

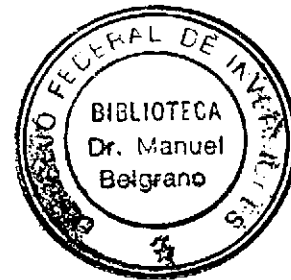
36441

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

ESTUDIO PARTICULARIZADO DEL AREA CENTRAL

CIUDAD DE VILLA MARIA

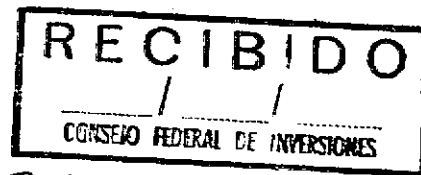
PROVINCIA DE CORDOBA



O/F. 331.9
D26e
1 a b / n
T

PRIMERA ETAPA

PRIMER INFORME PARCIAL



34

CORDOBA, Setiembre 15 de 1991

AUTORIDADES

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA

Sr. Gobernador de la Provincia de La Rioja

SECRETARIO GENERAL

Ing. Juan José Ciáccera

DIRECCION DE COOPERACION TECNICA

Ing. Susana Blundi

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE CORDOBA

GOBERNADOR

Dr. Eduardo César Angeloz

MINISTRO DE ECONOMIA Y FINANZAS

Lic. Jorge Caminotti

- ASESOR M. DE ECONOMIA - REPRESENTANTE ALTERNO ANTE EL C.F.I.

Ing. Pablo Luis Bracamonte

MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

INTENDENTE

Dr. Miguel Angel Veglia

SECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS

Arq. Guillermo Soldavini

SECRETARIO DE HACIENDA

Cr. Daniel Masciotta

EQUIPO DE TRABAJO

DIRECTOR DEL PROYECTO

Arq. Mario Donicelli

EXPERTO ASOCIADO

Arq. Rosa Harari

EXPERTO SECTORIALISTA

Ing. Adriana Cerato

AUXILIARES TECNICOS

Ing. Patricia Maldonado

Cr. Liliana Salerno

APOYO GRAFICO

Arq. Hugo Pereyra

DACTILOGRAFIA

Srta. María Alejandra Aguada

INDICE TEMATICO

Contenidos	Pág
TAREA 1 DEFINICIONES PREVIAS, RELEVAMIENTO Y ANALISIS	
1.1. OBJETIVOS PRELIMINARES DEL ESTUDIO	1
1.2. SIGNIFICADO ACTUAL Y POTENCIAL DEL AREA CENTRAL EN EL CONTEXTO URBANO- REGIONAL	7
ANEXO GRAFICO	12

**ETAPA I ▪ RELEVAMIENTO, ANALISIS Y
DIAGNOSTICO PROYECTIVO**

TAREA 1 DEFINICIONES PREVIAS, RELEVAMIENTO Y ANALISIS

1.1. OBJETIVOS PRELIMINARES DEL ESTUDIO

El propósito básico que se plantea el trabajo es acotar la problemática analizada para el conjunto de la ciudad, refiriéndola específicamente a un área que presenta características singulares con la finalidad de aportar soluciones a las situaciones críticas detectadas, en el marco de las propuestas formuladas por el Plan de Ordenamiento Urbano recientemente finalizado.

Se define como Area Central al sector urbano delimitado por los cuatro grandes boulevares (Vélez Sársfield al Norte; España - Alvear al Este; Sarmiento al Sur y Cárcano - Italia al Oeste), resultado de un trazado original efectuado por Don Santiago Echenique en el año 1867; el que fue ampliado y corregido mínimamente por los Sres. Joaquín Pereyra y Marcelino Arregui para su aprobación por el Superior Gobierno de la Provincia en el año 1883. (Planos Nº 1 y 2)

Se configura así un cuadrilátero de trama regular basada en el clásico damero, con una alta ocupación fundiaria y una elevada concentración de usos comerciales, institucionales, administrativos y financieros de alcance urbano y regional, organizados en torno a la estación de trenes, origen del asentamiento.

"Dada la elevada concentración de actividades de servicios acompañada por un uso residencial de media densidad, es el distrito que posee vida urbana más intensa, en especial el sector caracterizado como microcentro, con foco de gravitación en la Plaza Centenario, ubicada al N.E. de la estación del ferrocarril."

"Existe un predominio marcado de la vivienda individual, destacándose la particularidad de no contar con edificación en altura, salvo casos muy aislados, por lo cual conserva en gran medida su imagen tradicional, la que se complementa mediante una adecuada forestación y espacios verdes bien mantenidos."¹

Del estudio a realizar surgirá la conveniencia de incorporar algún sector adyacente al Area Central, que manifieste una tendencia a receptar la expansión de funciones centrales y por lo tanto requiera de un tratamiento conjunto y complementario a la misma.

Entre los objetivos de mayor trascendencia formulados en el Plan de Ordenamiento Urbano y referidos al Area Central de la ciudad, a partir de los cuales habrá que delinear la estrategia de intervención particularizada y su posterior instrumentación normativa, se pueden citar:

- * Consolidar y reforzar el rol estructurante del Area Central como centro comercial y de servicios a nivel urbano y microregional, promoviendo su función histórica de centro articulador de medios complementarios de transporte.
- * Propiciar una adecuada mixturación de actividades, estimulando la diversidad y complementariedad de usos, que revitalice el centro y favorezca la animación urbana.

¹ Extraído de: Síntesis de la Conformación Urbana Actual (pág. 83) Plan de Ordenamiento Urbano y Microregional de Villa María. Consejo Federal de Inversiones. 2º Etapa. 2º Informe Parcial. Febrero 1990.

- * Promover la paulatina descentralización de ciertas actividades comerciales y de servicio a sectores intermedios y periféricos, en función de los requerimientos de accesibilidad local y regional.
- * Orientar la expansión de las funciones centrales en un todo de acuerdo a las tendencias detectadas y a la propuesta de estructuración físico-funcional adoptada en el EDOU.
- * Impulsar la erradicación de los sectores centrales de actividades industriales y de almacenamiento incompatibles con el uso residencial del entorno y que producen el deterioro del medio ambiente.
- * Revertir la tendencia a la excesiva subdivisión del suelo en zonas centrales y pericentrales, con la consiguiente dificultad para emprender procesos de renovación y revitalización.
- * Preservar en la imagen urbana del Area Central la importante presencia del verde, manteniendo el equilibrio entre espacios edificados y libres de uso público.
- * Contribuir a mantener los valores simbólicos del centro, mediante la incorporación de ámbitos paisajísticos de interés y la refuncionalización y puesta en valor de tipologías edilicias de significación histórico - patrimonial.

- * Propiciar que el desarrollo de actividades culturales se efectúe prioritariamente en edificios que tengan valor simbólico y estén ligados a la identidad de cada lugar.
- * Optimizar las condiciones de accesibilidad a las distintas funciones centrales, adecuando en cada caso la relación entre el vehículo y el peatón.
- * Reordenar el tráfico de paso que interfiere con las actividades centrales, en especial el correspondiente al transporte de cargas.
- * Procurar una más eficiente prestación de los servicios de infraestructura mediante la coordinación entre las diversas jurisdicciones intervinientes.

En base a los objetivos precitados, al comportamiento evidenciado por el Area Central en el contexto urbano-regional y a las funciones propuestas por el nuevo Plan de Ordenamiento Urbano; el presente estudio se plantea indagar sobre el comportamiento funcional de las distintas zonas componentes del Area a los fines de delinear las condiciones de mixtura en el uso del suelo, procurando aprovechar las condiciones de compatibilidad funcional y ambiental de las distintas actividades.

La sucesiva superposición de variadas actividades ha dado lugar a zonas con características disímiles dentro del Area, que es preciso reconocer e identificar como paso previo

a particularizar las políticas de uso y ocupación que ordenen los futuros procesos de renovación, evitando distorsiones y disfuncionalidades que deterioren la calidad ambiental de la misma.

Se procurará identificar sectores o ámbitos aptos para futuros emprendimientos urbano-arquitectónicos, que posibiliten la participación de profesionales del medio a nivel de ideas preliminares o anteproyectos en el marco de la normativa propuesta.

A título preliminar se consideran como zonas de posible intervención las áreas de refuncionalización integradas por las propiedades del ferrocarril, de incidencia vital en la organización del Area Central, y el Area Especial ubicada en la intersección de los Boulevares Cárcano y Sarmiento, que incorpora una zona del río de particular significado paisajístico y ambiental.

Respecto a la ocupación del suelo se establecerán para cada caso los planos límites del volumen edificable por tamaño de parcela, acordes con la densidad poblacional admitida para la zona y la jerarquía tipológico-funcional de las vías, tomando en consideración la configuración de ámbitos de interés y la presencia de elementos tipológicos de valor histórico y/o arquitectónico.

La normativa deberá promover acciones que tiendan al englobamiento parcelario y facultar al municipio a desarrollar procesos de concertación en emprendimientos de alto impacto.

Otra situación a la que se debe dar respuesta es la referida al ordenamiento del tránsito y al estacionamiento, acordes con la jerarquía vial adoptada, identificando posibles situaciones preferenciales para el transporte público y el desplazamiento peatonal en la zona de mayor concentración comercial.

También se contempla dar respuesta a los requerimientos en materia de infraestructura de servicios, evaluando el comportamiento de la oferta en función de la capacidad de las redes y las alternativas de ocupación propuestas en cada subzona.

En síntesis, los lineamientos básicos de la tarea a emprender, estarán referidos a:

- o Identificar situaciones problemáticas en los distintos campos de estudio (áreas temáticas).
- o Proponer una serie de acciones instrumentales y de gestión que posibiliten reafirmar el rol propuesto por el Plan de Ordenamiento Urbano para el Area Central en el contexto regional y urbano, tendiente a su revitalización físico-ambiental.
- o Formular proyectos considerados estratégicos, tanto por su impacto social como su incidencia presupuestaria, determinando las prioridades en su ejecución.
- o Perfeccionar y completar la normativa propuesta en el Plan de Ordenamiento Urbano.
- o Generar e impulsar la participación de los profesionales del medio en la elaboración de propuestas de intervención urbano-arquitectónicas, como una manera de acrecentar su grado de compromiso para con la ciudad.

1.2. SIGNIFICADO ACTUAL Y POTENCIAL DEL AREA CENTRAL EN EL CONTEXTO URBANO - REGIONAL

Por ser el sector urbano hoy denominado Area Central el sitio donde la ciudad tuvo su origen, manteniéndose hasta los primeros años de este siglo dentro del límite formado por los cuatro grandes boulevares, es necesario remontarse brevemente a los orígenes del asentamiento con la finalidad de caracterizar las funciones que impulsaron su crecimiento inicial.

El nacimiento de Villa María encuentra su razón en la voluntad expresa de asentar la Estación del entonces Ferrocarril Central Argentino por parte del propietario de la estancia "Paso de Ferreira", el terrateniente y político porteño Manuel Anselmo Ocampo en el año 1867.

Ubicado el sitio al norte del Río Talamochita, en frente a la población de Villa Nueva, fue durante varios años punta de riel del ramal proveniente de Rosario, concentrando casi todo el tráfico comercial desde el centro y oeste del país hacia el puerto, lo que significó un impulso decisivo para la consolidación y posterior crecimiento del núcleo urbano primitivo.

La posterior ejecución de los ramales a Córdoba y Río Cuarto y la construcción de una importante playa de maniobras, transforman a Villa María en un nodo ferroviario estratégico a nivel nacional, con una intensa actividad comercial, prestadora de servicios a una región agropecuaria que recibe los beneficios de la colonización emprendida por las distintas corrientes inmigratorias.

Complementa a estas funciones una importante actividad hotelera, debido a su estratégica ubicación en la ruta de Rosario a Córdoba.

Ello queda reflejado en citas de la época donde se hace mención a la presencia de gran cantidad de comercios, cuatro grandes hoteles y tres casas de ramos generales, un aserradero y un molino, como edificios singulares².

Es entonces la actividad mercantil generada por el nodo de transporte lo que caracteriza inicialmente la función dominante del núcleo urbano, desarrollada en los alrededores de la estación de trenes y complementada con actividades manufactureras y de servicio (en especial hotelería) y vivienda individual³.

La creación de la Fábrica Militar de Pólvoras y Explosivos en el año 1937 produjo un fuerte impacto expansivo sobre las actividades comerciales y de servicios locales y regionales, consolidando la ocupación de los sectores centrales y produciendo una importante renovación de la vivienda más antigua y la construcción de importantes obras públicas.

En el período 1945-1965, caracterizado por el auge de la actividad industrial, se producen numerosos asentamientos manufactureros y depósitos de tamaño pequeño y mediano, algunos incompatibles con la actividad residencial del entorno debido a la molestia originada en las operaciones de carga y descarga de mercaderías y en el estacionamiento de vehículos de transporte pesado. Se consolida totalmente la ocupación del Área Central, produciéndose cierta renovación en los sectores más antiguos y degradados.

² Una pormenorizada reseña se encuentra en : "Historia de Villa María y de sus Barrios: Tomo II de Historia Popular de Villa María. Bernardino S. Calvo. Cámara de Senadores de la Provincia de Córdoba. 1989.

³ Para una ampliación del tema consultar: "Plan de Ordenamiento Urbano y Microregional de Villa María". Consejo Federal de Inversiones. 2º Informe Parcial. Febrero 1989. Tema: Evolución histórico-catastral (pág. 21 y sgtes).

A partir de 1965 el decrecimiento acentuado del sector industrial y la retracción en la actividad comercial, paralelamente a un marcado incremento en los servicios financieros y administrativos, caracterizan la función básica actual de la ciudad como prestadora de servicios agro-industriales de cierta especialización a localidades intermedias y menores de la microregión de influencia, donde el Area Central juega un papel predominante dado el alto grado de concentración de las actividades terciarias y de equipamiento que en ella se asientan, lo que acrecienta la dependencia de los sectores intermedios y periféricos.

El cierre de numerosos establecimientos industriales y el cambio de rubro de otros, produce el creciente deterioro de algunos sectores del Area Central con escasa tendencia a la renovación en el corto plazo. Una mayor dinámica evidencian los sectores ubicados sobre los bulevares perimetrales y ciertas arterias comerciales en el interior del Area.

La reducción a su mínima expresión de los servicios ferroviarios como resultado de una política recesiva del sector, han incidido en una pérdida de dinámica del Area, en especial en los sectores aledaños a la estación ferroviaria, a lo que se suma la falta de mantenimiento de los terrenos fiscales y su incidencia negativa en el aspecto paisajístico y ambiental.

El modelo propuesto por el Esquema de Ordenamiento Urbano "tiende a modificar la manifiesta dependencia de los sectores intermedios y periféricos con el Area Central, a partir de revitalizar los incipientes centros barriales, concentrando en ellos equipamiento social y recreativo, complementado con actividades comerciales y de servicios, como resultado de una política de descentralización de algunas funciones administrativas, lo que permitirá afianzar la identidad barrial y lograr una mayor autonomía funcional."

"Como contrapartida se trata de reforzar las funciones del Area Central como principal centro de servicios de escala urbana y regional, promoviendo la localización de actividades que provoquen una mayor dinámica, aunque preservando su imagen tradicional."

"El proyecto del ferrocarril urbano persigue el propósito de dotar el Area Central de un creciente dinamismo al transformarla en un nodo articulador del sistema integral de transporte público, posibilitando una adecuada complementación entre los distintos medios (automotor público, automotor privado y ferroviario)."⁴

Consecuente con los objetivos planteados para el Area Central, por ser el núcleo de mayor jerarquía y de mayor especialización multifuncional de alcance urbano-regional, se transforma en el distrito más apto para receptor los procesos de modernización y especialización de ciertos tipos de servicios estratégicos para el desarrollo, ya se trate de servicios a la producción, al consumo, al intercambio, al abastecimiento y a la gestión administrativa de los organismos públicos.

Se pretenden rescatar los valores simbólicos y representativos como centro que pretende identificar al habitante con su pasado histórico, a través de la refuncionalización y puesta en valor de tipologías de valor histórico-patrimonial y su adecuada relación con el contexto.

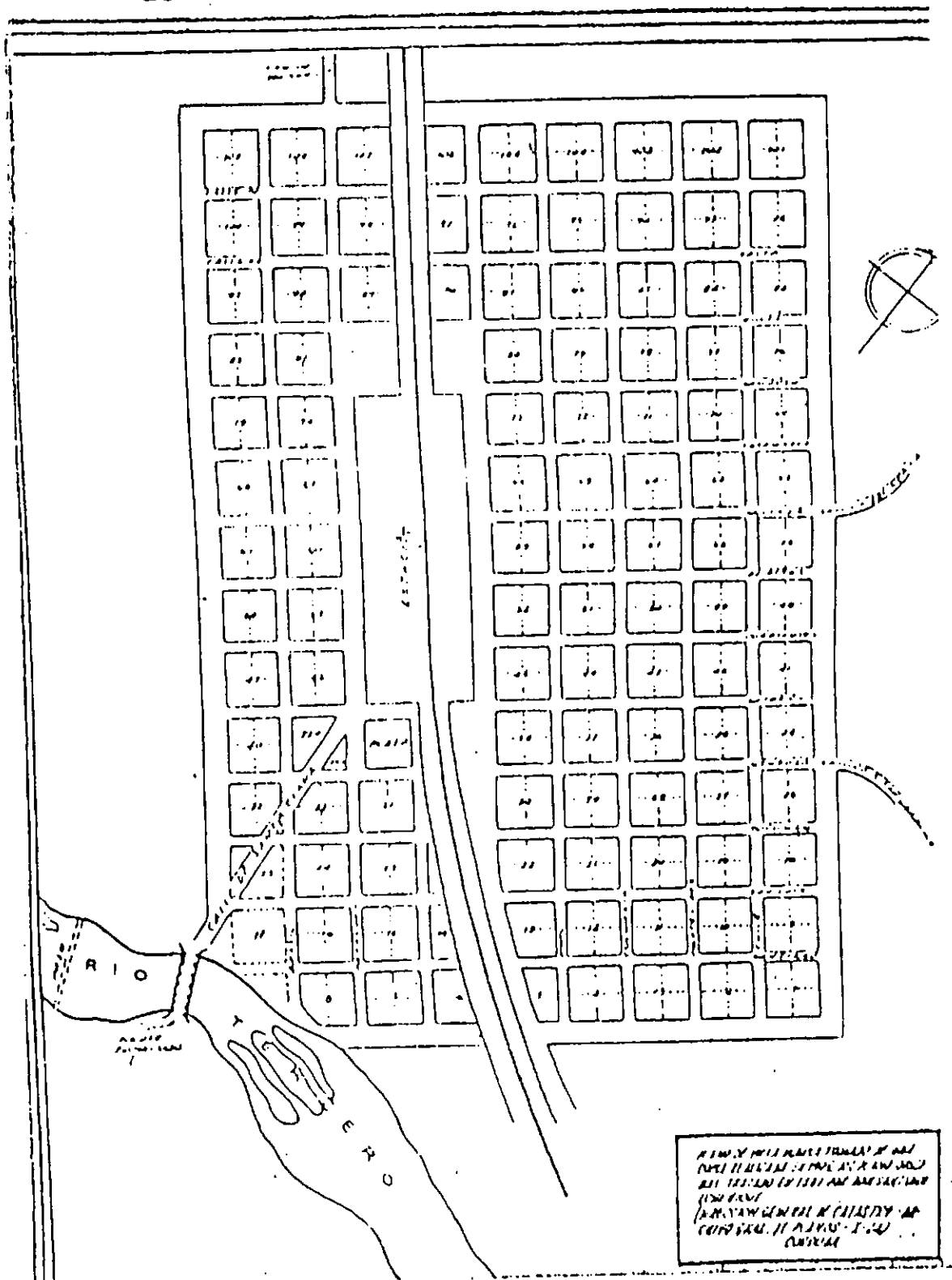
⁴ Extraído de: Conformación Urbana Adoptada (págs. 2 y sgtes.). Plan de Ordenamiento Urbano y Microregional de Villa María. Consejo Federal de Inversiones. Tercera Etapa. Informe Final. Marzo 1991.

En síntesis, se trata de afianzar el papel de centro de servicios múltiples de jerarquía urbano-regional, orientando las tendencias de renovación para evitar la degradación física y ambiental con pérdida de identidad, a la vez que corregir las disfuncionalidades y las situaciones de desequilibrio entre la oferta y la demanda.

Es necesario mantener e incentivar su carácter de ámbito que el habitante identifique como lugar propicio para múltiples encuentros sociales, máxima diversidad y animación de la ciudad, fortaleciendo la articulación con los nodos barriales tendiendo a lograr una más eficiente estructuración del sistema urbano.

ANEXO GRAFICO

**Plano original trazado en 1867
por Don Santiago Echenique
donde se observa la calle de Santa Clara**



PLANO N°:1.

Fuente: Archivo Histórico Municipal
Ciudad de Villa María.
Publicado en: CALVO B. "Historia
de Villa María y de sus Barrios".

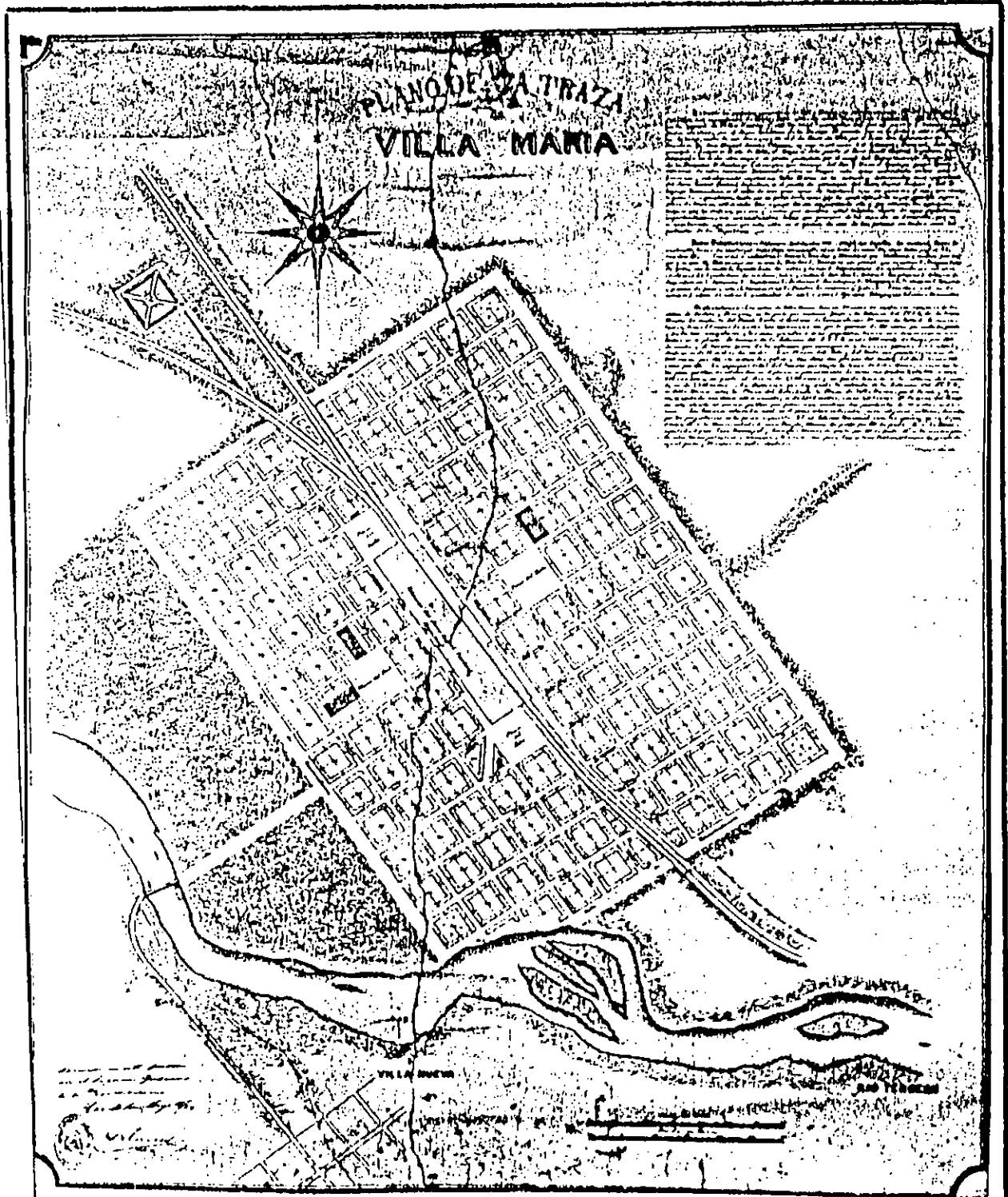
PLANO N°2

APROBADO POR EL SUPERIOR GOBIERNO DE LA PROVINCIA

EL 16-5-1883

EN BASE AL PROYECTO PRESENTADO POR LOS SEÑORES

JOAQUIN PERLYRA y MARCELINO ARREGUI



PLANO N°:2.

Fuente: Archivo Histórico Municipal
Ciudad de Villa María.

Publicado en: CALVO B./"Historia
de Villa María y de sus Barrios".