



CATALOGADO

23540

PROVINCIA DE SAN LUIS

IMPLEMENTACION DEL TRABAJO DE PLANEAMIENTO URBANO  
PARA LAS LOCALIDADES DE : MERLO, QUINES, JUSTO DARACT  
Y OTRAS PEQUEÑAS COMUNIDADES DE LA PROVINCIA.

PRIMERA ETAPA: ZONA NORESTE

- RECONOCIMIENTO
- METODOLOGIA

Arquitecto

RAFAEL SERRANO

San Luis

0  
F. 331.9  
S. 15 i  
I

## RECONOCIMIENTO DE LA SITUACION

Se realizaron dos viajes de reconocimiento a la zona en estudio, el primero acompañado por el Arq. Nicolas Giavi profesional del C.F.I., entre el 26 y el 30 de noviembre de 1.978 y el segundo del 16 al 20 de enero de 1.979.

En la ciudad de San Luis se tomo contacto con el Asesor de Desarrollo Provincial, Dr. Horacio Parenga con quien se mantuvo un amplio cambio de ideas sobre las expectativas que tiene la provincia respecto al presente trabajo de planeamiento urbano, los estudios que ya se han realizado sobre el tema en la región, con la colaboración del Consejo Federal de Inversiones y de otros organismos nacionales, y la voluntad existente por parte de las autoridades de implementar rapidamente las conclusiones que surjan delas investigaciones a realizar. Asimismo se allanaron las cuestiones relativas a la colaboración provincial en las diferentes etapas del mismo.

Se tomo contacto también con el Arq. Vicente Quiroga Berrondo a cargo actualmente de la Dirección de Planeamiento, que habiendo colaborado en el trabajo sobre Sistema Urbano Provincial que para el C.F.I. realizó la Arq. Elba Rodriguez, se encuentra informado de los antecedentes básicos del estudio actual. Coordinamos con el mismo la manera más adecuada de hacer el recorrido de la región noreste, donde se encuentran situadas las diez ciudades en estudio correspondientes a la primera etapa del trabajo, a la vez que nos adelanto su análisis preliminar sobre la jerarquia de cada una de ellas, las principales expectativas de desarrollo de las mismas y los planes en ejecución. Se le entrego una lista tentativa de la información y material de trabajo que seria necesario ir recolectando para contar con la base indispensable de elementos de estudio. La misma incluía:

- 1) Planos base de cada localidad
- 2) Planos de areas servidas por aguas corrientes y grifos públicos
- 3) Planos de áreas servidas por energía eléctrica

- 4) Planos de áreas servidas por cloacas
- 5) Planos de áreas pavimentadas
- 6) Planos de alumbrado público
- 7) Planos de servicios de gas y super gas
- 8) Planos de red telefónica
- 9) Censos Provinciales
- 10) Reseña histórica de las localidades
- 11) Planes y proyectos existentes que afecten a cada localidad
- 12) Planes de Ordenamiento Urbano ya realizados de las ciudades de San Luis, Villa Mercedes y La Toma.
- 13) Anteproyecto de Ley de Uso del Suelo de San Luis.
- 14) Plan provincial de desarrollo turístico

Posteriormente tomamos contacto con el Ing. López Cillero, Director de Catastro, con quien analizamos la documentación catastral y de servicios que esa Dirección dispone, preparándonos el mismo una lista detallada por población con la información existente. A rasgos generales podemos decir que la misma es aceptablemente buena, contándose para casi todas las localidades con planos base en escalas 1:300 a 1:10.000, planos de manzanas con parcelas en esc. 1:750, información sobre pavimentos, electricidad, agua potable, telefono y transporte. También existe fotografía aérea del año 1961 en esc. 1:20.000, que aunque parezca una fecha demasiado lejana, en realidad el poco desarrollo registrado en la mayoría de las poblaciones, la hace aun altamente utilizable. También se tomo contacto con el Lic. Hugo Ianotti, Director de Estadísticas y Censo quien nos entrego ejemplares de la Sintesis Estadística 1977 y Producto Bruto Interno de la Provincia de San Luis 1973 - 1975. Posteriormente mantuvimos un amplio cambio de opiniones con respecto a los criterios que desde su punto de vista definen la población urbana y los que a nosotros nos son aprovechables.

La información que dispone esta Dirección al igual que la de Catastro podemos calificarla de buena, el mayor problema es generalmente el tipo de desagregación o unidad de medida que en muchos casos en vez de



ser la unidad urbana como nosotros necesitamos es el departamento. .  
la misma manera, pero esto es general, la información notablemente amplia sobre P.B.I. es a nivel provincial no sirviendonos por lo tanto más que para hacer consideraciones y proyecciones generales a esa escala. Se converso con el Sr. Fiorito, Director Provincial de Turismo, sobre las características de la corriente turística a la provincia y las diferencias específicas entre la zona en estudio y el resto de la misma , asimismo sobre los planes y proyectos en proceso de ejecución. Se recorrió en dos oportunidades las poblaciones sujetas a estudio en esta primer etapa pudiendo hacerse las siguientes observaciones :

SALADILLO : Es un muy pequeño poblado cuyo casco urbano consta de siete manzanas que se extiende a ambos lados de la ruta provincial N° 20 y dispone de servicio de electricidad y agua, cuyas posibilidades de desarrollo en un primer análisis parecen muy escasas. Su nivel administrativo es el de Comisionado Municipal; desde este punto de vista es la ante ultima de las jerarquías existentes en la provincia. Pertenece al Departamento de Pringles y se encuentra a 54 Km. de la ciudad Capital y 30 Km. de La Toma. En general parece mantener una polarización con respecto a La Toma, tanto en referencia a su cobertura de educación, como sanitaria y bancaria, y en el sistema urbano de la provincia ocupa casi el centro del triángulo formado por Capital, Villa Mercedes y La Toma, que es el área de mayor equipamiento provincial.

JUAN LLERENA : Al este del anterior sobre la ruta provincial N° 17 , se encuentra esta población que es a la vez estación ferroviaria del F.N.C.S.M. en la línea que va a Villa Dolores ( Córdoba ). Es también una población muy pequeña, quizás algo mayor que la anterior aunque desde el punto de vista administrativo se encuentra en igual situación , es decir cuenta con un Comisionado Municipal. Se halla asimismo polarizada con respecto a la ciudad de La Toma en cuanto a sus servicios educativos, bancarios y sanitarios, formando igualmente parte del triángulo anteriormente mencionado.



EL MORRO : Sobre la misma ruta provincial N° 17 y a 15 km. del anterior se encuentra este pequeño poblado volcado al pie de la Sierra del Morro su importancia urbana actual es infima pero parece haber sido considerablemente mayor en la época de la Colonia, pues fue fortin y posta en el camino de Bs.As. a Mendoza. Cuenta con una iglesia de antigua arquitectura. Aquí se tomo contacto con el Comisionado Municipal, Sra. Aurora Pescile de Anello, quien nos informo que el Arq. Gazaneo miembro del I/C.O.M.O.S., realizó una evaluación histórica de la población y proyectó una remodelación de su plaza principal, aun no realizada. Se le solicitó la documentación pertinente sobre esos proyectos. Entre los problemas detectados figuran las migraciones de la juventud, que continúan la tendencia mencionada de perdida de importancia urbana. Por otro lado un pequeño grupo de vecinos apoyandose en los valores históricos de su población, tratan de desarrollar una corriente turistica que creando nuevos factores económicos contrarrestare ese proceso migratorio. Esta meta si bien posible y deseable cuenta con dos serias trabas, la primera la falta de toda hoteleria y la segunda, la posición algo excentrica con respecto al circuito turistico de Comechingones.

LA TOMA : Si bien esta localidad figura en los terminos del contrato, fui informado tanto por las autoridades provinciales como por las del Consejo Federal de Inversiones que ya no debia considerarla pues la planificación urbana de la misma ya habia sido realizada por personal provincial.

PASO GRANDE : Al norte de La Toma sobre la ruta provincial N° 2, se encuentra esta población que cuenta con un casco de veintitres manzanas y dispone de servicios de agua potable y electricidad. Al igual que las anteriores cuenta con un Comisionado Municipal, y también se encuentra polarizada en cuanto a sus servicios con respecto a la ciudad de La Toma aunque existe también alguna atracción de Naschel, que se encuentra a igual distancia que la primera, dentro del sistema urbano provincial se encuentra fuera, pero casi tocando el límite del triángulo San Luis, Villa Mercedes, La Toma, que ya hemos caracterizado como de maximos ser-

vicios dentro de la provincia y en una situación similar (tangencial) al sistema de ciudades del valle del Conlara. Se encuentra esta población en las estribaciones de las Sierras de San Luis, la más alejada quizás del conjunto estudiado y de los circuitos viales más importantes. Su entorno agrícola-ganadero y en parte minero la convierten en una ciudad de servicios del mismo, pero su área de captura que no es la más rica, la cercanía a dos poblaciones importantes y el alejamiento vial comentado hacen que las expectativas de crecimiento de la misma sean escasas.

NASCHEL : Entre la ruta nacional N° 148 y las vías del F.N.G.S.M. en su ramal a Villa Dolores más volcada hacia la estación del mismo nombre que hacia la ruta, se encuentra esta población de aproximadamente 1.000 habitantes. Cuenta con un casco urbano de cuarenta y cinco manzanas y servicios de electricidad, agua, teléfono y pavimento. Sin ser una población grande es la primera de esta gira que cuenta con claras características urbanas, un cierto potencial de desarrollo, una cierta complejidad de servicios etc., y que por lo tanto hacen deseable y viable el tomar medidas de controlar y ordenamiento urbano. Aquí tomamos contacto con su Intendente Sr. Carlos Eduardo Kohl, haciéndole una rápida explicación de los motivos y alcances del trabajo, solicitándole la información disponible y la colaboración municipal. Como sucedió en los organismos provinciales la información existente es aceptablemente buena (planos bases, catastro, plano infraestructura etc.) a la vez que dada la magnitud de las poblaciones, los mismos intendentes que en la mayoría de los casos son antiguos vecinos pueden dar rápidamente una información detallada sobre muchísimos puntos o encarar un relevamiento rápido y sencillo vivienda por vivienda con muy poco personal. Así lo planteamos tanto en Naschel como en otras poblaciones y todas las autoridades comprometieron su colaboración. El casco urbano de esta población es de considerable regularidad y orden, compuesto por nueve manzanas paralelas y lindantes con las vías y cinco que se extienden hacia la ruta, no hay ninguna ocupación, ni parcelamiento del lado oeste de las vías, ni hacia la ruta con lo cual se ha librado de la enorme dispersión característica de otras poblaciones y parece una característica digna de preservar. Es una



ciudad de servicios rurales que atiende a la rica zona agrícola-ganadera adyacente y esta recibiendo una instalación de productores que anteriormente vivían en sus mismas explotaciones y que están decidiendo trasladarse al centro urbano.

TILISARAO : 21 km. al norte de Naschel y en una ubicación similar con respecto a las vías del F.C.G.S.M. y la ruta N° 148 se encuentra esta ciudad de mayor magnitud que la anterior pues supera los 2.000 habitantes. Ocupa posiblemente el centro de la más rica zona agrícola-ganadera de esta región noreste.

Cuenta con servicios de agua corriente, electricidad, teléfono y pavimento a la vez que hotel, banco, club, iglesia, policía, etc.. Su nivel administrativo es el de Intendencia.

Su planta urbana es algo más dispersa y desordenada que la de Naschel, aunque guarda similitud en su estructura básica paralela y lindera a las vías del ferrocarril, si bien en este caso existe una implantación de viviendas del otro lado de las mismas. Asimismo aparece un trazado de mayor diversidad, con algunas calles diagonales y otras que no han sido abiertas, junto a manzanas irregulares sin mayor justificación, provenientes probablemente de parcelamientos de fracciones rurales. Todo esto conforma una estructura dispersa, con bajas densidades, a la vez que se detecta una cierta mezcla de usos del suelo incompatibles.

SAN PABLO : Al norte de Tilisarao pero desviándose de la ruta provincial N° 148, se encuentra esta pequeña población que guarda un parecido estructural con Saladillo, es decir se desarrolla principalmente a ambos lados de la carretera. Su casco urbano está compuesto por ocho manzanas contando con servicios de luz y agua. Su tamaño junto con la dispersión de las viviendas hacen que este agrupamiento no tenga casi características de núcleo urbano,

CONCARAN : Al norte de la anterior, cercana a la ruta N° 148 y las vías del F.N.G.B.M. pero al oeste de las mismas se encuentra otra de las ciudades de importancia dentro de la región.

Su conformación es más irregular que las anteriores y su dispersión



es mayor, la misma cuenta con cincuenta y nueve manzanas de traza diagonal a las vias del ferrocarril.

Sus habitantes son algo más de 2.000 y disponen de servicios de electricidad, agua y teléfono a la vez que dos establecimientos de educación media, hospital, iglesia, clubs etc. Se converso con su Intendente Sr. Italo C. Sergiani, quien menciona como preocupación de las autoridades, un tema que ya había surgido en El Morro, el de las migraciones especialmente juveniles y en este caso en una población con mayores posibilidades económicas. Entre las posibles causas de la misma se menciona una cierta inadecuación entre los tipos de estudios que se ofrecen en la región y las demandas ocupacionales de la misma, también la supuesta carencia de atractivos suficientes en la vida comunitaria. Según su evaluación la máxima carencia de Concaran y su principal prioridad consiste en la falta de pavimentación de la casi totalidad de su área urbana y solicitó en consecuencia el apoyo necesario para organizar un sistema por administración o cooperativo para poder cubrir la necesidad dentro de las posibilidades de la población.

SANTA ROSA : 24 km. al norte de Concarán y en una similar ubicación con respecto a la ruta y las vias del P.N.G.B.M. se encuentra esta otra importante población, la mayor del conjunto que venimos reseñando , Desde el punto de vista poblacional por sus 3.000 habitantes aproximadamente y desde el administrativo pues a la vez que Intendencia, es cabecera del departamento de Junin. Su área urbanizada consta de ciento catorce manzanas, disponiendo de servicios electricos, agua, teléfono, hospital, educación primaria y media, hoteleria etc. Se detectaron algunos problemas en su traza vial en la zona de acceso, a la vez que la casi inexistencia de pavimentos urbanos. Su cercanía con Merlo deberá evaluarse pues podria producir cambios en su desarrollo, ya sea creciendo si se define como su centro de servicios especializados, ya decreciendo si un desarrollo amplio de este termina por invertir la situación.

MERLO : 15 km. al este de Santa Rosa sobre el pie de la Sierras de

Comechingones, se encuentra esta población que si bien no es mayor que las anteriores por su población estable si es la más compleja en cuanto a su ordenamiento urbano, pues cuenta con una población turística que supera ampliamente la estable y sus potencialidades de desarrollo son las mayores de la zona, es también y con mucho la de estructura más compleja. Tomamos contacto con su Intendente Sr. Julio Falco, quien tiene clara conciencia que si bien su desarrollo los entusiasma y les crea posibilidades, también se les esta escapando de las manos y consideran, muy acertadamente, que si el mismo no guarda un cierto orden, puede terminar por destruir las mismas bases que lo hicieron posible, básicamente la belleza natural. Son por lo dicho ampliamente partidarios de la realización de esta experiencia de ordenamiento urbano y ponen a disposición todos los medios que disponen. Han realizado por su lado una serie de tareas de relevamiento e investigación de diferentes hechos urbanos y relacionados con el turismo que servirán como base del trabajo a realizar. Sus expectativas incluyen además del planeamiento urbano, algún tipo de normas o guía para conseguir elevar el nivel arquitectónico de la ciudad y asimismo con respecto a la preparación del personal apropiado para la atención hotelera y turística en general. Existen dos pequeños núcleos satélites del mismo Piedras Blancas y Rincón del Este, y la tendencia estructural de Merlo es la de extenderse hacia este último principalmente, que se encuentra más internado en la sierra y esta unido por una carretera, así se suceden implantaciones a ambos lados de la misma, con los problemas que surgen de este tipo de desarrollo.

Es una población turística sumamente dispersa y su funcionamiento es factible casi exclusivamente en función del automóvil, pues aunque existe un servicio de transporte público urbano, su frecuencia es tan espaciada, tal como la escasa cantidad de usuarios lo impone, que el trasladarse de la mayoría de hoteles al centro de la ciudad o al balneario o restaurante más cercano implican caminar 15, 20 o más cuadras. Se detectaron fraccionamientos con porcentajes de utilización del 5% o menos y se tomo conocimientos de otros que carecen de todo

signo visible de existencia. Su infraestructura hotelera se satura en los meses pico, enero y febrero, y continua la mayoría de ella abierta durante todo el año.

.....

De la anterior reseña se puede tratar de conseguir una síntesis y una visión de conjunto. La misma nos daría como conclusión que existen tres grupos netamente diferenciados.

LOS CENTROS URBANOS DEL VALLE DEL CONLARA : Naschel, Tilisarao, Concaran y Santa Rosa; poblaciones importantes dentro de la escala de la provincia que encolumnándose de sur a norte, a lo largo de la ruta 148 y las vías del ferrocarril y separadas entre sí alrededor de 20 a 25 km. Son las típicas ciudades de servicios del rico valle que se extiende simétricamente a ambos lados entre las Sierras de Comechingones y las Sierras de San Luis, son ciudades que no tienen un gran desarrollo en cuanto que la Provincia tampoco lo tiene, pero que conforman ámbitos netamente urbanos algunos mejor estructurados que otros, con un parecido grado de desarrollo y funciones similares. Es difícil predecir si alguna de ellas crecerá fuertemente sobre las otras; de todos modos cabe una función ordenadora y preventiva, sin que sus problemas sean demasiado grandes, que deba ir unida a una acción de desarrollo tanto económico como social. El mencionado problema de las migraciones juveniles surge también en todas ellas.

LAS PEQUEÑAS POBLACIONES : Saladillo, El Morro, Paso Grande, San Pablo y Juan Llerena. Son muy pequeñas poblaciones en cierto modo excéntricas a ese eje del valle de Conlara. Su potencialidad parece ser ínfimas y más bien la tendencia es a decrecer.

Después de la etapa de análisis se podrá juzgar si esta primera impresión se funda en hechos, o si aparece algún elemento que sugiera, que una o varias de ellas, puedan alcanzar una mayor importancia.

Habría que calibrar que tipo de acción ordenadora se realizara en las mismas, ya que su tamaño por un lado y la estructura administrativa con



que cuentan por el otro, no hacen factible pensar en lo que tradicionalmente se entiende por Plan Regulador.

MERLO Y LA ZONA TURISTICA DE COMECHINGONES : Es estrictamente hablando una porción de una zona mayor, que bordeando las Sierras de Comechingones se interna en la Provincia de Córdoba, hasta la localidad de Mina Clavero. Desde el punto de vista turístico habrá que considerarla seguramente así, como integrante de un circuito turístico mayor. Quizás incluso tomándolas localidades cordobesas del otro lado de la sierra, que con los nuevos caminos en construcción se acercaran notablemente. Si consideramos que la masa mayor de turistas pertenece a ese ámbito, no será seguramente mala estrategia acoplarse a ese circuito, y tratar de volcar una parte de su potencial.

Aquí las posibilidades de desarrollo son mayores que en las zonas anteriores, y a la vez que ordenamiento urbano, habrá que realizar tareas de preservación ecológica y de desarrollo turístico.

## PLANEAMIENTO URBANO EN LA PROVINCIA DE SAN LUIS

PRIMER ETAPA.- ZONA NORESTE : Merlo, Santa Rosa, Tilisarao, San Pablo, Concarán, Naschel, El Morro, Saladillo, Juan Llerena y Paso Grande.

### METODOLOGIA DE ESTUDIOS

#### 1.- La Región Noreste

Análisis

##### 1.1. Reseña Histórica

- 1.1.1. Población autoctona y cultura
- 1.1.2. La conquista y colonización
- 1.1.3. Las redes de comunicaciones
- 1.1.4. La economía regional

##### 1.2. Características Geográficas

- 1.2.1. Topografía
- 1.2.2. Clima

##### 1.3. Caracterización Ecológica

##### 1.4. Población

- 1.4.1. Volúmen
- 1.4.2. Pirámide de edades
- 1.4.3. Índice de masculinidad
- 1.4.4. Crecimientos intercensales
- 1.4.5. Relación poblacional con Provincia

##### 1.5. Cobertura Regional de Servicios

- 1.5.1. Sanidad
- 1.5.2. Educación
- 1.5.3. Esparcimiento
- 1.5.4. Seguridad
- 1.5.5. Comunicaciones
- 1.5.6. Bancos

- 1.5.7. Comercio
- 1.5.8. Hoteleria
- 1.5.9. Administración Pública
- 1.5.10 Culto

**1.6. Infraestructura**

- 1.6.1. Red Vial
  - 1.6.1.1. Red Provincial
  - 1.6.1.2. Red Nacional
  - 1.6.1.3. Características Técnicas
- 1.6.2. Red Ferroviaria
- 1.6.3. Transporte automotor
- 1.6.4. Transporte aereo

**1.7. Recursos Hidráulicos**

- 1.7.1. Zonas bajo riego
- 1.7.2. Potencial hidroeléctrico
- 1.7.3. Sistema hidrico

**1.8. Zonas Agrícolas**

**1.9. Zonas Ganaderas**

**1.10 Zonas Mineras**

**1.11 Zonas Turísticas**

**1.12 Rasgos económicos**

- 1.12.1. Consumo zonal de energía
- 1.12.2. Comparación con Provincia
- 1.12.3. Presupuesto regional
- 1.12.4. Comparación con Provincia

**1.13 Jurisdicciones**

- 1.13.1. Administrativas
- 1.13.2. De servicios
- 1.13.3. Judiciales
- 1.13.4. Eclesiasticas



## 2.- Diagnostico Regional

- 2.1. El sistema urbano regional
- 2.2. Tendencias de desarrollo regional
- 2.3. Sub-regiones

## 3.- El Nucleo Urbano

Análisis

### 3.1. Sector Socio-Demográfico

- 3.1.1. Volúmen de población
- 3.1.2. Crecimientos intercensales
- 3.1.3. Densidad media
- 3.1.4. Índice de hacinamiento
- 3.1.5. Cobertura de servicios
  - 3.1.5.1. Sanidad
  - 3.1.5.2. Educación
  - 3.1.5.3. Esparcimiento
  - 3.1.5.4. Seguridad
  - 3.1.5.5. Comunicaciones
  - 3.1.5.6. Bancos
  - 3.1.5.7. Comercio
  - 3.1.5.8. Hotelería
  - 3.1.5.9. Administración Pública
  - 3.1.5.10 Culto
  - 3.1.5.11 Vivienda

### 3.2. Sector Físico

- 3.2.1. Medio Natural
  - 3.2.1.1. Clima y Microclima
  - 3.2.1.2. Topografía
  - 3.2.1.3. Edafología
  - 3.2.1.4. Paisaje
- 3.2.2. Parcelamiento
- 3.2.3. Uso del Suelo
  - 3.2.3.1. Actividad
  - 3.2.3.2. Edad



3.2.3.3. Estado

3.2.4. Ocupación del Suelo

3.2.4.1. Altura

3.2.4.2. P.O.S.

3.2.4.3. P.O.T.

3.2.5. Red Vial

3.2.5.1. Accesos

3.2.5.2. Trazado

3.2.5.3. Características Técnicas

3.2.5.4. Estado

3.2.6. Transporte

3.2.6.1. Terminales

3.2.6.2. Recorridos

3.2.6.3. Frecuencia

3.2.7. Circulación y Estacionamiento

3.2.7.1. Índice de motorización

3.2.7.2. Sistema circulatorio

3.2.7.3. Estacionamiento

3.2.7.4. Situaciones conflictivas

3.2.8. Infraestructura de Servicios

3.2.8.1. Agua Potable

3.2.8.1.1. Fuentes de aprovisionamiento

3.2.8.2. Cloacas

3.2.8.3. Energía Eléctrica

3.2.8.4. Alumbrado Público

3.2.8.5. Telefonos

3.2.8.6. Gas y Supergas

3.2.8.7. Pluviales

3.2.8.8. Forestación

3.2.9. Áreas Inundables

3.2.10 Edificios de valor Histórico-Cultural

### **3.3. Sector Económico**

#### **3.3.1. Actividad Industrial**

##### **3.3.1.1. Tipo**

##### **3.3.1.2. Volumen**

#### **3.3.2. Actividad Comercial**

##### **3.3.2.1. Tipo**

##### **3.3.2.2. Volumen**

#### **3.3.3. Valor de la Tierra**

##### **3.3.3.1. Area central**

##### **3.3.3.2. Periferia**

#### **3.3.4. Ocupación de la mano de obra por Sectores Productivos ( porcentual)**

#### **3.3.5. Presupuesto Municipal**

#### **3.3.6. Energía electrica facturada**

### **3.4. Sector Legal-Administrativo**

#### **3.4.1. Jurisdicciones**

##### **3.4.1.1. Administrativas**

##### **3.4.1.2. De Servicios**

##### **3.4.1.3. Judicial**

##### **3.4.1.4. Eclesiastica**

#### **3.4.2. Propiedad de la tierra**

##### **3.4.2.1. Privada**

##### **3.4.2.2. Pública**

###### **3.4.2.2.1. Municipal**

###### **3.4.2.2.2. Provincial**

###### **3.4.2.2.3. Nacional**

#### **3.4.3. Medios de Control existentes**

#### **3.4.4. Planes y Proyectos existentes**

El siguiente item es de aplicación en la localidad de Merlo y la sub-región turística que se extiende al sur de la misma, al pie de la cadena de Cosechingones.



### **3.5. Sector Turístico**

#### **3.5.1. Hoteles**

3.5.1.1. Cantidad

3.5.1.2. Capacidad

3.5.1.3. Categoría

#### **3.5.2. Restaurantes**

#### **3.5.3. Esparcimiento**

#### **3.5.4. Camping**

#### **3.5.5. Viviendas en alquiler**

#### **3.5.6. Caza y Pesca**

#### **3.5.7. Relevamiento de puntos de interés para excursiones**

#### **3.5.8. La Población turística**

3.5.8.1. Volumen

3.5.8.2. Estacionalidad

3.5.8.3. Origen

3.5.8.4. Categoría socioeconómica

3.5.8.5. Edad

### **4.- Evaluación y Diagnóstico**

#### **4.1. Tendencias de Crecimiento ( Proyecciones )**

4.1.1. Población

4.1.2. Empleo

#### **4.2. Deficit y Demandas de equipamiento social**

4.2.1. Nivel regional

4.2.2. Nivel urbano

#### **4.3. Deficit y Demandas de infraestructuras**

4.3.1. Nivel regional

4.3.2. Nivel urbano

#### **4.4. Demandas de suelo urbano ( Proyecciones )**

#### **4.5. Definición de la estructura urbana**

4.5.1. Transferencias de suelo rural a urbano no ocupado

4.5.2. Directrices de expansión

- 4.5.3. Relación áreas verdes publicas/habitantes
- 4.5.4. Densidades
- 4.5.5. Criterios de localización de actividades
  - 4.5.5.1. Residenciales
  - 4.5.5.2. Comerciales
  - 4.5.5.3. Industriales
- 4.5.6. Areas de usos no compatibles
- 4.6. Areas de interes historico-paisajistico
- 4.7. Viabilidad Legal-Administrativa
  - 4.7.1. Instrumentación tecnico-legal adecuada a cada nucleo urbano
  - 4.7.2. Grado de cobertura de los items. 5, 6 y 7 adecuados a cada nucleo urbano.

5.- Propuesta - ( Plan Director )

- 5.1. Definición de la estructura urbana
- 5.2. Definición de la trama circulatoria
- 5.3. Delimitación del Area Urbana
- 5.4. Definición de densidades

6.- Normas de Cumplimiento Privado- Código de Uso del Suelo

- 6.1. Zonificación del Uso del Suelo
- 6.2. Definición de tejido urbano y ocupación
  - 6.2.1. Parcelamiento
  - 6.2.2. F.O.S.
  - 6.2.3. F.O.T.
  - 6.2.4. Altura
  - 6.2.5. Líneas de Edificación
- 6.3. Estetica edilicia
- 6.4. Pautas de Circulación y Estacionamiento
- 6.5. Estructura Administrativa necesaria

## **7.- Normas de Cumplimiento Público - Planes y Programas**

**7.1. Cantidad y ubicación de espacios verdes publicos**

**7.2. Infraestructura prioritaria**

**7.2.1. Electricidad**

**7.2.2. Agua**

**7.2.3. Cloacas**

**7.2.4. Pavimentos**

**7.2.5. Forestación**

**7.2.6. Pluviales**

**7.3. Equipamientos Prioritarios**

**7.3.1. Vivienda**

**7.3.2. Educación**

**7.3.3. Sanidad**

**7.3.4. Turismo**

**7.3.5. Administración**

## **8.- Difusión**

**8.1. A nivel de autoridades municipales**

**8.2. A nivel comunidad**



## PUENTES DE INFORMACION

- 1.1. Historia de San Luis de Urbano Nuñez
- 1.2. Geografía de San Luis de Capitanelli y Zamorano  
Geografía de San Luis de Graz
- 1.3. San Luis Reseña Actual - Dirección General de Planes y Programas
- 1.4. Dirección Provincial de Estadística y Censos
- 1.5. C.P.I. Sistema Urbano de San Luis - Arq. Elba Rodríguez  
Dirección de Catastro
- 1.6. Dirección Nacional y Provincial de Vialidad  
Cartografía existente
- 1.7. San Luis Reseña Actual  
Agua y Energía
- 1.8.- 1.9.- 1.10. - San Luis Reseña Actual  
Geografía de San Luis
- 1.11. Dirección Provincial de Turismo  
Relevamiento Personal
- 1.12. Agua y Energía  
Contaduría General de la Provincia  
Síntesis Estadística 1.977
- 1.13. Ministerio de Gobierno y Educación
- 3.1. Dirección Provincial de Estadística y Censos  
Información de las Intendencias
- 3.2. Geografía de San Luis  
Dirección de Catastro  
Información de las Intendencias  
Relevamientos a realizarse  
Empresas locales de servicios  
Empresas provinciales de servicios
- 3.3. Información de las Intendencias  
Contaduría General de la Provincia  
Relevamiento a realizarse  
Informantes Calificados

**Ministerio de Gobierno y Educación**

**3.4. Información de las Intendencias**

**Empresas locales de servicios**

**Obispado de San Luis**

**3.5. Dirección Provincial de Turismo**

**Información de las Intendencias**



