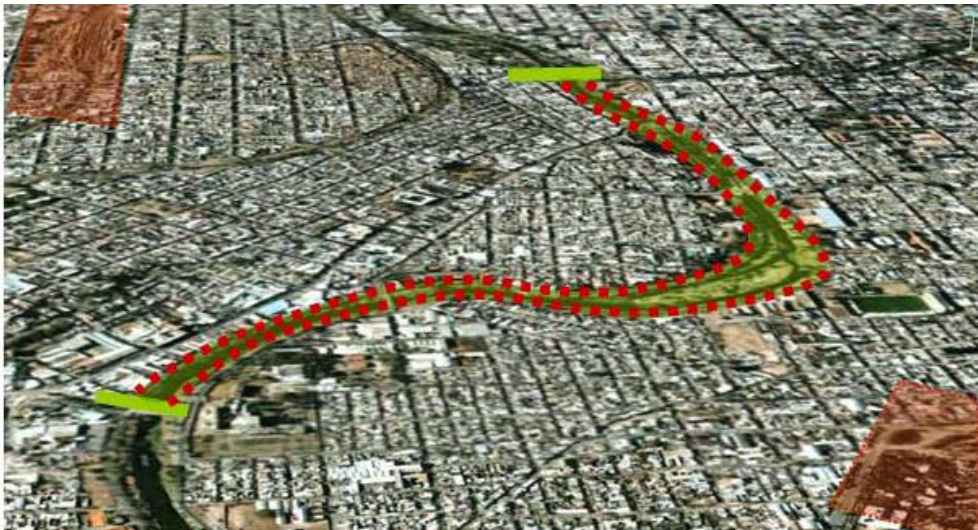


TRAMO 5 ENTRE PUENTE DEL TRABAJO HASTA PUENTE CENTENARIO

El sector definido entre el puente del Trabajo y el puente Centenario, se caracteriza por ser un trayecto de marcado carácter urbano, atravesando barrios que corresponden al área central y peri central. Las acciones a promover desde el Plan Director son:

- Reordenamiento de asentamientos irregulares
- La generación de vinculaciones entre la ribera del río y las tramas urbanas barriales.
- La localización de nuevos emprendimientos que promuevan la creación de espacio público.
- El reconocimiento y puesta en valor de sitios de interés localizados en el área central y en los barrios pueblo.
- La promoción de intervenciones que potencien el rol de nodos de algunos edificios existentes y que contribuyan a reforzar el carácter de espacio público y colectivo del río y su entorno. (El Hospital de Clínicas, la Vieja Usina, el Cementerio San Jerónimo, el Pasaje de la Reforma Universitaria, Museos, las instalaciones de la Cervecería Córdoba).
- La recuperación de las áreas verdes vinculadas a la ribera.
- La jerarquización de accesos y circulaciones desde el río, que actúen como portales a los barrios pueblo, apoyados en la estructura vial existente, en la ampliación de calzada de la avenida costanera.
- Gran presencia de usuarios
- Necesidad de generar apropiación del espacio público
- Recuperación ambiental y control de residuos y efluentes.
- Rehabilitación de isla. Cerramiento.
- Puesta en valor del Pque. Las Heras.
- Posibles embalses recreativos
- Centro de interpretación del Río Suquía
- Recuperación de cauce, ribera y desagües
- Ampliación de calzada. Estacionamientos. Mejoramiento de la accesibilidad.





TRAMO 6 ENTRE PUENTE CENTENARIO HASTA NUDO MITRE

El tramo presenta superficies vacantes y predio ONABE, que confirman la posibilidad de incluir nuevas áreas de densificación, generando articulaciones de los bordes con la trama urbana existente en el Parque José María Paz, Plazas, etc.

- Articulación del borde con la trama urbana (Pque. José Ma. Paz, Plazas, etc.)
- Superficies vacantes
- Predio ONABE
- Nuevas áreas de densificación
- Problemáticas ambientales a controlar (basurales y efluentes)
- Sitios de valor de patrimonio (Estación Mitre/Museo de la Industria)
- Futuro Consejo Deliberante
- Nuevas áreas de uso público
- Recuperación del cauce y la ribera
- Integración con tratamiento de barrios pueblo
- Posibles embalses recreativos
- Optimización y adecuación de la red vial



TRAMO 7 ENTRE NUDO MITRE HASTA PUENTE MALDONADO

El tramo posee el sitio fundacional de la ciudad de Córdoba como espacio significativo a poner en valor. La presencia de asentamientos precarios, definen la necesidad de promover la renovación urbana inclusiva, con la recuperación de riberas, espacios verdes, cauce y desagües, que integren la trama vial y el espacio público.

- Sitios de valor de patrimonio y recreativo : Kronffus/Club Juniors/Molino Minetti)
- Predio ONABE
- Barrios Tradicionales
- Sitio fundacional
- Recuperación ambiental y control de residuos y efluentes
- Integración con tratamiento de barrios pueblo
- Puesta en valor del sitio fundacional
- Necesidad de promover la renovación urbana inclusiva
- Trabajos de concientización con la comunidad
- Recuperación de riberas, espacios verdes, cauce y desagües
- Vinculación de la costanera con corredores de mayor jerarquía
- Articulación e integración paisajística entre la trama vial y el espacio público



TRAMO 8 ENTRE PUENTE MALDONADO HASTA AV. CIRCUNVALACION

En este tramo se localizan canteras de extracción de áridos, siendo prioritaria un intensa recuperación ambiental y control de residuos, de actividades extractivas y emisión de efluentes a fin de mitigar impactos ambientales negativos. La desarticulación del área Gran necesidad de espacio público.

- Grandes áreas vacantes y en refuncionalización
- Reordenamiento de asentamientos irregulares
- Oportunidades de espacio público y áreas verdes (Pque. del Este/Polideportivo Ruta 19/Campo de la Rivera)
- Vinculación de la costanera con corredores de mayor jerarquía.
- Intensa recuperación ambiental y control de residuos, extracción de áridos y efluentes
- Mitigación de impactos ambientales
- Gran necesidad de espacio público
- Necesidad de promover la renovación urbana inclusiva
- Fuerte trabajo con la comunidad
- Recuperación de riberas, espacios verdes, cauce y desagües
- Vinculación de la costanera con corredores de mayor jerarquía
- Puesta en valor de la red vial
- Articulación e integración paisajística entre la trama vial y el espacio público



TRAMO 9 ENTRE AV. CIRCUNVALACION HASTA FIN DE EJIDO MUNICIPAL

La presencia de lagunas hace necesaria una intensa recuperación y tareas de remediación ambiental que contemplen el tratamiento de las mismas. Por otro lado, la recuperación del camino a Chacra de la Merced, posibilitará que el mismo se constituya en eje conector de actividades.

- Reordenamiento de asentamientos irregulares
- Gran deterioro del paisaje
- Intensa recuperación y remediación ambiental.
- Control de residuos, extracción de áridos y efluentes
- Tratamiento de lagunas
- Acciones de concientización con la comunidad
- Recuperación de riberas, espacios verdes, cauce y desagües
- Recuperación del camino a Chacra de la Merced como eje conector de actividades.



HERRAMIENTAS DE ACCIÓN DIRECTA **PLAN INTEGRAL DE CLOACAS PARA LA CIUDAD DE CÓRDOBA AÑO 2008**

Objetivo:

Dotar a la población de la ciudad de Córdoba de los servicios cloacales por redes, incrementando la cobertura a un 95 % en un plazo de 20 años, como así también lograr el ajuste del sistema (capacidad de conducción = capacidad de tratamiento), elaborando los proyectos y obras necesarios.

Evaluación institucional

El área se organiza en una Dirección que se encuentra ubicada en el palacio municipal, donde funcionan las oficinas técnico/administrativas, con un personal de 30 personas entre administrativos y técnicos.

Cuenta con un departamento de mantenimiento de Red. Esta dependencia esta compuesta por 50 operarios que rotan en función de un programa preestablecido de trabajo. Operan los casi 3500 Km de red y las mas de 35000 bocas de registro de la ciudad. En el último año se realizaron más de 7000 desobstrucciones en toda la red de la ciudad.

Las tareas de mantenimiento preventivo en lugares conflictivos se realizan en horario nocturno, completándose con la ejecución de obras menores, reposición de cañerías e instalación de marcos y tapas de bocas de registro.

Posee plantas de tratamiento, de las cuales la mas importante es el establecimiento depurador de aguas residuales Bajo Grande, actualmente en etapa de ampliación y optimización a través de las obras que se empezaron a ejecutar el año pasado, donde operan las distintas unidades con un personal estable de 100 operarios, que cubren el servicio con la misma modalidad horaria que la d.m.r.

Posteriormente se encuentran otras plantas de menor envergadura, 1) Planta de Villa Boedo 2) Planta de Tratamientos del sur (barrio inaudi) recientemente inaugurada, 3) Planta de tratamiento Nicolás de avellaneda, en proceso de optimización 4) Planta radicular del botánico (experimental) y diversas estaciones de bombeo.

Estas últimas plantas cuentan con unos 20 operarios que ejecutan tareas de mantenimiento y operación.

La dirección se completa con el denominado pozo de san vicente, que es el lugar físico donde descargan los camiones atmosféricos los desagotes de pozos negros y cámaras sépticas, que posteriormente se incorpora al torrente de la cloaca máxima que descarga en la planta de bajo grande.

Evaluación técnica

El plan integral de cloacas, consta de diversas etapas:

Etapa I: actualmente en ejecución. Consiste en la optimización y actualización de la planta de bajo grande. Tiene el desafío de permitir ampliar al doble la capacidad de tratamiento (de 5000 m³/h a 10.000 m³/h), mientras la planta continúa funcionando. Su plazo de ejecución es de 720 días con un monto inicial de inversión de \$ 63.000.000, ejecutada por la empresa dycasa, con fondos prevenientes de la nación a través del ENOHSa. El proyecto ha sido elaborado por personal de la Dirección de Redes Sanitarias de la Municipalidad. La fecha de finalizaron esta prevista para el segundo semestre del año 2009.

Con esta obra se logrará equilibrar la capacidad de conducción con la de tratamiento y permitir volcar los líquidos procesados en condiciones bajo normas.



Etapa II. Denominada cloaca máxima sur. Proyecto ejecutivo terminado, realizado por personal de la Dirección de Redes Sanitarias. Próximo llamado a Licitación. La etapa consiste en la ejecución de una cañería 1600 – 1800 mm de diámetro, desde el corazón del barrio San Vicente hasta la planta de bajo grande (long total 6,4 Km). Su construcción prevé un conducto para los efluentes de la cuenca sur de la ciudad. El sistema de circulación ha sido diseñado íntegramente por gravedad, completándose la obra con la ejecución de diversas cámaras de interconexiones a las colectoras existentes, el cruce sifón sobre el río Suquia, el cruce por debajo de la avenida de circunvalación y el empalme a la cámara N° 5 próxima a los predios de la planta. La obra esta prevista ejecutarse con un plazo de 360 días y por un monto cercano a los \$ 51.000.000.

Etapa III: Consiste en la ejecución de un nuevo modulo de 5000 m³/h dentro del mismo predio municipal de bajo grande, con lo cual la planta pasará a tratar un total aproximado de 15.000 m³/h para atender a una población servida de 1.200.000 habitantes. Esta previsto dentro de esta etapa la ejecución de todos los colectores que reciban los efluentes de las cuencas de aporte situadas al sur del río Suquia, de diámetro 1400 a 800 mm, denominadas **Colectora Sur 1, Sur 2 y Sur**, de 20 km en total de red. El plazo de ejecución ha sido previsto en 900 días, con un monto de inversión aproximada de \$ 550.000.000.

Etapa IV: Consiste en la ejecución de otro modulo de 5000 m³/h de características similares a la etapa III también. Se agrega la ejecución de todos los **colectores norte y noroeste** de la ciudad que incluyen la ejecución de dos ramales (noroeste 1 y 2) que se unirán en la zona del nuevo vial 14, donde nace el colector norte del río Suquia, captando además todos los colectores existentes que actualmente cruzan hacia el sur del río, a excepción de la zona del cerro de las rosas que seguirá descargando al sur, desarrollando 38 km de red. Incluye la estación de bombeo en barrio villa Belgrano y cañería de impulsión. El plazo de ejecución esta previsto en 900 días con un monto de inversión cercano a los \$ 958.000.000.

Etapa V: Nuevo modulo de 2500 m³/h. Este último proyecto permitirá la recepción de los líquidos para volver a equilibrar el sistema. Esta obra se ejecutará en el actual predio de bajo grande, entre las unidades que actualmente hoy están ejecutadas, para lo cual en las etapas anteriores se deberán prever los ingresos y egresos del efluente. Otras obras a realizar en esta etapa son: **El Colector este**, situado en cercanías de la ruta nueve sur. Con esta colectora se eliminara la planta de Villa Boedo, complementando las obras con una estación elevadora para salvar el desnivel existente. (diam 200 a 450 mm). En este proyecto se ha evaluado la posibilidad de eliminar la planta modular compacta de Nicolás Avellaneda y la incorporación a esta colectora de 2 barrios ciudades de la provincia. **El colector oeste** de la ciudad: este conducto viene a aliviar la zona oeste de la ciudad (sector ruta 20) y a colectar los líquidos producidos en zonas no servidas de Villa Unión, Los Robles, 20 de junio, etc. La longitud de los dos tramos será de 16,5 Km. Y el diámetro 700 mm. El Plazo de obra 360 días con una inversión de \$ 100.000.000.-

4) Evaluación socio económica

Etapa	Planta	Cañería	Año	Monto \$
I	Ampliación Bajo Grande		2008	63.000.000
II		Cloacas Máxima Sur	2009	51.000.000
III	Ampliación Módulo I 5.000 m ³ /h	Colectora Sur 1, Sur 2 v SIJR	2015	550.000.000
IV	Ampliación Módulo II 5.000 m ³ /h	Colectora Noroeste - Norte	2020	958.000.000
V	Ampliación Módulo III 2.500 m ³ /h	Colectora Este - Oeste	2028	100.000.000
TOTAL				\$1.722.000.000



Coberturas totales:

Año 2009	cobertura del	60 %
Año 2010	cobertura del	75 %
Año 2015	cobertura del	80 %
Año 2020	cobertura del	85 %
Año 2028	cobertura del	95 %

5) Evaluación ambiental

El principal impacto ambiental negativo es la falta de tratamiento adecuado de los caudales en la planta de bajo grande.

Actualmente la planta esta capacitada para tratar cerca de 4500 m³/h y recibe caudales medios de 7000 m³/h, con picos de hasta 8500. Esto hace que los volcamientos sobre el río Suquia no se encuentren dentro de las normas de los organismos de salud y la propia subsecretaria de recursos hídricos de la provincia (ex DIPAS) exige. Los principales parámetros bajo norma se sitúan en la DBO₅, sólidos disueltos totales y oxígeno remanente. Cabe aclarar que esta planta fue diseñada para niveles de tratamiento secundarios, con lo cual se agrava el problema en cuanto a la calidad del efluente. Esto se revertirá en un corto plazo cuando comiencen funcionar algunas unidades depuradoras en marcha con la obra del ENHOSA y se espera que para fines del año que viene pueda lograrse verter un caudal mas acorde con las normas vigentes.

Esto ha llevado a lo largo de los años, una degradación de la zona circundante a la planta, obligando a tomar medidas de mitigación, muchas de ellas en marcha, incluyendo la posibilidad de declararla zona en emergencia sanitaria.

Las causas de esta falta de tratamiento del líquido vertido son variadas, entre las que se puede citar el creciente aumento de las conexiones domiciliarias, que si bien se limitaron prohibiendo nuevas conexiones, estas representan el 30 % de conexiones realizadas.

En cuanto al denominado pozo de san Vicente, actualmente se están ejecutando obras por administración tendientes a instalar una “casa de aire” de manera de captar los olores provenientes de los camiones atmosféricos, de alto impacto negativo en el sector.

Existen problemas con los barrios ciudad realizados por la provincia, que carecen de mantenimiento dado que no cuentan con información planialtimétrica de sus instalaciones. No obstante se esta dando solución, como en la zona de barrio Inaudi al sur de la ciudad.

Otro problema detectado es el de los barrios cerrados o countries, ya que se dificulta su control en sus plantas de depuración compactas al ser de dominio privado.

En conclusión, al finalizar la obra en la planta la situación ambiental tenderá a mejorar en lo que respecta a la calidad del efluente a verter sobre el río Suquia y en cuanto a la cantidad de desbordes, siempre que se mantenga la flota en condiciones operativas se podrá estar dentro de los tiempos de respuesta normales en lo referente al mantenimiento de la ciudad.

Por otro lado, cuando se finalice la obra del pozo también se tendrá un mayor control sobre la descarga de los camiones ya que se han detectado en varios casos contenidos de hidrocarburos, productos de curtiembres e inclusive metales pesados de la industria metalmeccánica de Córdoba.