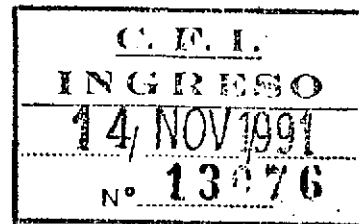


CORDOBA, 14 de Noviembre de 1991

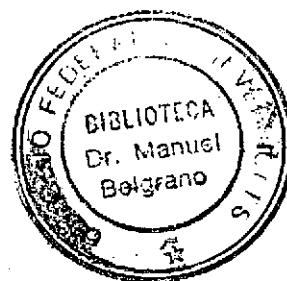
Señor  
Secretario General del  
Consejo Federal de Inversiones  
Ing. JUAN JOSE CIACERA  
S \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ D



Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a fin de elevar a su consideración el Segundo Informe Parcial de la Primera Etapa correspondiente al Trabajo: Estudio Particularizado del Area Central de la Ciudad de Villa María, de conformidad al contrato suscripto.

Sin otro particular, saludo a Ud. con atenta consideración.

  
Ara. MARIO DONICELLI  
Experto Contratado



**CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES**

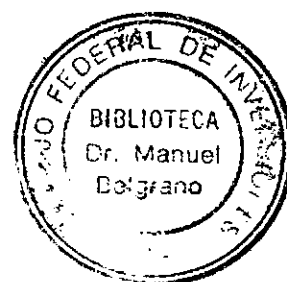
**ESTUDIO PARTICULARIZADO DEL AREA CENTRAL**

**CIUDAD DE VILLA MARIA**

**PROVINCIA DE CORDOBA**

**PRIMERA ETAPA**

**SEGUNDO INFORME PARCIAL**



**CORDOBA, Noviembre 14 de 1991**

## **AUTORIDADES**

### **CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES**

**PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA**

Sr. Gobernador de la Provincia de La Rioja

**SECRETARIO GENERAL**

Ing. Juan José Ciácerá

**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
	1.3. DEFINICION DE SECTORES DE ESTUDIO	1
	1.3.1. Uso del Suelo	1
	1.3.2. Población	4
	1.3.3. Equipamiento Comunitario	5
	1.3.4. Edificios y Ambitos Significativos	8
	1.3.5. Sistema Vial y Transporte	10
	1.3.6. Infraestructura de Servicios	12
	1.4. RELEVAMIENTO OFERTA-DEMANDA Y ANALISIS PRELIMINAR	13
	1.4.1. Uso del Suelo y Población	13
	1.4.2. Equipamiento Comunitario	16
	1.4.3. Edificios y Ambitos Significativos	20
	1.4.4. Sistema Vial y Transporte	22
	1.4.4.1. Red Vial	22
	1.4.4.2. Tránsito	24
	1.4.4.3. Estacionamiento	24
	1.4.4.4. Transporte	26

Contenidos	Pág.
1.4.5. Infraestructura de Servicios	28
1.4.5.1. Agua Potable	28
1.4.5.2. Desagües Cloacales	28
1.4.5.3. Desagües Pluviales	29
1.4.5.4. Red Pavimentada	29
1.4.5.5. Alumbrado Público	29
1.4.5.6. Energía Eléctrica	29
1.4.5.7. Recolección de Residuos - Barrido y Limpieza de Calles	30
1.4.5.8. Gas	30
1.4.5.9. Teléfonos	31

#### ANEXO GRAFICO

#### ANEXO DE PLANOS

## INDICE DE PLANOS

Plano N°	Contenido
3	Equipamiento - Area Central
4	Edificios de Valor Histórico - Patrimonial
5	Red Vial Principal
6	Tránsito
7	Puestos de Muestreo
8	Accidentes
9	Vías Peatonales
10	Estacionamiento
11	Espacios Restringidos al Estacionamiento
12	Estacionamiento Medido
13	Zonas de Transgresiones de Estacionamiento
14	Transporte de Cargas
15	Transporte Ferroviario
16	Desagües Pluviales
17	Alumbrado Público
18	Teléfonos Públicos

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



## TAREA 1    DEFINICIONES PREVIAS, RELEVAMIENTO Y ANALISIS

### 1.3.        DEFINICION DE SECTORES DE ESTUDIO

#### 1.3.1.    Uso del Suelo

El objetivo del sector es indagar sobre la manifestación objetiva de la apropiación del medio físico-espacial por parte de las actividades desarrolladas por los individuos, familias y grupos sociales, acordes con las características propias de cada actividad y a sus requerimientos de relación con el conjunto de funciones urbanas y regionales.

En el caso particular del Area Central, objeto de este análisis, la consideración del uso del suelo en sus diversas modalidades adquiere singular importancia, dada la multiplicidad y elevado grado de concentración de las funciones que se desenvuelven en un ámbito considerablemente reducido, en relación a la totalidad de la planta urbana, y a la puja de intereses en juego para lograr ventajas situacionales dada la elevada renta potencial que ofrecen determinados sectores internos.

Se tratará de reconocer la distribución espacial de las distintas actividades localizadas en el Area, identificando los tipos de usos predominantes por zonas y el grado de mixtura y/o especialización que caractericen sub-áreas de relativa homogeneidad, así como observar las tendencias de ocupación del suelo en respuesta a las distintas modalidades y preferencias de uso del espacio por parte de la población y las instituciones públicas y privadas.

Ello posibilitará la instrumentación de las políticas de uso y ocupación futuras y su implementación normativa, como complemento de las pautas fijadas en el Código Urbanístico General elaborado en el Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional.

También se deberán reconocer las modalidades de ocupación parcelaria (de suelo y en altura) por parte de cada actividad, reconociendo las situaciones típicas por grupos de actividades (residencial, comercial y de servicios, institucional e industrial y de almacenamiento), considerando las situaciones generadas por la mixtura de usos y la elevada concentración, lo que agudiza los problemas de incompatibilidad funcional y ambiental, ocasionando situaciones conflictivas dada la ausencia de regulación y mecanismos de control de los asentamientos.

Se tratan en puntos separados aquellos usos referidos a las actividades institucionales y de esparcimiento (equipamientos), al transporte y a las comunicaciones.

Asimismo se tendrán en cuenta las tendencias evidenciadas en la intensidad de ocupación basadas en la evolución temporal específica de cada tipo de actividad, tanto en lo que hace a su propio desenvolvimiento como a sus relaciones con las demás, lo que condiciona el uso de un determinado tamaño de lote (requerimiento de acceso y estacionamiento por ejemplo).

Es necesario confrontar esta situación con los procesos de subdivisión de la tierra, identificando las características del parcelamiento en cuanto a su forma y dimensiones, ya que el elevado valor de la tierra tiende a favorecer situaciones especulativas que condicionan negativamente potenciales procesos de renovación.

Al haber sido caracterizada en el Plan de Ordenamiento Urbano como un área consolidada donde se manifiestan muy puntualmente incipientes procesos de renovación, es importante detectar a través de la calidad, edad y estado de conservación de la edificación, el grado de potencialidad o restricción que presenta el tejido actual para su reemplazo por obsolescencia, a lo que habrá que correlacionar con la

densidad de población actual y prevista que permita determinar la cantidad de personas involucradas en futuros procesos de renovación que pudieran llegar a producirse.

En síntesis, el análisis que se aborda es una profundización de la caracterización físico-funcional y socio-económica efectuada en la etapa del Diagnóstico del Plan de Ordenamiento Urbano, reconociendo su situación presente e identificando las tendencias manifestadas, así como la predisposición que presentan las distintas sub-áreas internas para receptar acciones de renovación y/o refuncionalización, lo que posibilitará definir y caracterizar la estructura de los patrones normativos a proponer en la legislación particularizada que se elaborará como culminación del presente estudio.

### 1.3.2. Población

Este sector de estudio se plantea como objetivo analizar las modalidades en la distribución de la población en el Area Central, detectando aquellas sub-áreas con distintos grados de concentración a los fines de su consideración en los futuros patrones a normar en la legislación particular.

Se tiende con ello a dar adecuada respuesta a los requerimientos tanto funcionales como formales de las diversas actividades en la ocupación del suelo, observando la tendencia a densificarse de algunos puntos, áreas o tramos internos al Area, en relación al mantenimiento de adecuadas condiciones de accesibilidad, racional aprovechamiento de la infraestructura instalada, capacidad de soporte ambiental y costo de la tierra. También se tendrán en cuenta la presencia de elementos de interés histórico, arquitectónico o paisajístico.

### 1.3.3. Equipamiento Comunitario

El objetivo fundamental del estudio del Equipamiento en el Esquema de Ordenamiento Urbano se centró en la detección de problemas de índole físico-funcional, como también económico y social, con el propósito de adecuar los recursos disponibles (oferta) a las necesidades actuales y futuras de la población (demanda actual y potencial).

La información fue reunida y procesada según dos amplios sectores: social y administrativo financiero.

En el primero se incluye educación, salud, cultura, culto, turismo, deportes y recreación, verde; en tanto en el segundo grupo se consideran las redes administrativas de los organismos gubernamentales, de seguridad, servicios públicos y las instituciones crediticias y financieras.

El estudio precitado se centró en dos enfoques, el primero referido a las distintas unidades y jerarquías del equipamiento, a su estructura y su organización funcional y espacial. El segundo, se refiere a los distintos ámbitos espaciales o áreas de influencia de los tipos de equipamiento considerados, según sea su alcance local, sectorial, urbano o urbano-regional.

Enmarcado en el diagnóstico global, el objetivo del presente estudio en relación al Equipamiento consiste en particularizar el análisis para el Area Central, haciendo hincapié en la función estructurante del mismo. O sea el equipamiento como agente generador de una imagen urbana, capaz de identificar sectores, de estructurarlos espacialmente y calificarlos.

Como resultado del análisis previsto se pretende detectar situaciones diferenciadas conforme al grado de concentración de las actividades consideradas que permitan, in-

terrelacionado con la consideración de los usos del suelo restantes, delimitar subzonas con características incipientes o manifiestas que se justifique incentivar o controlar.

Cabe aclarar que el análisis detallado fue objeto del estudio anterior, habiéndose detectado problemas tanto ligados a la gestión interna de cada centro como a las fallencias de las redes y habiéndose formulado pautas de acción para la resolución de los mismos.

Asimismo se señalan situaciones que puedan ser resueltas con intervenciones en sectores exteriores al Area Central misma, que permitan descomprimirla, desplazando la demanda hacia las áreas pericentrales o periféricas.

Se tendrá en cuenta, eventualmente, algún déficit detectado en el diagnóstico global que, confrontado con la demanda actual - población Censo 91 - pueda haberse agudizado y justifique una intervención prioritaria, sea directa o normativa.

Se recomendarán intervenciones que a la vez que resuelvan un déficit o una necesidad funcional permitan revitalizar áreas adyacentes al sector urbano tratado, con tendencia al deterioro.

Cabe reiterar que las acciones propuestas tendrán como marco el objetivo general planteado para el Area Central: "descentralizar las actividades incompatibles y aquellas que a efectos de maximizar su propio funcionamiento así lo requirieran sin debilitar el rol del Area Central como único centro multifuncional a escala urbana y regional".

Se formularán pautas que contemplen el paulatino crecimiento del centro urbano con la consiguiente complejización de los servicios centrales, particularmente de tipo administrativo-financiero e institucional.

El análisis del grado de concentración espacial de sedes e instituciones permitirá calificar áreas con cierto grado de especialización, en tanto la detección de elementos singulares permitirá caracterizar áreas a cuya identidad contribuya la presencia de los mismos.

Se analizará el grado de dominancia de las actividades consideradas; su mixturación y grado de compatibilidad ambiental o funcional con otros usos, que oriente las futuras acciones en materia de equipamiento.

Se indagará sobre situaciones de equipamientos que no conformando una red jerarquizada en la estructura urbana, se polarizan en el Area Central e impactan a la misma en términos de congestionamiento de tránsito y fuerte demanda de estacionamiento.

El presente estudio culminará con la identificación de situaciones problemáticas en relación a los aspectos analizados, a efectos de proponer acciones directas, de gestión y promoción que tiendan a concretar los objetivos generales y, en el marco de la pauta global planteada consistente en propender a la configuración de redes de equipamientos a fin de alcanzar una distribución equilibrada de las prestaciones.

#### 1.3.4. Edificios y Ambitos Significativos

En este sector de estudio y atento al objetivo general planteado en el Plan de Ordenamiento Urbano expresado en "mantener valores simbólicos y paisajísticos de interés y refuncionalización y puesta en valor de tipos edilicios de significación histórico-patrimonial"<sup>1</sup> se propone profundizar el conocimiento del Area desde el punto de vista de su significado, que oriente las acciones futuras en esa dirección.

Se entiende el sector urbano bajo estudio como un conjunto de partes diferenciales que tienen condiciones especiales de diseño. Una de las intenciones de este campo temático es la delimitación y caracterización de esas partes para la definición de las actuaciones particulares correspondientes.

En el marco de las consideraciones y propósitos al respecto adelantadas en el informe precedente, se propone el tratamiento de aspectos como tipos y conjuntos de edificios; atributos de tramos, nodos, vías; tipos de galerías; espacios con valor paisajístico o ambiental de interés turístico. Se trata de reforzar en el análisis la dimensión cualitativa de los componentes físico-espaciales.

En el primer caso se considerarán tipos de valor histórico o monumentos aislados o agrupados, singulares en cuanto a su ubicación en la trama, su relación con el espacio urbano o su carácter morfológico.

Una consideración especial merecen los elementos de valor patrimonial. "Edificios notables, construcciones anti-

---

<sup>1</sup> Estudio Particularizado del Area Central - Villa María - Primera Etapa - Primer Informe Parcial - Setiembre 1991.



guas aún en pie" según la expresión del Arq. Carlos Pajón<sup>2</sup> acerca de las cuales se pondrá especial atención en detectar si caracterizan el área, si se agrupan conformando tramos o núcleos, y en la clasificación de las áreas de emplazamiento de los mismos en cuanto a su dinámica de cambio, lo que condicionará las recomendaciones que se planteen para su tratamiento futuro.

Dentro del perímetro de cada unidad de actuación se definirá, como resultado del análisis previsto, sus sectores particulares y unidades estructurales.

Finalmente se harán proposiciones referentes a la protección, mejoramiento, ordenamiento, cambio y a la creación de elementos integradores del tejido urbano preexistente; recomendaciones referentes a la red de espacios públicos, sistema de equipamiento comunitario, etc., complementado con la red de transporte, de servicios y de circulación.

Asimismo se propondrán pautas de orden ambiental como protección y/o dotación de áreas verdes, defensa del paisaje natural que da identidad al lugar y control de la contaminación.

---

<sup>2</sup> Guía ciudadana y turística - Villa María - Villa Nueva - 1989.

### 1.3.5. Sistema Vial y Transporte

Desde un punto de vista sistémico este campo de estudio es el subsistema de movilidad que forma parte de un sistema mayor que es la ciudad. A su vez su tratamiento no puede considerarse aislado por dos puntos de vista:

- a. El subsistema de movilidad está estrictamente relacionado con las actividades de permanencia considerando como tales a las básicas, de servicio y residenciales condicionando el mismo sus localizaciones y distribución general.
- b. El sistema vial y transporte no puede estructurarse en el marco de un ámbito cerrado en el Area Central ya que es un sistema altamente relacionado con la ciudad y el medio externo a la misma, señalando la particular importancia de esta área por ser la zona con mayor intercambio de viajes.

El presente trabajo no tiene el alcance de un estudio completo de ordenamiento y racionalización del tránsito para el Area Central, ya que sería necesario una investigación que no se encuadra dentro del tiempo ni el presupuesto del plan de trabajo enunciado anteriormente pero sí se pretende dentro de las restricciones antes mencionadas llegar a determinar problemas existentes y lineamientos preliminares de intervención.

El objetivo fundamental de este sector es:

Promover adecuadas condiciones de accesibilidad a las distintas actividades que se desarrollan en el Area Central tratando de eliminar las fricciones tanto en el flujo de tránsito como en la relación vehículo-peatón.

En su estudio se abarcarán varias áreas temáticas sobre las cuales se hará un relevamiento un diagnóstico de situación, se detectarán problemas y se llegará a determinar pautas preliminares de acción.

Estos aspectos están íntimamente relacionados entre ellos por lo cual en algunos puntos del trabajo se estudiarán por separado y en otros en forma conjunta.

Se determinará la red vial principal teniendo en cuenta que conduce los mayores flujos de tránsito que relacionan movimientos urbanos e interurbanos.

Se analizará el tránsito contando con flujos del mismo determinados en el estudio del Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional de la ciudad de Villa María (CFI - 1991); sentido de las calles, señalización luminosa, señalización vertical y horizontal, accidentes y se analizará el estacionamiento teniendo en cuenta la oferta real para el mismo, la demanda existente (medida dentro de las limitaciones del presente estudio) y las fricciones marginales que generan tanto en el estacionamiento lateral como el ocasional (operaciones de carga y descarga de mercancía, ascenso y descenso de pasajeros).

Se investigará el transporte automotor de pasajeros urbano en lo que respecta a recorridos, frecuencias y paradas analizando la necesidad de reubicación de líneas o vías preferenciales para su movilidad.

Se estudiará el sistema de transporte automotor de pasajeros interurbano desde el punto de vista de los trayectos que desarrolla en el Area Central como el impacto que produce la terminal de ómnibus ubicada en las inmediaciones de la zona objeto de análisis y por último el sistema ferroviario como barrera estructural que divide el área generando conflictos de tránsito para transponerla.

### 1.3.6. Infraestructura de Servicios

El objetivo general de este sector es determinar la capacidad de la oferta de infraestructura de servicios para dar respuesta a los requerimientos de la demanda tanto a la actual como condicionando las distintas alternativas de ocupación que se propongan.

Para tal fin se estudiarán varios aspectos temáticos, a saber: Provisión de agua potable, Desagües cloacales, Desagües pluviales, Gas, Energía eléctrica, Alumbrado público, recolección de residuos, Red pavimentada, Barrido y limpieza de calles.

Se detectarán problemas relacionados con la capacidad de responder adecuadamente con el servicio (Ej. agua potable: presión adecuada, etc.), necesidad de renovación, de completamiento de redes, aumento de frecuencias de algunos servicios, reacondicionamiento, etc.

Por último se enunciarán aquellos lineamientos preliminares de intervención para las situaciones deficitarias detectadas.

#### 1.4. RELEVAMIENTO OFERTA - DEMANDA Y ANALISIS PRELIMINAR

##### 1.4.1. Uso del Suelo y Población

Con el objeto de obtener la información necesaria relativa al uso y ocupación del suelo, que permitiera delimitar su areado en base a la distribución y concentración relativa de las actividades en el Area Central, se decidió trabajar con datos a nivel de parcelas, los que se procesaron tomando a la manzana como unidad de análisis.

A esos efectos se utilizan los datos referidos al tipo de uso por parcela contenidos en los listados de la Encuesta Piloto, realizada por la Municipalidad de Villa María con la supervisión de la Dirección de Estadísticas y Censos de la Provincia, como tarea previa al Censo Nacional de Población y Viviendas concretado en el corriente año, complementadas con datos del padrón de industria y comercio de la Dirección de Rentas Municipal.

Del procesamiento que se está realizando y posterior análisis de la información obtenida se podrá conocer con precisión la distribución de los distintos usos por calle, pudiéndose determinar su grado de concentración en función del número de unidades por manzana. Los grupos conformados están referidos a: vivienda individual y colectiva, establecimientos comerciales y de servicios, institucional, industrial y de almacenamiento (depósitos).

Del Censo Nacional '91 se obtienen los datos de cantidad de habitantes y viviendas por manzana, que permitan calcular las densidades poblacional (habitantes por manzana) y residencial (viviendas por manzana), procesamiento que resulta sumamente complejo y lento dado que se tiene que trabajar a nivel de las cédulas censales por segmento, ya que la delimitación de los radios censales adoptada oficialmente no permite

obtener directamente la información referida al área bajo análisis.

Para contar con datos sobre las características del fraccionamiento, grado de ocupación y nivel edilicio se utilizaron las planchas catastrales y las planillas de valuación suministradas por la Dirección de Catastro Municipal.

De las mismas se obtienen la forma, dimensiones de las manzanas y el ancho de las calles, lo que permite caracterizar la trama de base, complementada con las superficies de las parcelas y las relaciones frente/fondo de las mismas, a los fines de identificar situaciones que requieran de una consideración particular en los patrones normativos.

Se obtienen también datos referidos a la superficie cubierta por parcela, lo que posibilita calcular la densidad fundiaria (porcentaje de lotes ocupados en relación al total de lotes de la manzana), el Factor de Ocupación del Suelo (FOS) y el Factor de Ocupación Total (FOT) parcelario y por manzana.

Los datos sobre la categoría de la edificación y su antigüedad, permitirán determinar las condiciones de aptitud para receptar probables intervenciones con el objeto de concretar futuros procesos de renovación.

El estado de conservación de lo edificado y la presencia de retiros sobre fachada o laterales se obtienen del relevamiento de campo, por no contarse aún con la aerofotografía actualizada.

Al momento de cerrar el presente informe se está procesando la información relativa al Censo Nacional de Población y Vivienda, cuya complejidad ya se ha expresado, no habiendo sido completada aún la información oportunamente solicitada a la Municipalidad, por lo que el análisis y las conclusiones correspondientes se incorporarán en los próximos informes.

#### 1.4.2. Equipamiento Comunitario

El relevamiento previsto en las etapas subsiguientes del presente estudio en relación a los Equipamientos consiste en clasificarlos según su tipo y alcance a efectos de considerar en forma particular los de escala urbana o urbana-regional. Con respecto a ellos se hará especial énfasis en su localización en relación al área de influencia, atendiendo a su accesibilidad, grado de congestión que generan y demanda de estacionamiento, con el objeto de detectar situaciones problemáticas que requieran una intervención, ya sea en relación a la actividad misma como a la provisión de estacionamiento o transporte público, etc.

Se atenderá a su grado de singularidad, dependencia de otros equipamientos configurando redes y falencias de las mismas, concentración espacial conformando áreas o nodos - lineales o concentrados.

Se pondrá el acento en la actividad administrativa, financiera de gobierno y seguridad por su impacto a partir del grado de concentración del mismo, los flujos que genera y el alcance urbano - regional predominante. Como asimismo por la concentración de empleo en sus sedes con la consecuente demanda de estacionamiento y transporte y los flujos en las horas pico. A diferencia del equipamiento de tipo cultural-recreativo que si bien tiene una amplia área de cobertura, opera con un patrón de uso diferenciado (frecuencia, intensidad, medios de transporte).

A efectos de caracterizar subzonas según la intensidad de ocupación por parte de las actividades analizadas, se indicarán los predios afectados por usos institucionales singulares con superficies significativas.

Se indagará sobre la localización de consultorios y estudios profesionales, oficinas, etc., a efectos de detectar



posibles subáreas con tendencia a la concentración de las mismas.

Se considerarán los establecimientos de salud de dependencia privada de mayor complejidad - en términos de número de camas, alcance, interrelaciones y flujos que generan tanto a nivel urbano como microrregional - a efectos de detectar situaciones particulares de impacto en el entorno.

En relación al sector educación se atenderá en especial a la detección de problemas relacionados con congestionamiento en horas pico (de entrada y salida), situaciones de riesgo derivadas de su emplazamiento, etc.

Respecto a las actividades financieras, administrativas, de gobierno y seguridad se pondrá especial énfasis en el volumen de empleo, grado de concentración, congestión en horas pico, etc., situaciones a las que se debe dar respuesta a partir del ordenamiento del tránsito y el estacionamiento.

Como parte del relevamiento previsto se incluye en esta etapa el Equipamiento localizado en el Area Central, discriminado por tipo de actividad. (Plano N°3)

A manera de marco general para el análisis particular abordado cabe mencionar que la etapa de diagnóstico del Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional se manifiesta que Villa María tiene un peso significativo en el nivel de equipamiento que presenta en relación a su área de influencia.

Gran parte de esos equipamientos, emplazados en el Area Central, tienen un alcance que abarca una extensa área geográfica, que refuerza el rol del centro urbano como polo de la misma.

Al respecto se expresa: "En relación al Area Central es dable reiterar la marcada concentración de funciones administrativas financieras y de servicios, tanto como educativas y sanitarias, dado el doble rol de Villa María como cabecera departamental y centro polarizador de la región sobre la que ejerce su gravitación, reuniendo las principales funciones decisionales y de servicios y nucleando organismos e instituciones que sirven al conjunto del Departamento General San Martín y en algunos casos excediendo sus límites con un alcance micro y aún macrorregional. Ejemplos ilustrativos de este último lo constituyen la Delegación General de Rentas, los Tribunales, la Delegación de IPAM (tercer nivel de influencia). Mientras que la Unidad Regional de la Policía de la Provincia tiene un alcance departamental y el Cuerpo de Bomberos Voluntarios cubre con sus servicios la microrregión (segundo nivel de influencia)."<sup>3</sup>

En relación al subsector salud se señala a los fines ilustrativos, "la mayor capacidad operativa del sector privado, como también una marcada concentración de su oferta en el Area Central con un área tributaria macrorregional."

El eje de la actividad municipal en materia de salud es la Asistencia Pública, emplazada en el sector urbano bajo análisis.

En relación a las sedes para la práctica de los distintos cultos, las mismas se encuentran diseminadas en toda la mancha urbana, con cierta concentración en el área central de la ciudad."

El equipamiento educativo muestra, en cuanto a la distribución de los niveles medio y especial, un patrón de

---

<sup>3</sup> Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional - C.F.I. - Segunda Etapa - 2º Informe Parcial - Febrero 1990.

distribución casi excluyente en el Area Central, con la sola excepción de algunos barrios pericentrales.

En materia de instalaciones para deportes y recreación en el Area Central "se destaca la intervención del Municipio en instalaciones de tipo colectivo y de alcance extraurbano, como es el caso de la reconstrucción del estadio de fútbol de Plaza Manuel Ocampo"; el polideportivo municipal, espacio al aire libre, pista de atletismo afectada a la práctica deportiva y el palacio de los deportes, espacio cubierto intensamente aprovechado por las escuelas de la ciudad.

En materia de espacios verdes se destaca la potencialidad de los terrenos propiedad del ferrocarril en el Area Central, cuyo destino será objeto de estudios en detalle.

#### 1.4.3. Edificios y Ambitos Significativos

Conforme a lo expresado en el punto 1.3.4. y en función de los aspectos a analizar se complementará la documentación cartográfica y parcelaria disponible con relevamiento de campo tendiente a identificar y caracterizar las situaciones urbanas descritas: nodos, tramos, áreas, hechos singulares, disposición de los conjuntos edilicios, tarea que se desarrollará en estrecha interrelación con el sector uso del suelo, que aportará información pertinente conforme al procedimiento de análisis previsto en el desarrollo del mismo.

Una fuente importante de información en relación a las variables a considerar en este sector es el Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional, donde se plantea ya una aproximación a la estructura nodal en general y dentro del Area Central en particular, donde se señalan asimismo áreas de interés particular tales como el tramo del río integrado a las mismas, el predio del ferrocarril, las plazas en torno a las cuales se nuclean actividades institucionales, administrativas y financieras, etc.

En Plano N°4 se indica el emplazamiento de los edificios de valor histórico-patrimonial, conforme al estudio citado precedentemente<sup>4</sup>, clasificados según su uso actual.

Al respecto se prevé la elaboración de una ficha donde se sistematizará la información disponible, con una breve referencia al estilo y período histórico que cada edificio representa, así como a su destino actual, conforme a su clasificación en instituciones públicas y privadas y casas particulares. En relación a estas últimas se recomendarán acciones tendientes a su preservación y en su caso, a su afecta-

---

<sup>4</sup> Guía ciudadana y turística - Villa María y Villa Nueva - Regional del Colegio de Arquitectos - Año 1988.

ción a actividades de tipo comunitario, como una vía posible de recuperarlas para la memoria colectiva.

Se pondrá especial énfasis en la caracterización del entorno inmediato a su emplazamiento en función de su tendencia a la renovación, retiros de edificación, antigüedad y estado, que puedan condicionar las pautas de intervención a proponer.

Por otro lado se atenderá a las características ambientales, espaciales y de conformación de las galerías comerciales, si las mismas tienden a la conformación de una trama nueva como sistema de conexión entre la red peatonal exterior y el interior de la manzana, que justifique ser alentado normativamente a efectos de fomentar el aprovechamiento del centro de manzana, con frecuencia deteriorado debido a la característica de ocupación de las parcelas.

Se tendrá en cuenta su carácter de cubiertas o descubiertas, su conformación, número de accesos y uso.

Se detectarán sectores, nodos o tramos cuyos atributos específicos justifiquen su preservación o puesta en valor, así como áreas con condiciones paisajísticas y ambientales especiales que ameriten un tratamiento particular que tienda a protegerlas y potenciarlas (plazas, plazoletas, río).

En suma se trata de alguna manera de abordar la dimensión cualitativa de la ciudad - en este caso de su Area Central - como reflejo de la realidad de la forma urbana y en la búsqueda de una mejor calidad morfológica del espacio urbano.

#### 1.4.4. Sistema Vial y Transporte

En este apartado se ha relevado la situación existente del sistema vial y el transporte. En el presente informe se incorpora toda aquella información receptada hasta la fecha, la que se completará en próximas etapas en función de obtener los datos oportunamente solicitados pero aún no recibidos.

##### 1.4.4.1. Red Vial

La totalidad de vías correspondientes al Area Central se encuentran pavimentadas.

Sobre ellas en una primera aproximación pueden diferenciarse las funciones que cumplen de acuerdo al tipo de intercambio que movilizan en penetraciones (aquellas vías que permiten conexiones regionales), arteriales principales (movilizan los intercambios entre los principales centros de actividad y corresponden a los viajes más largos), arteriales secundarias (vinculan las arteriales principales entre sí y canalizan importantes movimientos), colectoras (concentran viajes de sistemas barriales para cargarlos concentradamente al sistema mayor) y, locales (permiten movimientos dentro de las unidades).

Dentro del área objeto de estudio se identificaron aquellas vías encuadradas en la clasificación antes descripta (Plano N° 5).

El sistema de la ciudad está compuesto por penetraciones correspondientes a la ruta Nacional N° 9, que por el noroeste la vincula con la ciudad de Córdoba, llegando al Area Central por Av. Argentino Larrabure y por el sureste con Rosario por la Av. Presidente Juan Domingo Perón; la ruta Nacional N° 158, que por el suroeste vincula con la ciudad de

Río Cuarto por Evad. Colón y por el norte con la ciudad de San Francisco por Boulevard Argentino y, finalmente por el puente J. B. Alberdi se encuentra vinculada a la ciudad de Villa Nueva.

Todos estos accesos llegan directamente al Area Central distribuyendo los viajes que canalizan principalmente en el sistema de Boulevares que circunda el área y que conformarían el sistema arterial principal, los mismos son los siguientes:

- Boulevard M. F. de Alvear - España
- Boulevard R. J. Carcano - Italia
- Boulevard Velez Sársfield
- Boulevard Sarmiento
- Av del Libertador Gral. José de San Martín.

El ancho de los boulevares incluidas veredas es de 43 mts.

El sistema arterial secundario estaría formado por las calles: Mendoza, Entre Ríos, San Juan, Buenos Aires y la Av Leandro N. Alem - Hipólito Yrigoyen.

El resto de las vías actuarían en niveles inferiores a los anteriores proveiendo viajes de acceso directo a las actividades del sector.

Este sistema ha sido determinado en función del aporte de autoridades comunales y de los flujos de tránsito medidos en el Estudio de Tránsito realizado por el Plan de Ordenamiento Urbano y Microregional de la ciudad de Villa María (CFI - Marzo 15 de 1991) del cual se incorpora parte de él en el punto de Tránsito en el presente informe.

#### 1.4.4.2. Tránsito

En el Plano Nº 6 se detalla el sentido de las calles y la ubicación de la señalización luminosa existente en el Area Central.

Para los flujos de tránsito se cuenta con el Estudio de Tránsito realizado en Octubre de 1990 por el Plan de Ordenamiento Urbano y Micro regional, de la ciudad de Villa María (Tercera Etapa - Informe Final - Marzo de 1991). Del mismo se incorporan al presente informe los cuadros Nº1 correspondientes a los puestos de muestreo ubicados en el Plano Nº 7, los cuales contienen información de volumen y Composición del Tránsito en el Area Central, de suma utilidad para análisis sobre el comportamiento en la canalización de los flujos y otras conclusiones que afectan a dicha área.

En el Plano Nº 8 se ubican los cruces conflictivos para el tránsito y las intersecciones donde se producen mayor cantidad de accidentes.

Dentro del área está previsto vías que se destinarían para tránsito exclusivo de peatones pero únicamente los sábados y domingos durante el verano en el horario de 18 hs a 6 hs. en el sector ubicado en el Plano Nº 9.

#### 1.4.4.3. Estacionamiento

El estacionamiento es un problema que se agudiza en el área que concentra la mayor cantidad de actividades comerciales e institucionales de una ciudad dada la demanda mayor en esta zona.

Para ello se releva la oferta y la demanda que se produce. A continuación se describen los datos obtenidos hasta el momento.



Se permite estacionar a ambos lados de la calzada en forma paralela al cordón salvo en los lugares ubicados en el Plano N° 10 donde se realiza a 45° ,en el mismo plano se indica la ubicación de la única playa de estacionamiento por hora existente.

Además la oferta se encuentra restringida por una serie de espacios destinados para uso exclusivo donde no tienen acceso los vehículos particulares, estos son paradas del transporte urbano e interurbano de pasajeros, lugares destinados para operaciones de carga y descarga, paradas oficiales de taxis y espacios destinados para estacionamiento únicamente de motos y bicicletas (Plano N° 11).

Cada uno de ellos ocupa 10 mts a contar a partir de los 5 mts. de la intersección de las tangentes que definen las ochavas correspondientes a cada manzana.

Además de estos espacios existen zonas destinadas para uso exclusivo de vehículos de distintas instituciones que se asientan en el Area Central (Plano N° 11).

Todas estas restricciones disminuyen la oferta notablemente, principalmente en el microcentro.

El estacionamiento es medido en las calles demarcadas en el Plano N° 12, en algunos lugares en ambos lados y en otros sobre una sola mano, en el horario de 8 hs a 12 hs y de 16 hs a 20 hs en el verano y de 8 hs a 17 hs y de 15 hs a 19 hs en el invierno.

Dentro de la demanda se obtuvo por información de las reparticiones comunales, que los mayores requerimientos se producen entre las 10 hs y las 11 y 30 hs, y en las calles demarcadas en el Plano N° 13 se producen gran cantidad de transgresiones de estacionamiento, como vehículos en doble

fila, estacionamiento en ochavas, etc. Se tratará de investigar las causas que los producen.

#### 1.4.4.4. Transporte

\* Automotor urbano e interurbano de pasajeros.

No se pudo contar para este informe con los datos necesarios oportunamente solicitados. Pero sí podemos adelantar el alto impacto que produce en el tránsito la ubicación de la terminal de ómnibus en las inmediaciones del Area Central.

\* De cargas.

Los vehículos de carga de gran porte ocasionan graves problemas de movimientos en el tránsito. En el Plano N° 14 se indican las zonas detectadas como problemas por el ingreso de camiones dentro del Area Central.

A su vez dicho transporte debe ingresar para realizar las operaciones de carga y descarga, las mismas se realizan de Lunes a Viernes en los horarios de 6.30 hs a 10.30 hs y de 14.30 hs a 16.30 hs en invierno y de 6.30 hs a 10.30 hs y de 15.30 hs a 17.30 hs en el verano, y los días sábados de 6.30 hs a 10.30 hs.

\* Ferroviario.

Las vías del ferrocarril dividen al Area Central en dos partes, en el centro se ubican la Estación de Pasajeros - La ciudad de Villa María es un centro ferroviario de magnitud para transporte de cargas y de pasajeros.

El servicio actual desde Villa María comprende cuatro recorridos:

- Córdoba-Rosario-Buenos Aires (cargas y pasajeros)
- Villa María-Las Rosas (cargas)
- Villa María-Río Cuarto (cargas)
- Villa María-V.del Rosario (cargas)

Este medio es de gran trascendencia tanto por su importancia actual como histórica. Pero produce su ubicación graves problemas en el tránsito y de comunicación como barrera estructural entre las actividades de alta trascendencia que se desarrollan a ambos lados de ella.

En el Plano N° 15 se indica la ubicación de la estación y los pasos a nivel existentes con barreras accionadas en forma manual.

En los cruces de las vías arteriales, tanto principales como secundarios con el ferrocarril se producen, congestiones de tránsito que llegan a acumular de 50 a 60 vehículos por un espacio de 5 a 6 minutos por causas como maniobras del tren, trenes muy largos que sobrepasan la estación, etc.

#### 1.4.5. Infraestructura de servicios

En este punto se relevaron la situación de los servicios de Agua potable, desagües cloacales, desagües pluviales, Alumbrado público, Energía Eléctrica, recolección de residuos, barrido y limpieza de calles, gas y teléfono. Este relevamiento se completará con los datos requeridos oportunamente, aún no receptados.

##### 1.4.5.1. Agua Potable

La totalidad del área objeto de análisis de la ciudad se encuentra abastecida por red de Agua. El servicio de agua potable está a cargo de la Empresa Provincial de Obras Sanitarias. La fuente de abastecimiento es subterránea y su tratamiento se realiza, por un sistema de filtrados que potabiliza el agua con una desinfección mediante cloro gaseoso o hipoclorito de sodio al 10% y la capacidad de la planta es de 26.500 m<sup>3</sup>/d, la distribución se logra por un tanque elevado a 21 mts, con una altitud de 204,6m y una capacidad nominal de 1000 m<sup>3</sup>. Las instalaciones civiles como electromecánicas registran un estado adecuado de conservación y uso.

##### 1.4.5.2. Desagües Cloacales

La cobertura de la red de desagües cloacales en el Área central es del 100%. El estado de las cañerías es adecuada. La grave falencia de este servicio es la falta de una planta de tratamiento de líquidos cloacales, ya que los afluentes son arrojados al río Tercero en crudo produciendo una gran contaminación del mismo.

#### 1.4.5.3. Desagües Pluviales

La red de desagües con la que se dispuso actualmente es la indicada en el plano N° 16.

La red de canales entubados desagua en el río Terce-ro.

#### 1.4.5.4. Red Pavimentada.

La totalidad de las calles se encuentran pavimenta-das.

#### 1.4.5.5. Alumbrado Público.

El servicio es prestado por la Municipalidad de Villa María. Toda el Area Central posee iluminación pública.

El servicio se cumple de dos formas, con vía blanca, y con lámparas de 150w a 200w, la distribución se observa en el Plano N° 17.

#### 1.4.5.6. Energía Eléctrica.

El servicio es suministrado por la Empresa provin-cial de Energía de Córdoba.

El sistema de distribución cubre 100% del área objeto de análisis.

La producción de energía es por una planta que funciona con combustible gaseoso con una potencia nominal de 51000 kw.

La energía generada por la planta es parte del total producido por EPEC que a su vez abastece el sistema intercomu-nicado nacional.

#### 1.4.5.7. Recolección de Residuos - Barrido y Limpieza de Calles.

Ambos servicios se prestan en un 100% en el área. No se dispone aún de las frecuencias ni los horarios en que se realizan actualmente.

El sistema de eliminación de residuos es de enterramiento sanitario.

#### 1.4.5.8. Gas.

La totalidad del Area Central posee red de gas natural.

El servicio es prestado por la Empresa de Gas del Estado.

El fluido proviene del gasoducto de Campo Durán.

Este servicio provee un gran aporte para el desarrollo de las actividades socio económicas del sector.

#### 1.4.5.9. Teléfonos.

La capacidad de la Central Telefónica de Villa María es de 7200 líneas.

Posee servicio de telediscado automático y Télex.

En el Plano N° 18, se observa la distribución de los Teléfonos públicos en el área estudiada.

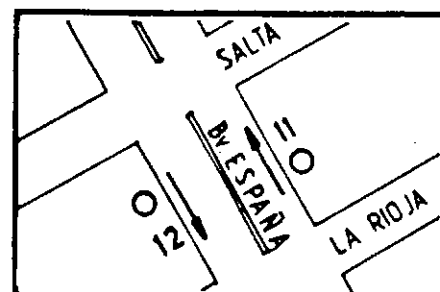
**ANEXO GRAFICO**

**CUADROS Nº 1**  
**GRAFICOS Nº 1**  
**PUESTOS AREA CENTRAL**



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 11 Sentido Contrario : Puesto Nro 12  
Calle : Bv. Espana Fecha : Octubre 1990

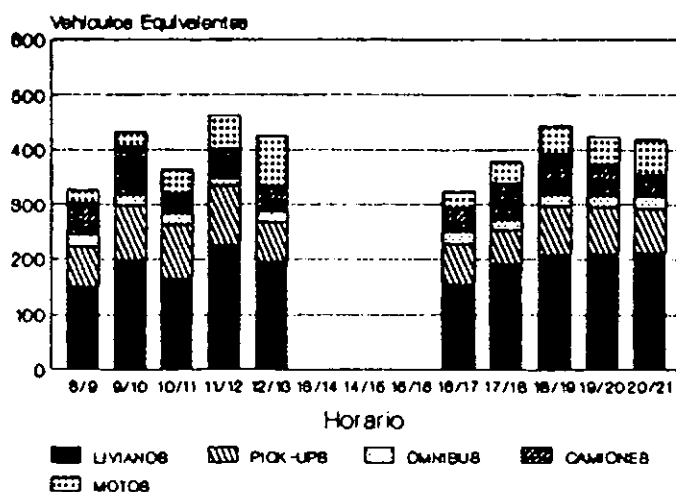


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA NOS	OMNIBUS Total	CAMIONES V.Eo.	PICK UPS	MOTOS Tot.	TAXIS V.Eo.	TOTAL -	TOTAL p/sent	TOTAL Amb./sent
7:30 a 8:00	73	5	10	11	27.5	36	19	15.2	
8:00 a 9:00	150	11	22	23	57.5	73	30	24.0	326.5 639.9
9:30 a 10:00	107	5	10	19	47.5	55	18	14.4	432.5 883.5
10:00 a 11:00	165	11	22	14	35.0	90	56	44.8	364.8 674.6
11:30 a 12:00	120	4	8	11	27.5	59	42	33.6	463.4 825.7
12:00 a 13:00	196	10	20	18	45.0	72	115	92.0	425.0 724.3
15:30 a 16:00	63	4	8	3	7.5	30	24	19.2	
16:00 a 17:00	154	11	22	17	42.5	73	39	31.2	1 323.7 631.3
17:30 a 18:00	101	5	10	14	35.0	32	26	20.8	379.1 760.7
18:00 a 19:00	209	10	20	30	75.0	89	63	50.4	443.4 824.6
19:30 a 20:00	102	5	10	11	27.5	43	32	25.6	1 424.5 800.2
20:00 a 21:00	210	11	22	16	40.0	82	81	64.8	1 419.8 731.3

Resumen para horas pico :

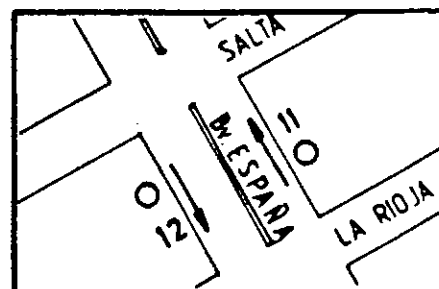
Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omibus	Camiones	Motos
11:00 a 12:00	463.4	75.8%	1.7%	4.7%	17.8%
18:00 a 19:00	443.4	74.3%	2.5%	7.5%	15.7%



FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 12 Sentido Contrario : Puesto Nro 11  
Calle : Bv. Espana Fecha : Octubre 1990

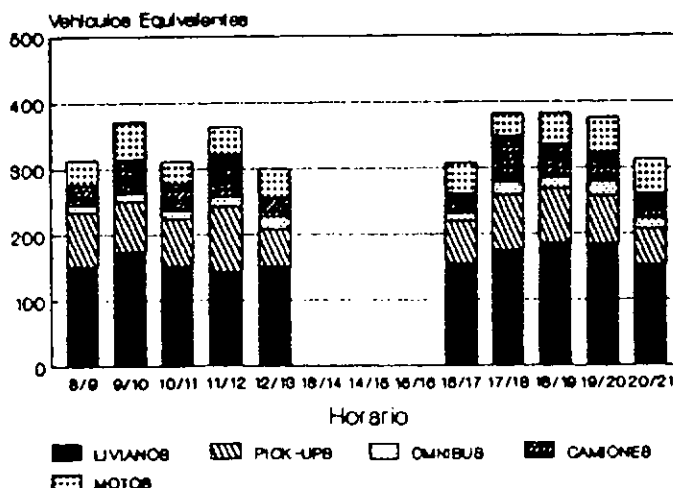


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA NOS	OMIBUS Total V.Eo.	CAMIONES Total V.Eo.	PICK UPS	MOTOS Tot. V.Eo.	TAXIS -	TOTAL o/sent	TOTAL Amb./sent
7:30 a 8:00	66	3	6	12	30.0	39	26	20.8
8:00 a 9:00	152	5	10	12	30.0	83	48	38.4
9:30 a 10:00	91	3	6	11	27.5	41	37	29.6
10:00 a 11:00	152	7	14	16	40.0	71	41	32.8
11:30 a 12:00	75	4	8	13	32.5	52	28	22.4
12:00 a 13:00	151	9	18	11	27.5	58	56	44.8
15:30 a 16:00	70	5	10	5	12.5	21	22	17.6
16:00 a 17:00	154	6	12	12	30.0	65	57	45.6
17:30 a 18:00	93	5	10	15	37.5	45	22	17.6
18:00 a 19:00	186	8	16	20	50.0	82	59	47.2
19:30 a 20:00	92	5	10	9	22.5	36	33	26.4
20:00 a 21:00	152	7	14	15	37.5	56	65	52.0

Resumen para horas pico :

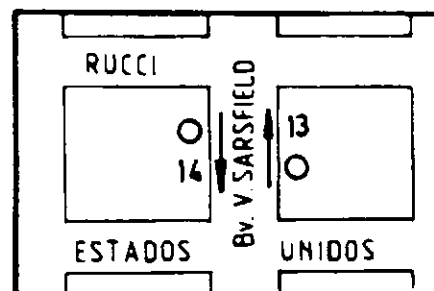
Horario	Vehiculos Eo.	Livianos	Omnibuss	Camiones	Motos
9:00 a 10:00	371	72.1%	1.6%	6.0%	20.2%
17:00 a 18:00	381.6	76.7%	2.0%	8.3%	12.2%



FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa Maria. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 13 Sentido Contrario : Puesto Nro 14  
Calle Bv. Velez Sarafield Fecha : Octubre 1990

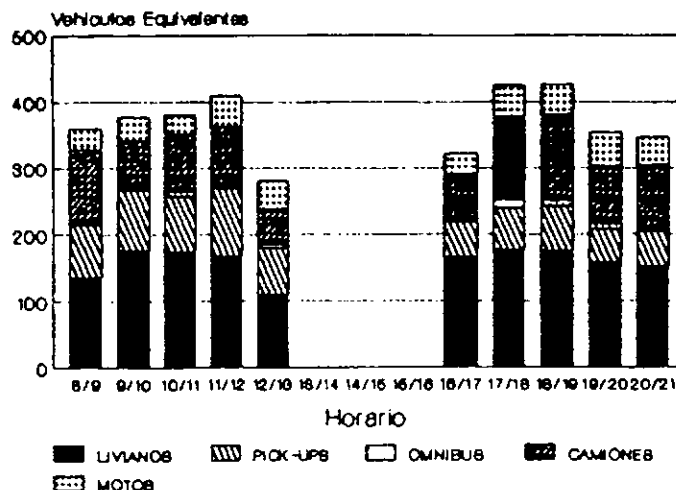


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA NOS	OMNIBUS Total	V.Eo.	CAMIONES Total	PICK UPS	MOTOS Tot.	TAXIS V.Eo.	TOTAL p/sent	TOTAL Amb./sent
7:30 a 8:00	89	3	6	11	27.5	34	27	21.6	
8:00 a 9:00	136	2	4	44	110.0	78	41	32.8	360.8
9:30 a 10:00	88			15	37.5	46	23	18.4	1 376.6
10:00 a 11:00	172	4	8	34	85.0	85	37	29.6	1 388.6
11:30 a 12:00	85	1	2	18	45.0	53	30	24.0	408.7
12:00 a 13:00	110	3	6	21	52.5	70	53	42.4	280.9
15:30 a 16:00	68	5	10	20	50.0	28	21	16.8	
16:00 a 17:00	166	1	2	27	67.5	54	40	32.0	321.5
17:30 a 18:00	95	3	6	27	67.5	35	33	26.4	425.2
18:00 a 19:00	175	4	8	52	130.0	67	58	46.4	426.4
19:30 a 20:00	73	2	4	16	40.0	24	30	24.0	354.1
20:00 a 21:00	150	2	4	38	95.0	55	54	43.2	347.2

Resumen para horas pico :

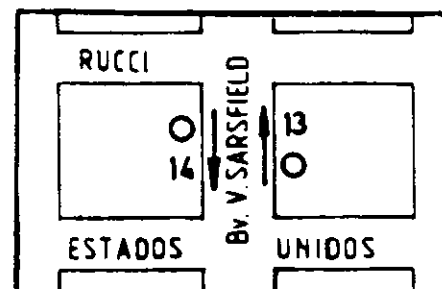
Horario	Vehiculos Eo.	Livianos	Omibus	Camiones	Motos
11:00 a 12:00	408.7	73.8%	0.5%	9.6%	16.0%
18:00 a 19:00	426.4	68.0%	1.1%	14.6%	16.3%



FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 14 Sentido Contrario : Puesto Nro 13  
Calle Bv. Velez Sarafeld Fecha : Octubre 1990

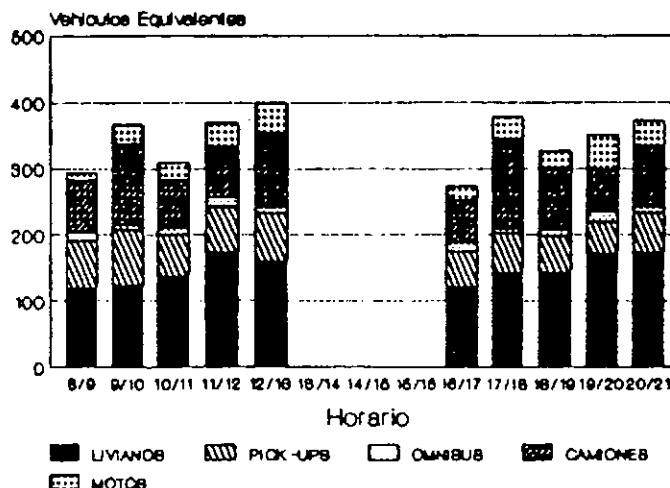


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES	PICK	MOTOS	TAXIS	TOTAL	TOTAL
\	MOS	Total V.Eq.	Total V.Eq.	UPS	Tot. V.Eq.	-	p/sent	Am. /sent
7:30 a 8:00	35	2	4	16	48.8	29	11	8.8
8:00 a 9:00	120	7	14	31	77.5	71	15	12.0
9:30 a 10:00	66	2	4	26	65.0	45	20	16.0
10:00 a 11:00	137	5	10	29	72.5	64	31	24.8
11:30 a 12:00	89	4	8	16	48.0	37	24	19.2
12:00 a 13:00	160	5	10	44	110.0	73	50	46.4
13:30 a 14:00	40	4	8	18	45.0	25	16	12.8
16:00 a 17:00	121	7	14	25	62.5	54	28	22.4
17:30 a 18:00	78	2	4	29	72.5	33	23	18.4
18:00 a 19:00	143	5	10	37	92.5	55	33	26.4
19:30 a 20:00	87	4	8	13	32.5	25	33	26.4
20:00 a 21:00	172	5	10	36	90.0	61	49	39.2

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibuss	Camiones	Motos
12:00 a 13:00	399.4	68.5%	1.5%	12.9%	17.1%
17:00 a 18:00	377.3	67.3%	1.2%	17.6%	13.9%



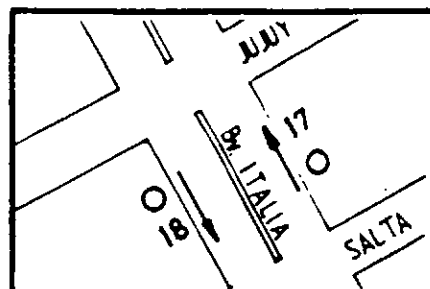
FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 17 Sentido Contrario : Puesto Nro 18

Calle : Bv. Italia

Fecha : Octubre 1990

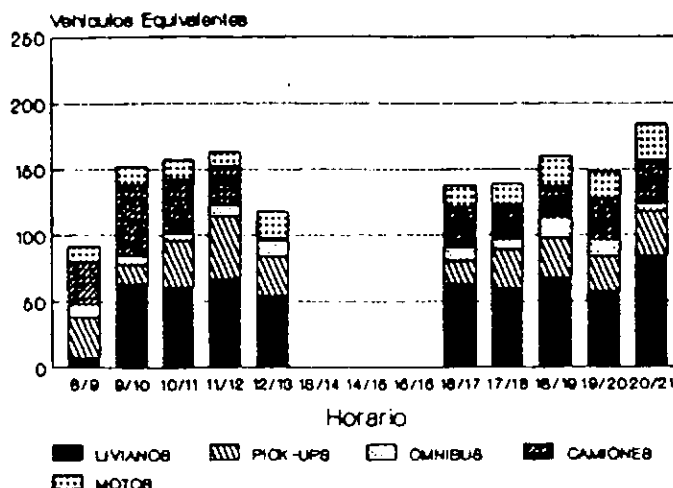


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES	PICK	MOTOS	TAXIS	TOTAL	TOTAL
\	NOS	Total V.Eo.	Total V.Eo.	UPS	Tot. V.Eo.	-	p/sent	Amo./sent
7:30 a 8:00	29	1	2	8	20.0	15	9	7.2
8:00 a 9:00	6	5	10	13	32.5	31	14	11.2
9:30 a 10:00	35	2	4	12	30.0	8	10	8.0
10:00 a 11:00	61	3	6	16	40.0	35	19	15.2
11:30 a 12:00	34	2	4	6	15.0	24	7	5.6
12:00 a 13:00	54	6	12	1	2.5	30	24	19.2
15:30 a 16:00	28	3	6	8	20.0	6	9	7.2
16:00 a 17:00	63	5	10	12	30.0	18	21	16.8
17:30 a 18:00	30	2	4	5	12.5	15	10	8.0
18:00 a 19:00	68	8	16	9	22.5	30	29	23.2
19:30 a 20:00	28	3	6	6	15.0	13	12	9.6
20:00 a 21:00	84	3	6	13	32.5	34	35	28.0

Resumen para horas pico :

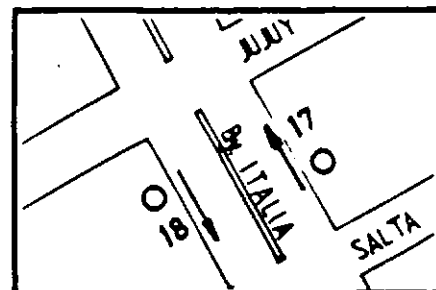
Horario	Vehiculos Eo.	Livianos	Omibuss	Camiones	Motos
11:00 a 12:00	163.2	79.5%	2.7%	8.2%	9.6%
20:00 a 21:00	184.5	69.8%	1.6%	7.7%	20.7%



FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 18 Sentido Contrario : Puesto Nro 17  
Calle : Bv. Italia Fecha : Octubre 1990

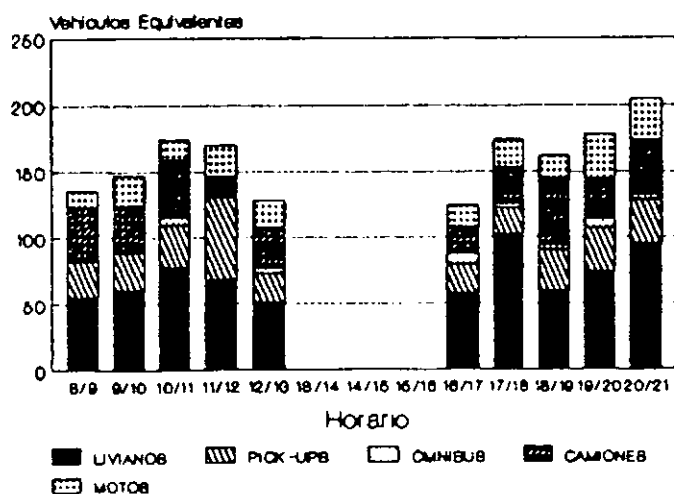


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA NOS	OMIBUS Total	CAMIONES V.Eq.	PICK UPS	MOTOS Tot.	TAXIS V.Eq.	TOTAL -	TOTAL p/sent	TOTAL Amb./sent
7:30 a 8:00	25		5	12.5	12	9	7.2		
8:00 a 9:00	54	1	2	15	37.5	28	16	12.8	1 135.3
9:00 a 10:00	31		7	17.5	15	15	12.0		147.1
10:00 a 11:00	77	3	6	17	42.5	33	19	15.2	173.7
11:00 a 12:00	34		3	7.5	31	15	12.0		170.2
12:00 a 13:00	51	2	4	12	30.0	22	26	20.8	127.8
15:00 a 16:00	22	1	2	4	10.0	11	8	6.4	1
16:00 a 17:00	57	4	8	8	20.0	22	20	16.0	1 124.0
17:00 a 18:00	56	1	2	6	15.0	11	14	11.2	173.8
18:00 a 19:00	59	2	4	20	50.0	31	21	16.8	1 161.8
19:00 a 20:00	38	2	4	6	15.0	17	22	17.6	177.9
20:00 a 21:00	93	2	4	16	40.0	34	39	31.2	2 204.2

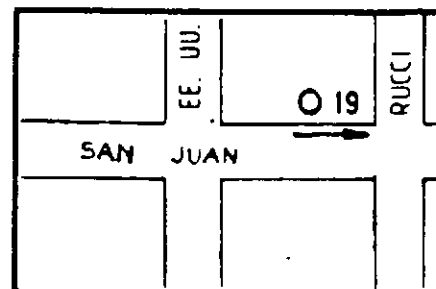
Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibuss	Camiones	Motos
10:00 a 11:00	173.7	73.8%	2.0%	11.4%	12.8%
20:00 a 21:00	204.2	68.3%	1.1%	8.6%	21.0%



FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA



Puesto Nro : 19 Sentido Contrario : -

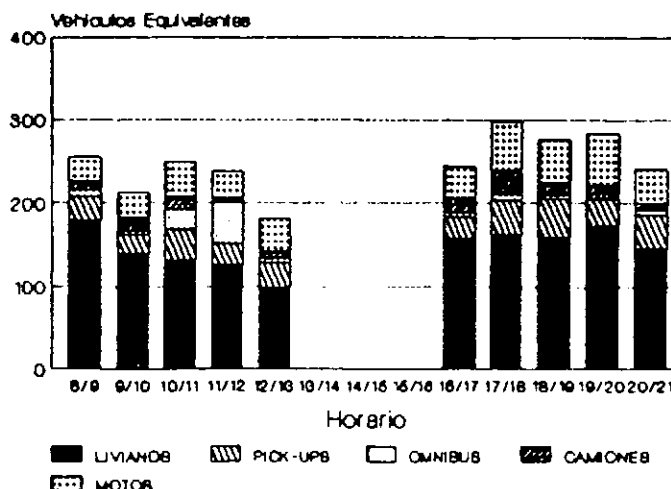
Calle : San Juan Fecha : Octubre 1990

## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES	PICK	MOTOS	TAXIS	TOTAL	TOTAL
\	NOS	Total V.Eo.	Total V.Eo.	UPS	Tot. V.Eo.	-	p/sent	Amo./sent
7:30 a 8:00	65	3	6	4	10.0	12	30	24.0
8:00 a 9:00	178	4	8	4	10.0	29	37	29.6
9:30 a 10:00	65	1	2	3	7.5	11	17	13.6
10:00 a 11:00	131	12	24	6	15.0	38	51	40.8
11:30 a 12:00	60	12	24	1	2.5	13	20	16.0
12:00 a 13:00	99	3	6	3	7.5	30	50	40.0
15:30 a 16:00	53	4	8			13	31	24.8
16:00 a 17:00	158	3	6	7	17.5	26	47	37.6
17:30 a 18:00	85	2	4	6	15.0	22	39	31.2
18:00 a 19:00	159	2	4	6	15.0	47	66	52.8
19:30 a 20:00	87			3	7.5	17	40	32.0
20:00 a 21:00	145	3	6	3	7.5	42	51	40.8

Resumen para horas pico :

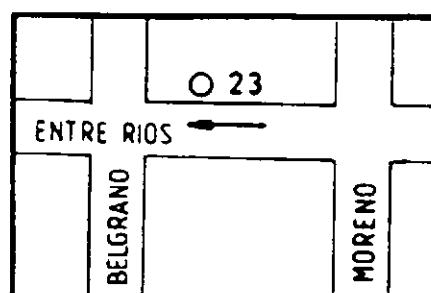
Horario	Vehiculos Eo.	Livianos	Omnibuss	Camiones	Motos
8:00 a 9:00	255.6	82.2%	1.6%	1.6%	14.6%
17:00 a 18:00	298.6	69.0%	1.3%	3.9%	25.2%



FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 23 Sentido Contrario : -  
Calle : Entre Rios Fecha : Octubre 1990

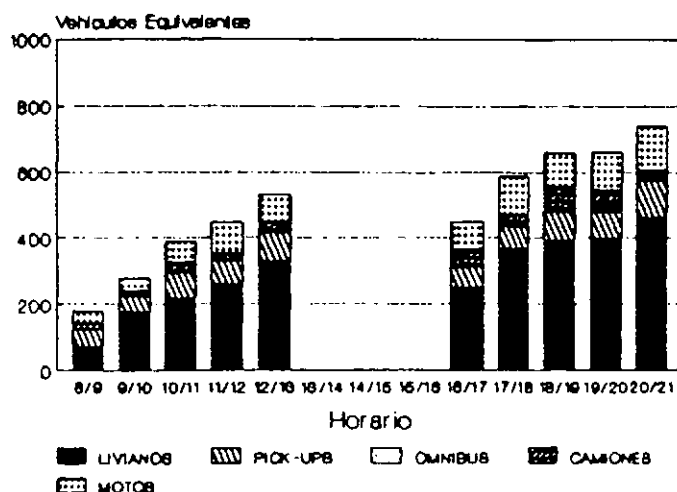


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES	PICK	MOTOS	TAXIS	TOTAL	TOTAL
\	NOS	Total V.Eo.	Total V.Eo.	UPS	Tot. V.Eo.	-	o/sent	Req./sent
7:30 a 8:00	66		4 10.0	15	9 7.2	3		
8:00 a 9:00	69	1 2	6 15.0	53	47 37.6	2	178.6	178.6
9:30 a 10:00	98	1 2	3 7.5	27	27 21.6	1	280.3	280.3
10:00 a 11:00	216	2 4	11 27.5	79	80 64.0	1	391.5	391.5
11:30 a 12:00	136	1 2	4 10.0	36	61 48.8		447.1	447.1
12:00 a 13:00	326	2 4	11 27.5	90	103 82.4	1	530.9	530.9
15:30 a 16:00	87	1 2	7 17.5	27	40 32.0	2		
16:00 a 17:00	248	3 6	18 45.0	64	107 85.6	1	449.6	449.6
17:30 a 18:00	197	1 2	6 15.0	38	80 64.0	1	587.9	587.9
18:00 a 19:00	388	3 6	27 67.5	87	133 106.4	4	658.9	658.9
19:30 a 20:00	200	1 2	12 30.0	40	74 59.2		661.5	661.5
20:00 a 21:00	462	6 12	8 20.0	112	166 132.8		738.8	

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eo.	Livianos	Omibus	Camiones	Motos
12:00 a 13:00	530.9	78.2%	0.4%	2.1%	19.3%
20:00 a 21:00	738.8	76.1%	0.8%	1.1%	22.0%



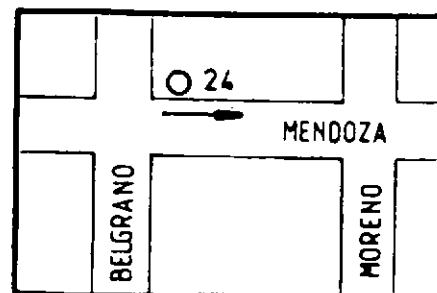
FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 24 Sentido Contrario : -

Calle : Mendoza Fecha : Octubre 1990

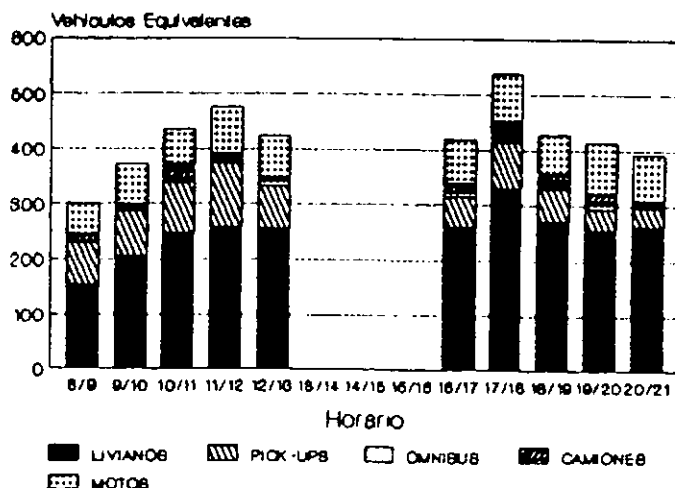


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES	PICK	MOTOS	TAXIS	TOTAL	TOTAL
\	NOS	Total V.Eo.	Total V.Eo.	UPS	Tot. V.Eo.	-	p/sent	amb./sent
7:30 a 8:00	185	2	4	1	2.5	40	58	46.4
8:00 a 9:00	150	2	4	4	10.0	76	72	56.0
9:30 a 10:00	110	1	2	2	5.0	43	47	37.6
10:00 a 11:00	246	3	6	10	25.0	92	91	64.8
11:30 a 12:00	132	1	2	3	7.5	60	54	43.2
12:00 a 13:00	252	4	8	3	7.5	79	93	74.4
15:30 a 16:00	114	1	2	4	10.0	23	27	21.6
16:00 a 17:00	261	4	8	6	15.0	55	100	82.0
17:30 a 18:00	177	1	2	7	17.5	46	58	46.4
18:00 a 19:00	269	3	6	8	20.0	60	91	72.8
19:30 a 20:00	126	2	4	4	10.0	19	57	45.6
20:00 a 21:00	257	2	4	4	10.0	35	123	82.4

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eo.	Livianos	Omibuses	Camiones	Motos
11:00 a 12:00	475.8	76.8%	0.4%	1.2%	21.6%
17:00 a 18:00	538.1	77.2%	0.3%	2.4%	20.1%

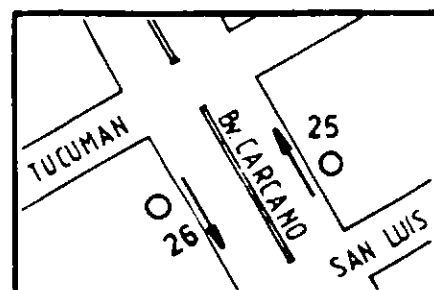


FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 25 Sentido Contrario : Puesto Nro 26

Calle : Bv. Carcano Fecha : Octubre 1990

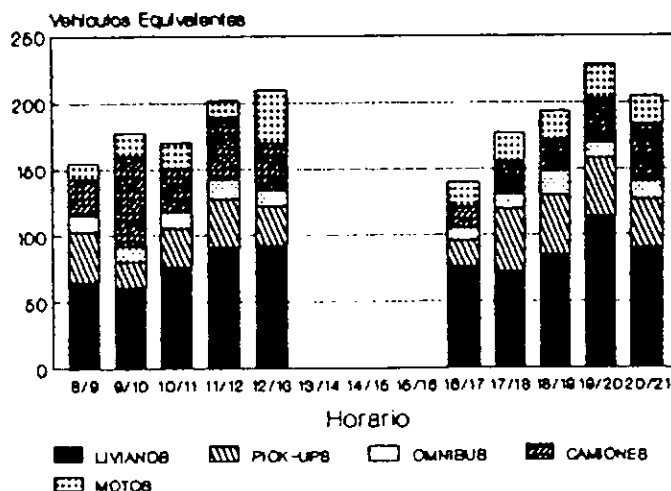


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES	PICK	MOTOS	TAXIS	TOTAL	TOTAL			
\	NOS	Total	V.Ec.	Total	V.Ec.	UPS	Tot.	V.Ec.	-	p/sent	Req./sent
7:30 a 8:00	33	5	10	9	22.5	11	10	8.0			
8:00 a 9:00	65	6	12	11	27.5	38	15	12.0	154.5		322.1
9:30 a 10:00	31	3	6	14	35.0	10	12	9.6	177.5		362.5
10:00 a 11:00	76	6	12	13	32.5	30	24	19.2	169.7		353.2
11:30 a 12:00	47	4	8	10	25.0	19	8	6.4	1202.0		390.5
12:00 a 13:00	92	6	12	14	35.0	30	51	40.8	209.8		408.9
15:30 a 16:00	43	6	12	7	17.5	10	15	12.0			
16:00 a 17:00	76	5	10	6	15.0	20	23	18.4	139.4		253.7
17:30 a 18:00	39	3	6	5	12.5	25	15	12.0	176.6		327.3
18:00 a 19:00	85	9	18	9	22.5	45	28	22.4	192.9		382.2
19:30 a 20:00	60	3	6	7	17.5	23	17	13.6	228.4		449.6
20:00 a 21:00	89	7	14	17	42.5	37	26	20.8	1204.3		424.4

Resumen para Puesto DICO :

Horario	Vehiculos Ec.	Livianos	Omibuses	Camiones	Motos
12:00 a 13:00	209.8	63.2%	3.1%	7.3%	26.4%
19:00 a 20:00	228.4	75.5%	2.7%	6.4%	15.5%

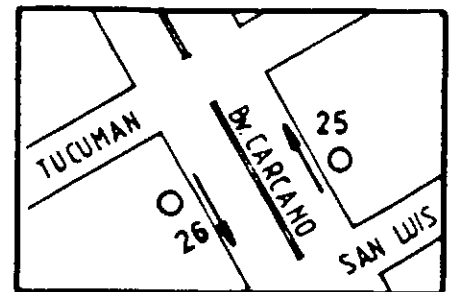


FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 26 Sentido Contrario : Puesto Nro 25

Calle : Bv. Carcano Fecha : Octubre 1990

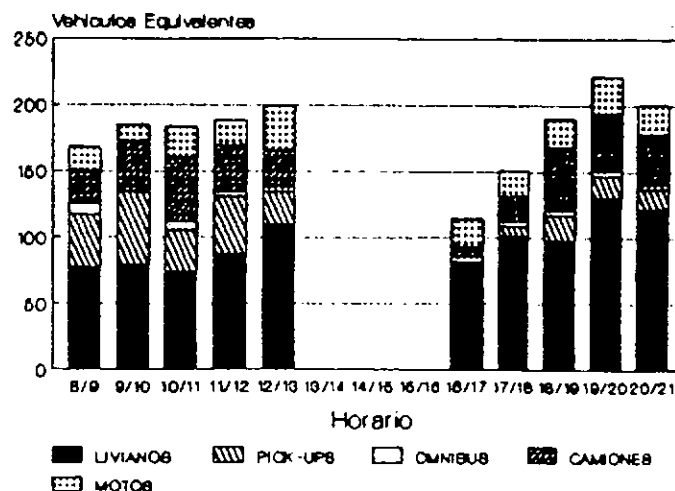


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA NOS	OMNIBUS Total	CAMIONES V.Eo.	PICK UPS	MOTOS Tot.	TAXIS V.Eo.	TOTAL p/sent	TOTAL Amb. /sent
7:30 a 8:00	37	1	2	6	15.0	82	12	9.6
8:00 a 9:00	76	4	8	10	25.0	40	22	17.6
9:30 a 10:00	41			8	20.0	28	8	6.4
10:00 a 11:00	74	3	6	19	47.5	32	30	24.0
11:30 a 12:00	43	1	2	7	17.5	22	12	9.6
12:00 a 13:00	110	2	4	11	27.5	24	42	33.6
15:30 a 16:00	26	1	2	6	15.0	6	12	9.6
16:00 a 17:00	70	2	4	3	7.5	3	26	20.8
17:30 a 18:00	49	1	2	4	10.0	4	13	10.4
18:00 a 19:00	84	2	4	19	47.5	19	26	20.8
19:30 a 20:00	47	1	2	9	22.5	9	18	14.4
20:00 a 21:00	91	2	4	15	37.5	15	27	21.6

Resumen para horas pico :

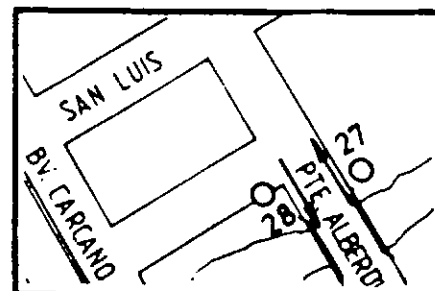
Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibus	Camiones	Motos
12:00 a 13:00	199.1	70.9%	1.1%	5.8%	22.2%
19:00 a 20:00	221.2	53.3%	1.0%	8.6%	17.1%



FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 27 Sentido Contrario : Puesto Nro 28  
Calle : Puente Alberdi Fecha : Octubre 1990

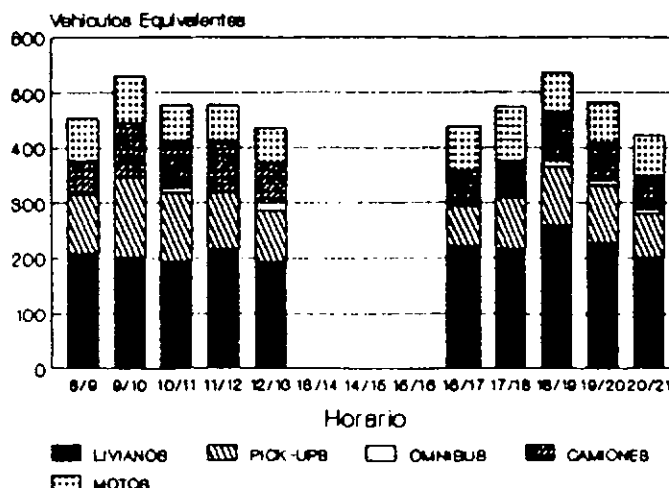


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES	PICK	MOTOS	TAXIS	TOTAL	TOTAL
\	NOS	Total V.Eo.	Total V.Eo.	UPS	Tot. V.Eo.	-	p/sent	Amo./sent
7:30 a 8:00	109	4	8	13	32.5	45	74	59.2
8:00 a 9:00	206	2	4	23	57.5	107	96	76.8
9:00 a 10:00	106	1	2	20	50.0	75	55	44.0
10:00 a 11:00	196	5	10	33	82.5	122	83	66.4
11:00 a 12:00	107	1	2	18	45.0	51	41	32.0
12:00 a 13:00	194	7	14	29	72.5	92	79	63.2
15:30 a 16:00	129	3	6	19	47.5	37	61	48.8
16:00 a 17:00	222	2	4	24	60.0	72	101	80.8
17:30 a 18:00	111	1	2	13	32.5	48	62	49.6
18:00 a 19:00	258	6	12	36	90.0	107	87	69.6
19:30 a 20:00	110	2	4	13	32.5	50	45	36.0
20:00 a 21:00	201	4	8	24	60.0	80	52	73.6

Resumen para horas pico :

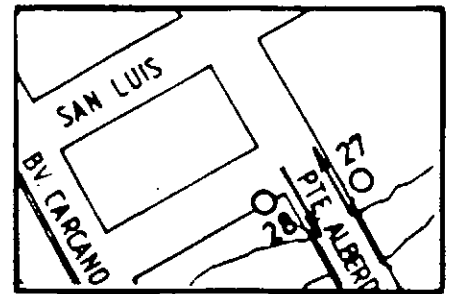
Horario	Vehiculos Eo.	Livianos	Omibuses	Camiones	Motos
9:00 a 10:00	529.1	70.4%	0.4%	7.8%	21.4%
18:00 a 19:00	536.6	73.9%	1.2%	7.3%	17.6%



FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 28 Sentido Contrario : Puesto Nro 27  
Calle : Puente Alberdi Fecha : Octubre 1990

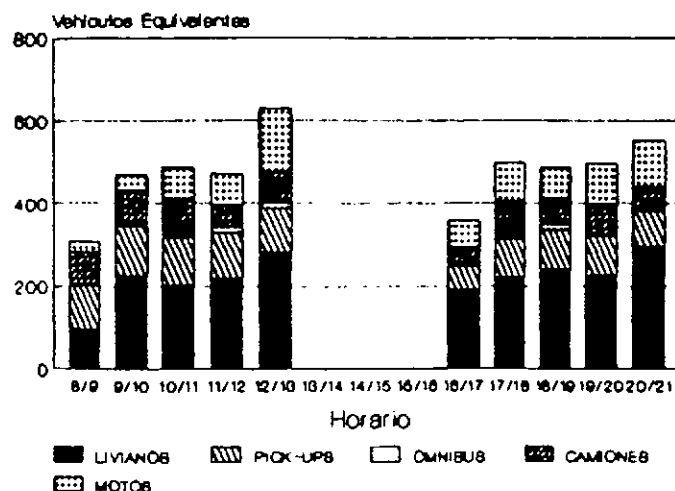


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES	PICK	MOTOS	TAXIS	TOTAL	TOTAL
\	NOS	Total V.Eo.	Total V.Eo.	UPS	Tot. V.Eo.	-	o/sent	Amb./sent
7:30 a 8:00	100	2	4	4	10.0	27	21	16.8
8:00 a 9:00	95	2	4	30	75.0	106	34	27.2
9:30 a 10:00	125	1	2	18	45.0	67	28	22.4
10:00 a 11:00	205	3	6	35	87.5	113	96	76.8
11:30 a 12:00	108	3	6	11	27.5	55	47	37.6
12:00 a 13:00	280	6	12	31	77.5	107	191	152.0
15:30 a 16:00	67	2	4	6	15.0	23	31	24.8
16:00 a 17:00	191	4	8	15	37.5	59	77	61.6
17:30 a 18:00	121	1	2	19	47.5	51	65	52.0
18:00 a 19:00	237	7	14	25	62.5	98	95	76.0
19:30 a 20:00	112	1	2	15	37.5	48	61	48.8
20:00 a 21:00	295	5	10	20	50.0	85	140	112.0

Resumen para horas pico :

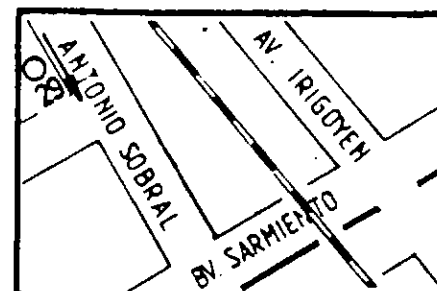
Horario	Vehiculos Ec.	Livianos	Omibuses	Camiones	Motos
12:00 a 13:00	630.3	63.0%	1.0%	5.0%	31.0%
20:00 a 21:00	553	69.6%	0.9%	3.7%	25.6%



FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 29 Sentido Contrario : -  
Calle : Antonio Sobral Fecha : Octubre 1990

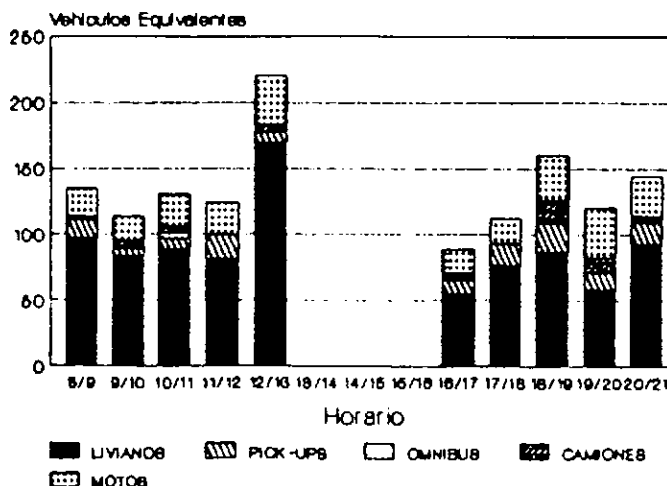


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES	PICK	MOTOS	TAXIS	TOTAL	TOTAL
\	MOS	Total V.Eo.	Total V.Eo.	UPS	Tot. V.Eo.	-	o/sent	Amo./sent
7:30 a 8:00	36		1 2.5	1	11 8.8			
8:00 a 9:00	97		1 2.5	14	27 21.6		135.1	135.1
9:30 a 10:00	39		1 2.5	3	11 8.8		113.7	113.7
10:00 a 11:00	89	2 4	2 5.0	8	31 24.8		130.8	130.8
11:30 a 12:00	40			9	15 12.0		124.2	124.2
12:00 a 13:00	169		2 5.0	9	46 36.8		219.8	219.8
13:30 a 16:00	28			1	10 8.0			
16:00 a 17:00	55		2 5.0	11	22 17.6		88.6	88.6
17:30 a 18:00	41			9	13 10.4		112.8	112.8
18:00 a 19:00	87	1 2	6 15.0	22	42 33.6		159.6	159.6
19:30 a 20:00	26		2 5.0	6	21 16.8		120.6	120.6
20:00 a 21:00	93	1 2	1 2.5	17	37 29.6		144.1	

Resumen para horas pico :

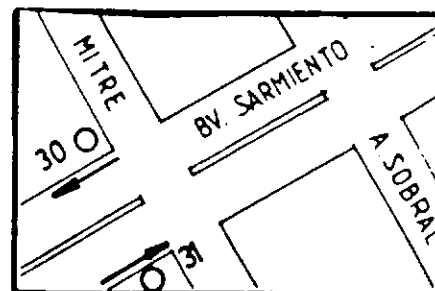
Horario	Vehiculos Eo.	Livianos	Omibuses	Camiones	Motos
12:00 a 13:00	219.8	78.8%	0.9%	0.9%	20.4%
18:00 a 19:00	159.6	69.0%	0.6%	3.8%	26.6%



FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 30 Sentido Contrario : Puesto Nro 31  
Calle : Bv. Sarmiento Fecha : Octubre 1990

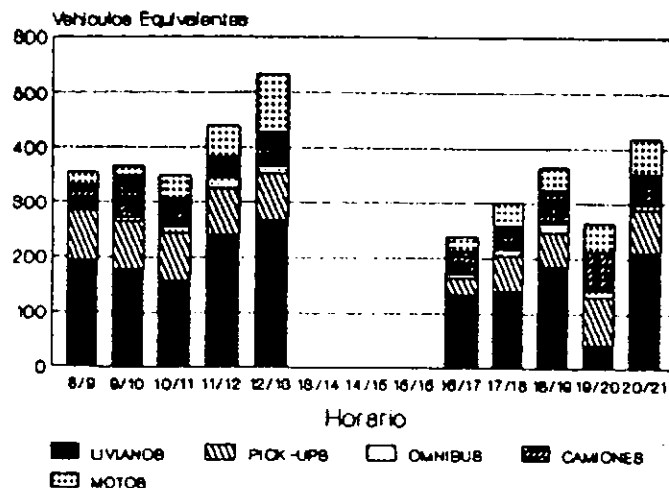


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA NOS	OMNIBUS Total V.Eo.	CAMIONES Total V.Eo.	PICK UPS	MOTOS Tot. V.Eo.	TAXIS -	TOTAL p/sent	TOTAL Rmb./sent
7:30 a 8:00	52	1	2	4	10.0	27	18	14.4
8:00 a 9:00	193	2	4	17	42.5	90	30	24.0
9:00 a 10:00	90	2	4	15	37.5	44	12	9.6
10:00 a 11:00	158	6	12	20	50.0	86	54	43.2
11:00 a 12:00	127	5	10	8	20.0	45	29	31.2
12:00 a 13:00	267	7	14	25	62.5	86	130	104.0
15:30 a 16:00	56	4	8	11	27.5	16	23	18.4
16:00 a 17:00	133	3	6	17	42.5	32	32	25.6
17:30 a 18:00	75	3	6	9	22.5	35	29	23.2
18:00 a 19:00	185	9	18	24	60.0	62	51	40.8
19:30 a 20:00	19	3	6	12	30.0	38	29	23.2
20:00 a 21:00	209	5	10	22	55.0	78	62	55.6

Resumen para horas pico :

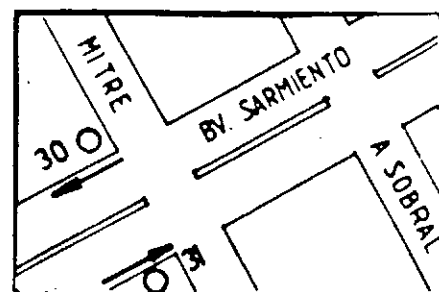
Horario	Vehiculos Eo.	Livianos	Omibus	Camiones	Motos
12:00 a 13:00	533.5	68.5%	1.4%	4.9%	25.2%
20:00 a 21:00	419.6	72.1%	1.3%	5.5%	20.6%



FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 31 Sentido Contrario : Puesto Nro 30  
Calle : Bv. Sarmiento Fecha : Octubre 1990

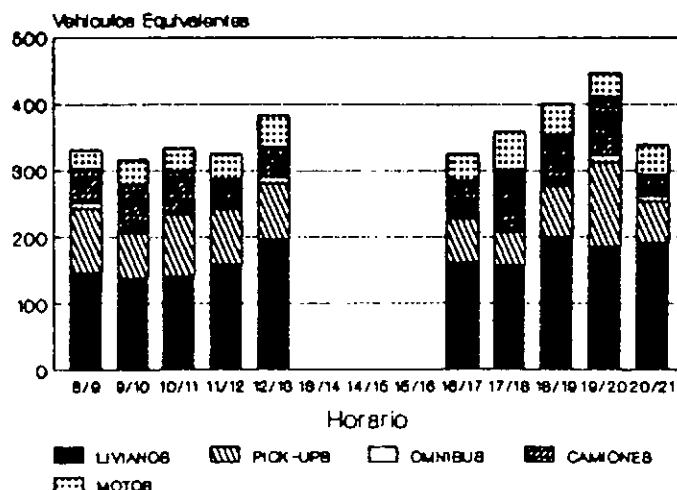


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA NOS	OMNIBUS Total	CAMIONES V.Eo.	PICK Total	NOTES V.Eo.	TAXIS Total	TOTAL V.Eo.	TOTAL
7:30 a 8:00	69	4	8	9	22.5	27	16	12.8
8:00 a 9:00	144	4	8	21	52.5	96	35	28.0
9:30 a 10:00	68	1	2	13	32.5	34	23	18.4
10:00 a 11:00	141	2	4	24	68.0	94	42	33.6
11:30 a 12:00	79	1	2	8	20.0	41	24	19.2
12:00 a 13:00	197	5	18	18	45.0	84	59	47.2
15:30 a 16:00	70	1	2	14	35.0	29	20	16.0
16:00 a 17:00	162	2	4	21	52.5	66	50	40.0
17:30 a 18:00	80	1	2	18	45.0	27	38	28.4
18:00 a 19:00	196	1	2	30	75.0	76	59	47.2
19:30 a 20:00	95	3	6	18	45.0	65	23	18.4
20:00 a 21:00	176	4	8	13	32.5	63	55	44.0

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eo.	Livianos	Omnibuses	Camiones	Notas
12:00 a 13:00	383.2	77.4%	1.4%	5.0%	16.3%
19:00 a 20:00	445.7	78.0%	1.5%	8.8%	11.2%



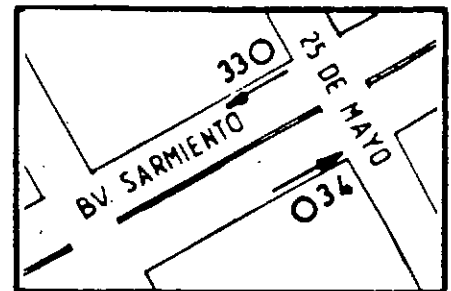
FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 33 Sentido Contrario : Puesto Nro 34

Calle : Bv. Sarmiento Fecha : Octubre 1990

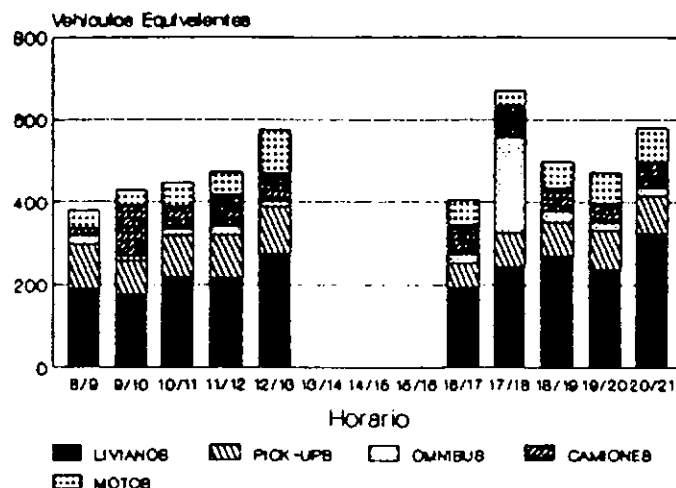


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES	PICK	MOTOS	TAXIS	TOTAL	TOTAL
\	NOS	Total V.Ed.	Total V.Ed.	UPS	Tot. V.Ed.	-	p/sent	Abp./sent
7:30 a 8:00	131	6	12	92	230.0	48	38	30.4
8:00 a 9:00	189	11	22	7	17.5	108	54	43.2
9:30 a 10:00	91	3	6	25	62.5	43	26	20.8
10:00 a 11:00	216	7	14	22	55.0	103	72	57.6
11:30 a 12:00	189	5	10	16	40.0	54	35	28.0
12:00 a 13:00	273	7	14	28	70.0	114	133	106.4
15:30 a 16:00	80	5	10	11	27.5	15	32	25.6
16:00 a 17:00	193	11	22	28	70.0	58	79	63.2
17:30 a 18:00	137	66	132	17	42.5	47	27	21.6
18:00 a 19:00	268	14	28	22	55.0	84	79	63.2
19:30 a 20:00	113	5	10	9	22.5	47	46	36.8
20:00 a 21:00	322	10	20	24	60.0	93	105	84.0
							1	500.0
								1168.3

Resumen para horas pico :

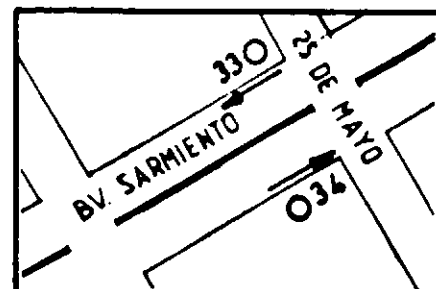
Horario	Vehiculos Ed.	Livianos	Omnibuss	Camiones	Motos
12:00 a 13:00	577.4	63.7%	1.3%	5.8%	24.8%
17:00 a 18:00	671.7	62.6%	22.4%	5.8%	9.2%



FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa Maria. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 34 Sentido Contrario : Puesto Nro 33  
Calle : Bv. Sarmiento Fecha : Octubre 1990

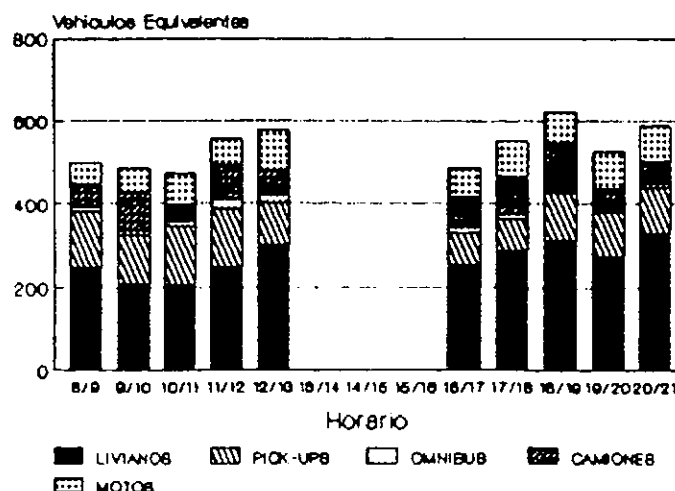


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES	PICK	MOTOS	TAXIS	TOTAL	TOTAL
\	NOS	Total V.Eo.	Total V.Eo.	UPS	Tot. V.Eo.	-	p/sent	Amo./sent
7:30 a 8:00	125	7	14	10	25.0	59	38	30.4
8:00 a 9:00	244	5	10	22	55.0	135	65	52.0
9:30 a 10:00	102	2	4	18	45.0	59	37	29.6
10:00 a 11:00	204	6	12	16	40.0	140	94	75.2
11:30 a 12:00	131	6	12	17	42.5	73	42	33.6
12:00 a 13:00	300	9	18	23	57.5	102	125	100.0
13:30 a 16:00	117	4	8	7	17.5	42	35	28.0
16:00 a 17:00	253	7	14	29	72.5	79	84	67.2
17:30 a 18:00	150	2	4	19	47.5	41	56	44.8
18:00 a 19:00	315	3	6	46	115.0	111	95	76.0
19:30 a 20:00	129	2	4	9	22.5	50	52	41.6
20:00 a 21:00	330	5	10	21	52.5	111	106	84.8

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omibuses	Camiones	Motos
12:00 a 13:00	578.5	72.0%	1.6%	4.1%	22.3%
18:00 a 19:00	623	74.7%	0.5%	8.1%	16.7%



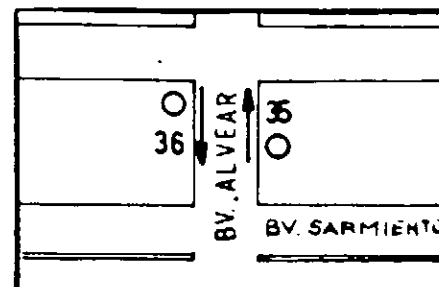
FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 36 Sentido Contrario : Puesto Nro 36

Calle : Bv. Alvear

Fecha : Octubre 1990

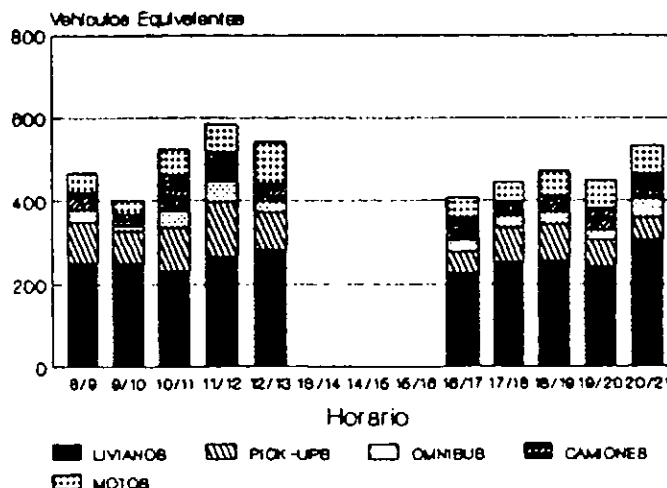


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES	PICK	MOTOS	TAXIS	TOTAL	TOTAL
\	MOS	Total V.Eo.	Total V.Eo.	UPS	Tot. V.Eo.	-	o/sent	Amo./sent
7:30 a 8:00	93	7	14	8	20.0	35	20	16.0
8:00 a 9:00	245	15	30	17	42.5	99	59	47.2
9:30 a 10:00	117	3	6	5	12.5	37	20	16.0
10:00 a 11:00	228	19	38	35	87.5	105	77	61.6
11:30 a 12:00	132	13	26	15	37.5	68	43	34.4
12:00 a 13:00	275	12	24	17	42.5	93	126	100.8
15:30 a 16:00	86	10	20	7	17.5	24	15	12.0
16:00 a 17:00	217	14	28	22	55.0	51	59	47.2
17:30 a 18:00	126	7	14	7	17.5	44	29	23.2
18:00 a 19:00	246	16	32	15	37.5	86	76	60.8
19:30 a 20:00	111	6	12	10	25.0	32	42	33.6
20:00 a 21:00	301	23	46	24	60.0	54	85	68.0

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eo.	Livianos	Omnibuss	Camiones	Motos
11:00 a 12:00	585.4	74.3%	4.7%	5.4%	15.6%
20:00 a 21:00	534	72.2%	4.7%	4.9%	17.3%



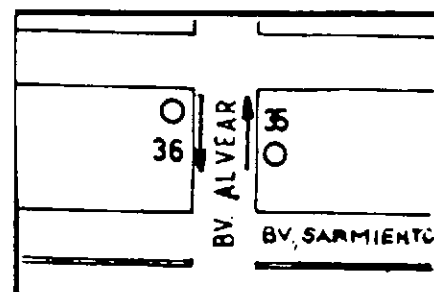
FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 36 Sentido Contrario : Puesto Nro 36

Calle : Bv. Alvear

Fecha : Octubre 1990

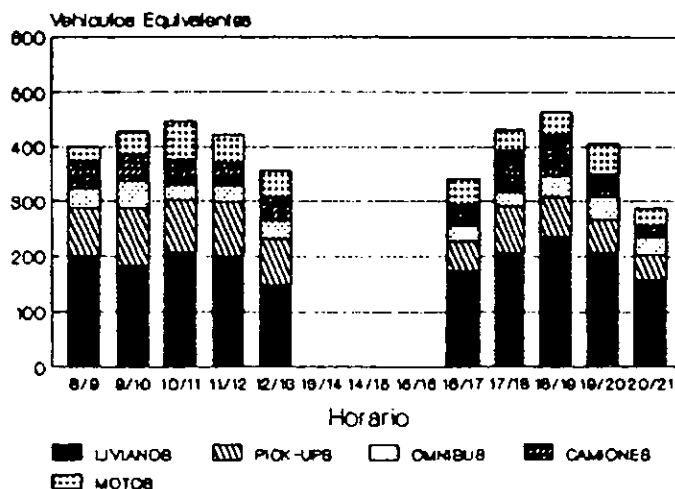


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	ONIBUS	CAMIONES	PICK	MOTOS	TAXIS	TOTAL	TOTAL			
\	NDS	Total	V.Eo.	Total	V.Eo.	UPS	Tot.	V.Eo.	-	a/sent	Amo./sent
7:30 a 8:00	65	8	16	5	12.5	29	21	16.8	7		
8:00 a 9:00	192	18	36	20	50.0	88	33	26.4	8	400.4	863.1
9:30 a 10:00	94	13	26	10	25.0	53	26	20.8		428.3	829.7
10:00 a 11:00	201	14	28	19	47.5	96	86	68.8	5	446.3	970.4
11:30 a 12:00	93	7	14	8	20.0	49	33	26.4	5	422.7	1008.1
12:00 a 13:00	142	16	32	17	42.5	85	61	48.8	6	356.3	897.6
15:30 a 16:00	61	7	14	1	2.5	37	27	21.6	12		
16:00 a 17:00	167	14	28	15	37.5	53	62	49.6	7	342.1	749.3
17:30 a 18:00	108	7	14	16	40.0	46	27	21.6	2	432.9	876.3
18:00 a 19:00	224	19	38	30	75.0	73	54	43.2	12	465.2	937.5
19:30 a 20:00	93	10	20	8	20.0	29	33	26.4	5	406.4	855.4
20:00 a 21:00	155	16	32	8	24.0	46	39	31.2	3	287.2	821.2

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eo.	Livianos	Donibuss	Camiones	Motos
10:00 a 11:00	446.3	71.7%	3.3%	4.5%	20.4%
18:00 a 19:00	465.2	72.1%	4.6%	7.3%	13.1%

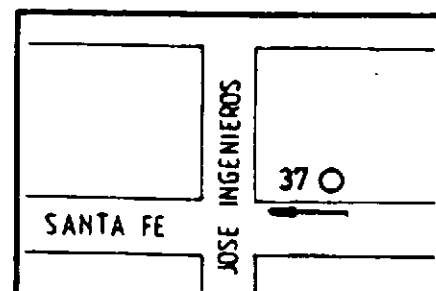


FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 37 Sentido Contrario : -

Calle : Santa Fe Fecha : Octubre 1990

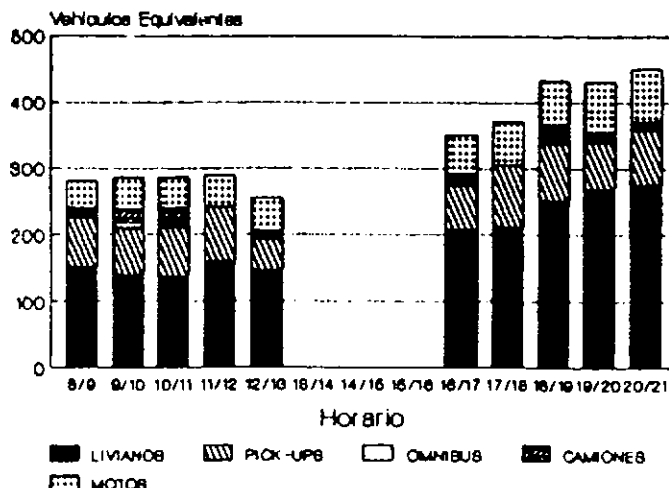


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES	PICK	MOTOS	TAXIS	TOTAL	TOTAL
	NOS	Total V.Eq.	Total V.Eq.	LPS	Total V.Eq.	p/sent	Abb./sent	
7:00 a 8:00	80	1	2	1	2.5	18	27	19.4
8:00 a 9:00	150	1	4	4	10.0	75	91	40.8
9:00 a 10:00	70	1	4	4	10.0	36	30	24.0
10:00 a 11:00	137	2	4	10	25.0	74	57	48.6
11:00 a 12:00	60					41	30	24.0
12:00 a 13:00	147	1	2	4	10.0	47	61	48.8
13:00 a 14:00	57	2	4	4	10.0	24	27	18.4
14:00 a 15:00	238			7	17.5	57	32	57.6
15:00 a 16:00	108					47	40	32.6
16:00 a 17:00	250	1	2	10	25.0	88	84	67.0
17:00 a 18:00	177			7	7.5	36	48	38.4
18:00 a 19:00	274			5	12.5	84	100	80.0

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Camionetas	Camiones	Motos
10:00 a 11:00	285.9	80.1%			19.9%
18:00 a 19:00	451.5	77.2%		1.1%	21.6%



FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 38 Sentido Contrario : -  
Calle : Entre Rios Fecha : Octubre 1990

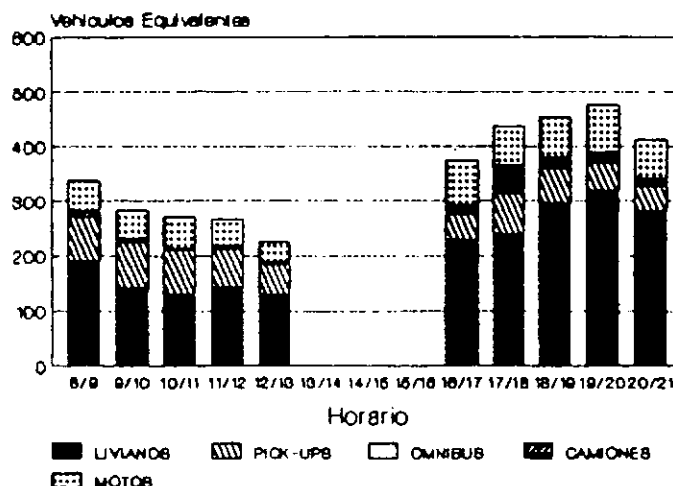
BUENOS AIRES	
	9 de JULIO
	38 ○
ENTRE RIOS	

## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA MOS	DANIBUS Total V.Eo.	CAMIONES Total V.Eo.	PICK UPS	MOTOS Tot. V.Eo.	TAXIS -	TOTAL p/sent	TOTAL Amo./sent
7:30 a 8:00	65	2 4	1 2.5	26	25 20.0	1		
8:00 a 9:00	190		4 10.0	80	71 56.8	1	337.0	337.8
9:30 a 10:00	65		1 2.5	40	30 24.0	1	283.2	283.2
10:00 a 11:00	130		1 2.5	80	73 58.4	1	271.9	271.9
11:30 a 12:00	70		1 2.5	35	30 24.0	1	266.7	266.7
12:00 a 13:00	129		1 2.5	56	46 36.8	1	225.3	225.3
15:30 a 16:00	82		1 2.5	30	46 36.8	3		
16:00 a 17:00	229	1 2	5 12.5	48	103 82.4		373.9	373.9
17:30 a 18:00	125	1 2	10 25.0	39	47 37.6	1	437.3	437.9
18:00 a 19:00	294		8 20.0	65	90 72.0	2	453.0	453.0
19:30 a 20:00	162		4 10.0	26	55 44.0		476.3	476.3
20:00 a 21:00	282		5 12.5	47	90 72.0		413.5	

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eo.	Livianos	Danibuss	Camiones	Motos
8:00 a 9:00	337.8	78.3%		1.2%	20.5%
19:00 a 20:00	476.3	76.1%		1.6%	22.3%

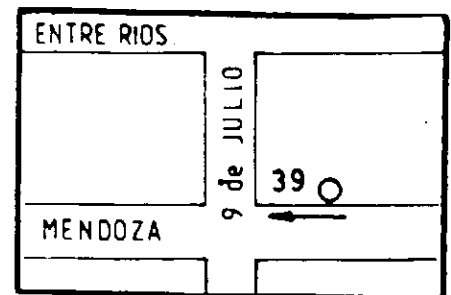


FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 39 Sentido Contrario : -

Calle : Mendoza Fecha : Octubre 1990

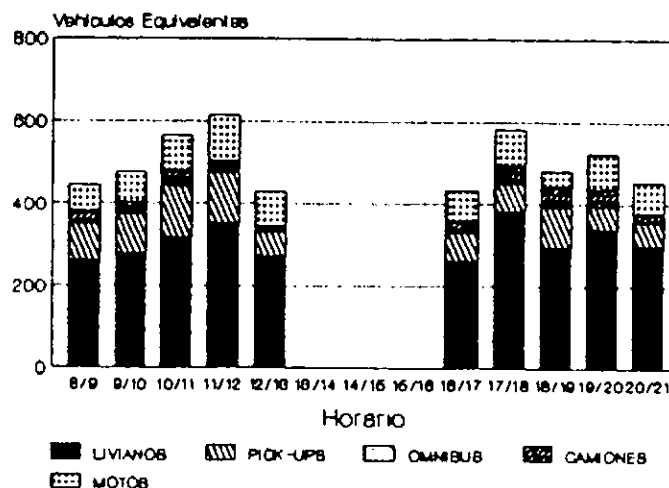


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA NOS	OMNIBUS Total	CAMIONES V.Eg.	PICK UPS	MOTOS Tot.	TAXIS V.Eg.	TOTAL p/sent	TOTAL Amb./sent
7:30 a 8:00	153	1	2	45	33	26.4	1	
8:00 a 9:00	259	3	6	10	25.0	91	77	61.6
9:00 a 10:00	142	1	2	5	12.5	50	47	37.6
10:00 a 11:00	315	3	6	11	27.5	128	108	86.4
11:00 a 12:00	180	1	2	5	12.5	64	71	56.8
12:00 a 13:00	269	4	8	3	7.5	60	104	83.2
13:00 a 14:00	88	1	2	3	7.5	33	50	24.0
14:00 a 15:00	268	4	8	8	20.0	71	94	75.2
15:00 a 16:00	205	1	2	8	20.0	39	61	48.8
16:00 a 17:00	292	3	6	18	45.0	99	45	36.0
17:00 a 18:00	174	2	4	7	17.5	30	55	44.0
18:00 a 19:00	297	3	6	6	15.0	60	96	76.8
19:00 a 20:00								
20:00 a 21:00								

Resumen para horas pico :

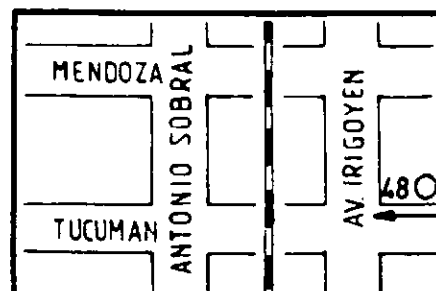
Horario	Vehiculos Eo.	Livianos	Omibuss	Camiones	Motos
11:00 a 12:00	615.7	76.1%	0.3%	1.6%	22.0%
17:00 a 18:00	583.8	77.2%	0.3%	2.5%	19.3%



FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 48 Sentido Contrario : -  
Calle : Tucuman Fecha : Octubre 1990

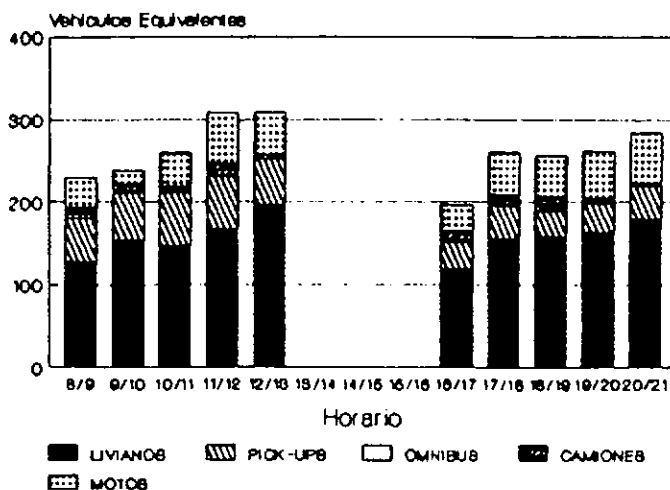


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES	PICK	MOTOS	TAXIS	TOTAL	TOTAL
\	MOS	Total V.Eo.	Total V.Eo.	UPS	Tot. V.Eo.	-	o/sent	Amo./sent
7:30 a 8:00	99	1	2		23	30	24.0	1
8:00 a 9:00	127	2	4	3	7.5	54	46	36.8
9:30 a 10:00	78		2	5.0	29	11	8.8	238.5
10:00 a 11:00	146		3	7.5	65	52	41.6	260.1
11:30 a 12:00	88		3	7.5	34	41	32.8	308.5
12:00 a 13:00	196	2	4		58	65	52.0	310.0
15:30 a 16:00	40				6	24	19.2	1
16:00 a 17:00	118		5	12.5	34	39	31.2	195.7
17:30 a 18:00	84		3	7.5	22	35	28.0	261.2
18:00 a 19:00	158		7	17.5	32	62	49.6	257.1
19:30 a 20:00	80		1	2.5	18	37	29.6	2
20:00 a 21:00	178		1	2.5	41	78	62.4	1
								284.9

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eo.	Livianos	Omnibuss	Camiones	Motos
12:00 a 13:00	310	79.1%	8.6%		20.2%
20:00 a 21:00	284.9	73.2%		0.3%	26.1%



FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

Puesto Nro : 49 Sentido Contrario : -  
Calle : P. Argentinos Fecha : Octubre 1990

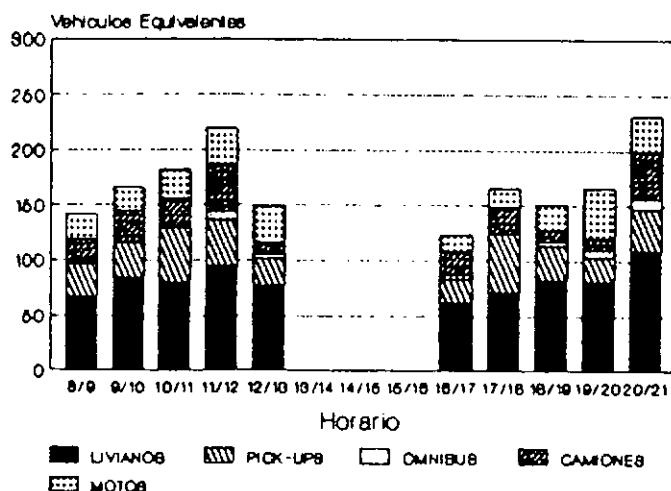


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA MOS	OMNIBUS Total	V.Eo.	CAMIONES Total	PICK UPS	MOTOS Tot.	TAXIS V.Eo.	TOTAL -	TOTAL d/sent	TOTAL Amo./sent
7:30 a 8:00	20	1	2		6	17	13.6			
8:00 a 9:00	67	1	2	8	20.0	30	22.4	141.4		141.4
9:30 a 10:00	44			6	15.0	17	11.2	166.2		166.2
10:00 a 11:00	79	1	2	10	25.0	49	36.4	182.4		182.4
11:30 a 12:00	50	2	4	9	22.5	22	17.6	219.8		219.8
12:00 a 13:00	77	2	4	4	10.0	25	32.8	148.8		148.8
15:30 a 16:00	21	4	8		12	12	9.6			
16:00 a 17:00	62	2	4	8	20.0	22	16.0	124.0		124.0
17:30 a 18:00	37			5	12.5	29	9.6	2 166.2		166.2
18:00 a 19:00	82	2	4	4	10.0	32	23.2	151.2		151.2
19:30 a 20:00	42	2	4	2	5.0	11	23.2	165.6		165.6
20:00 a 21:00	106	5	10	17	42.5	38	32.0	3 231.5		

Resumen de 2 horas pico :

Horario	Vehiculos Eo.	Livianos	Omnibuss	Camiones	Motos
11:00 a 12:00	219.8	68.6%	1.9%	8.6%	21.0%
20:00 a 21:00	231.5	68.9%	2.4%	8.1%	19.1%



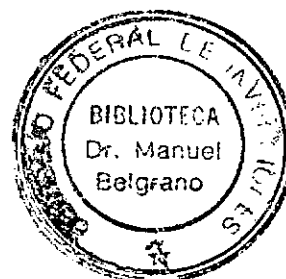
FUENTE: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional Ciudad de Villa María. Tercera Etapa Informe Final - Marzo 15 de 1991.

**CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES**

**ESTUDIO PARTICULARIZADO DEL AREA CENTRAL**

**CIUDAD DE VILLA MARIA**

**PROVINCIA DE CORDOBA**



**PRIMERA ETAPA**

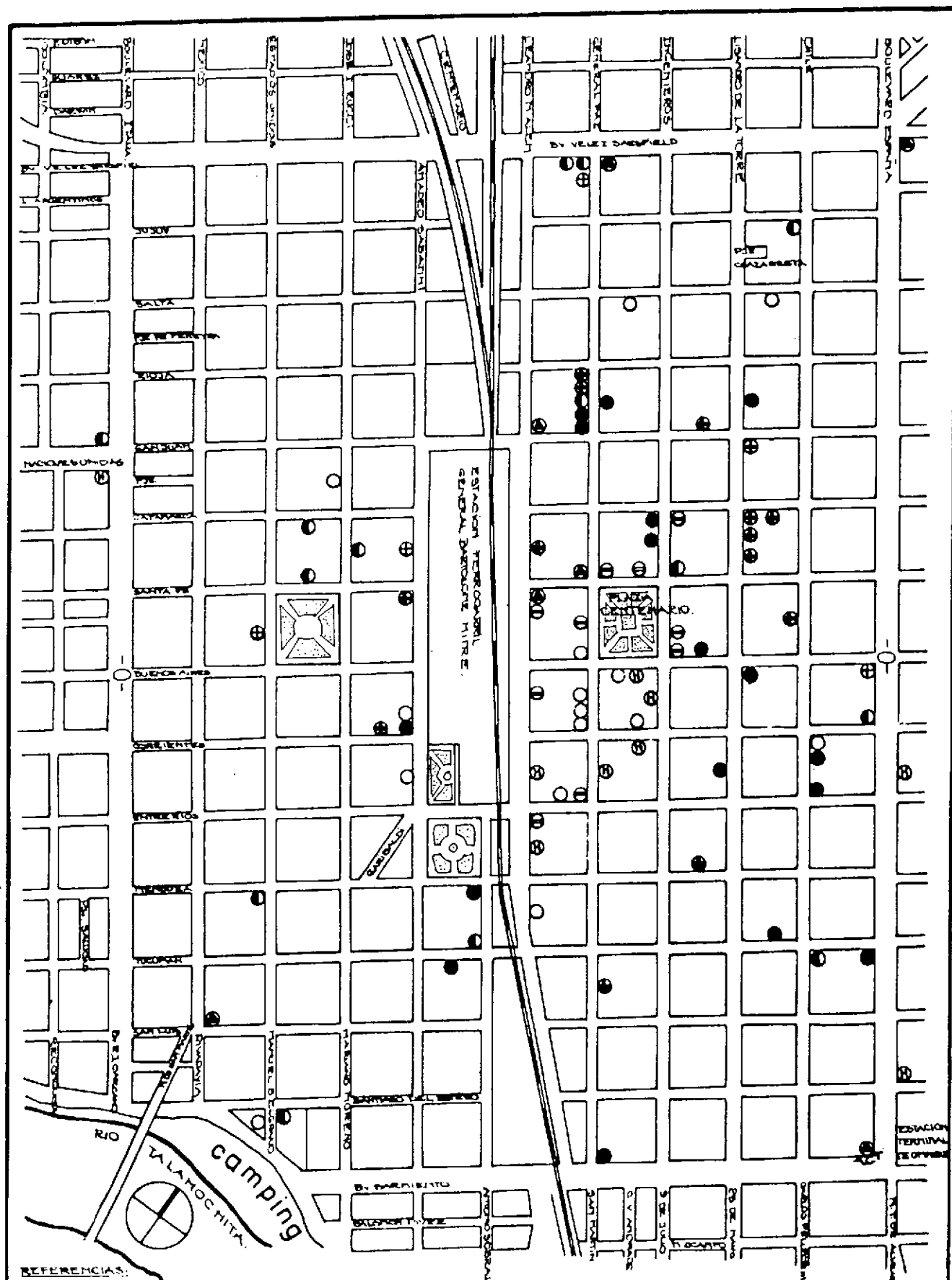
**SEGUNDO INFORME PARCIAL**

**ANEXO DE PLANOS**

**CORDOBA, Noviembre 14 de 1991**

## INDICE DE PLANOS

Plano No	Contenido
3	Equipamiento - Area Central
4	Edificios de Valor Histórico - Patrimonial
5	Red Vial Principal
6	Tránsito
7	Puestos de Muestreo
8	Accidentes
9	Vías Peatonales
10	Estacionamiento
11	Espacios Restringidos al Estacionamiento
12	Estacionamiento Medido
13	Zonas de Transgresiones de Estacionamiento
14	Transporte de Cargas
15	Transporte Ferroviario
16	Desagües Pluviales
17	Alumbrado Público
18	Teléfonos Públicos



REFERENCIAS:

- HOTELS
- PUBLIC INSTIT. EDUCACION
- IGLESIAS
- CULT. RECREAT.
- BAÑOS
- ASIST. PUBLICA
- ESTAC. DE SERV.
- SALUD

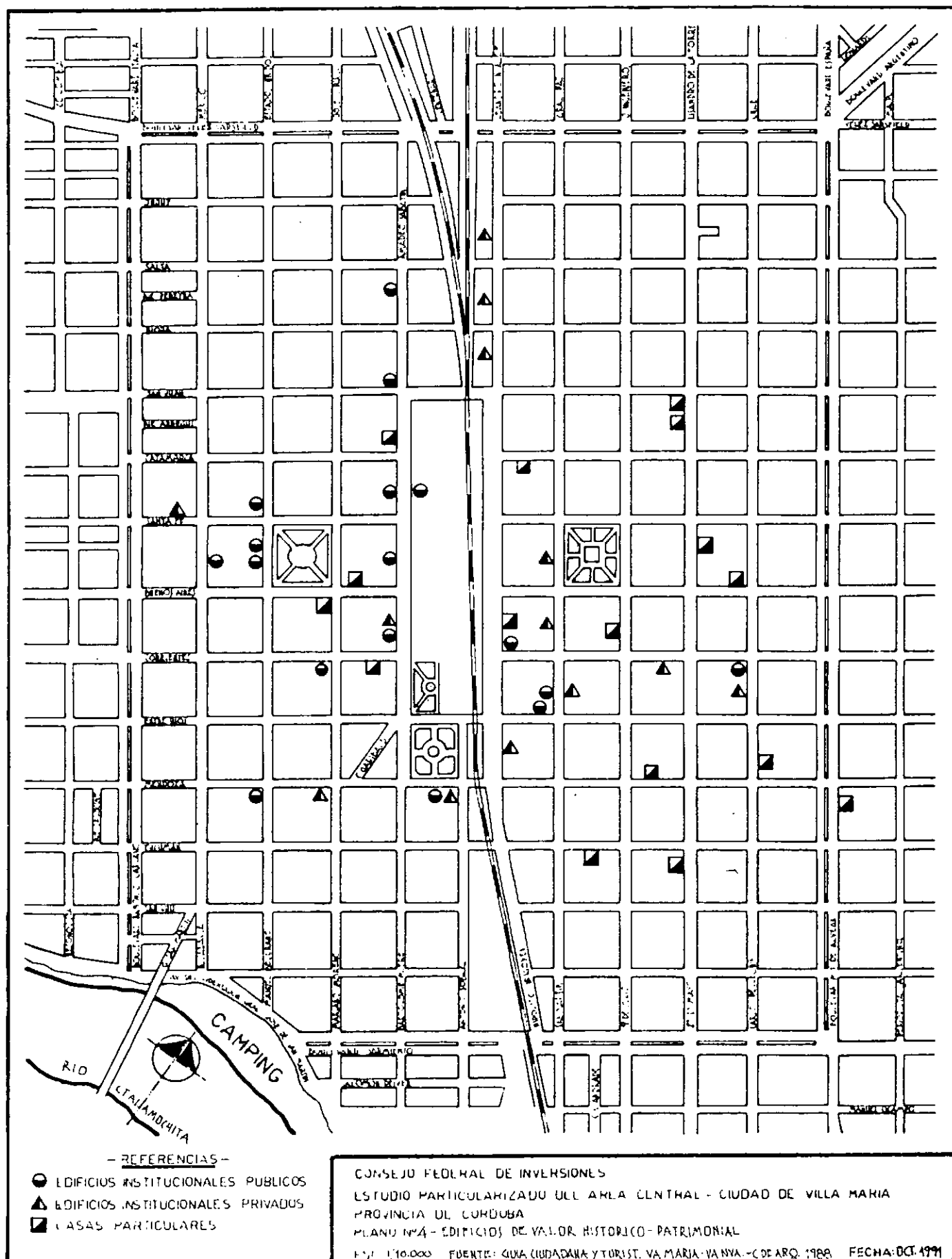
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

ESTUDIO PARTICULARIZADO DEL AREA CENTRAL - CIUDAD DE VILLA MARIA  
PROVINCIA DE CORDOBA

PLANO Nº 3 EQUIPAMIENTO - AREA CENTRAL

ESC. 1/10.000 FUENTE: PLAN DE ORD. URB. Y MICROREG. - C.E.I. 1989

FECHA: OCT. 1979



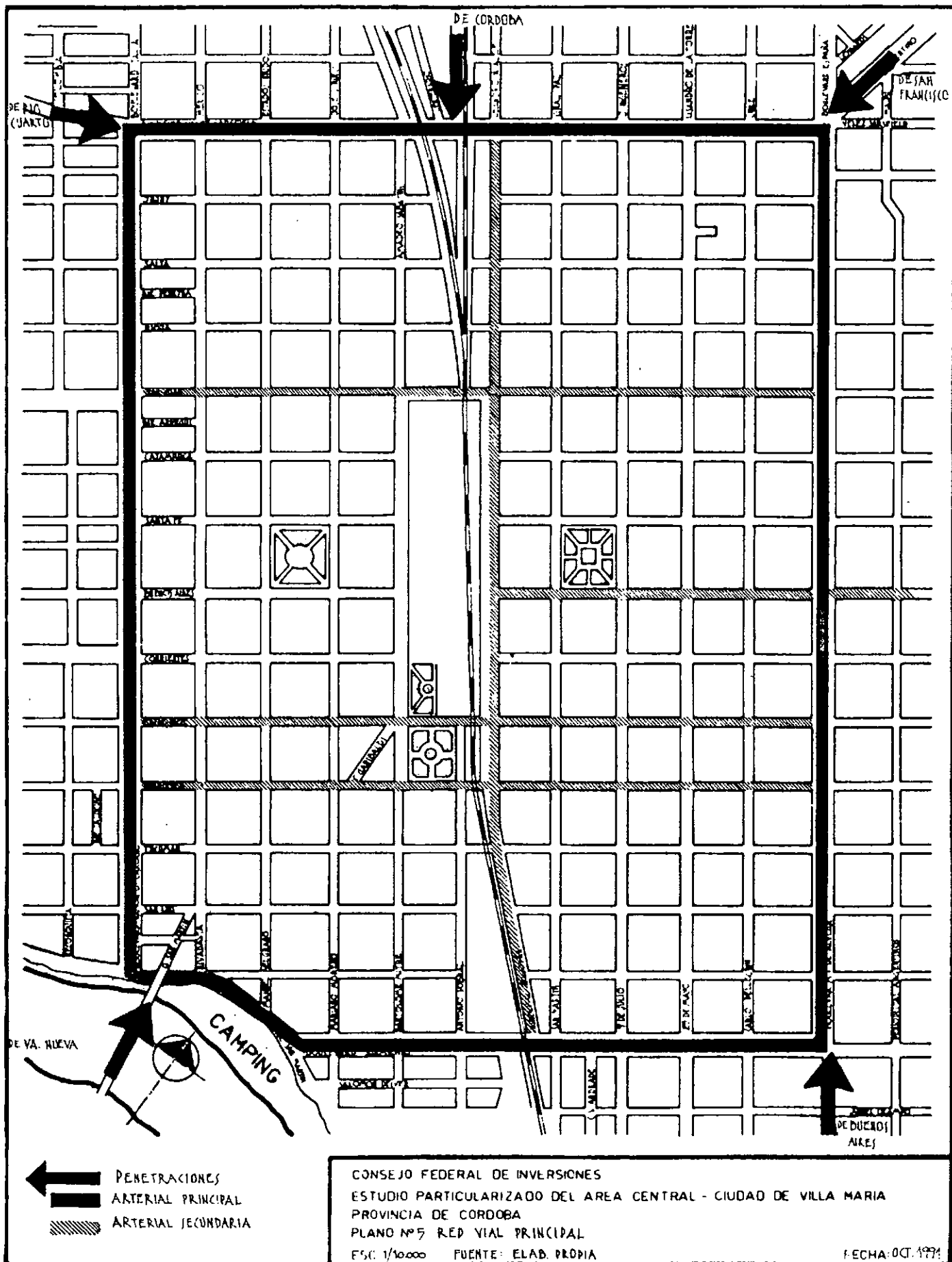
- REFERENCIAS -

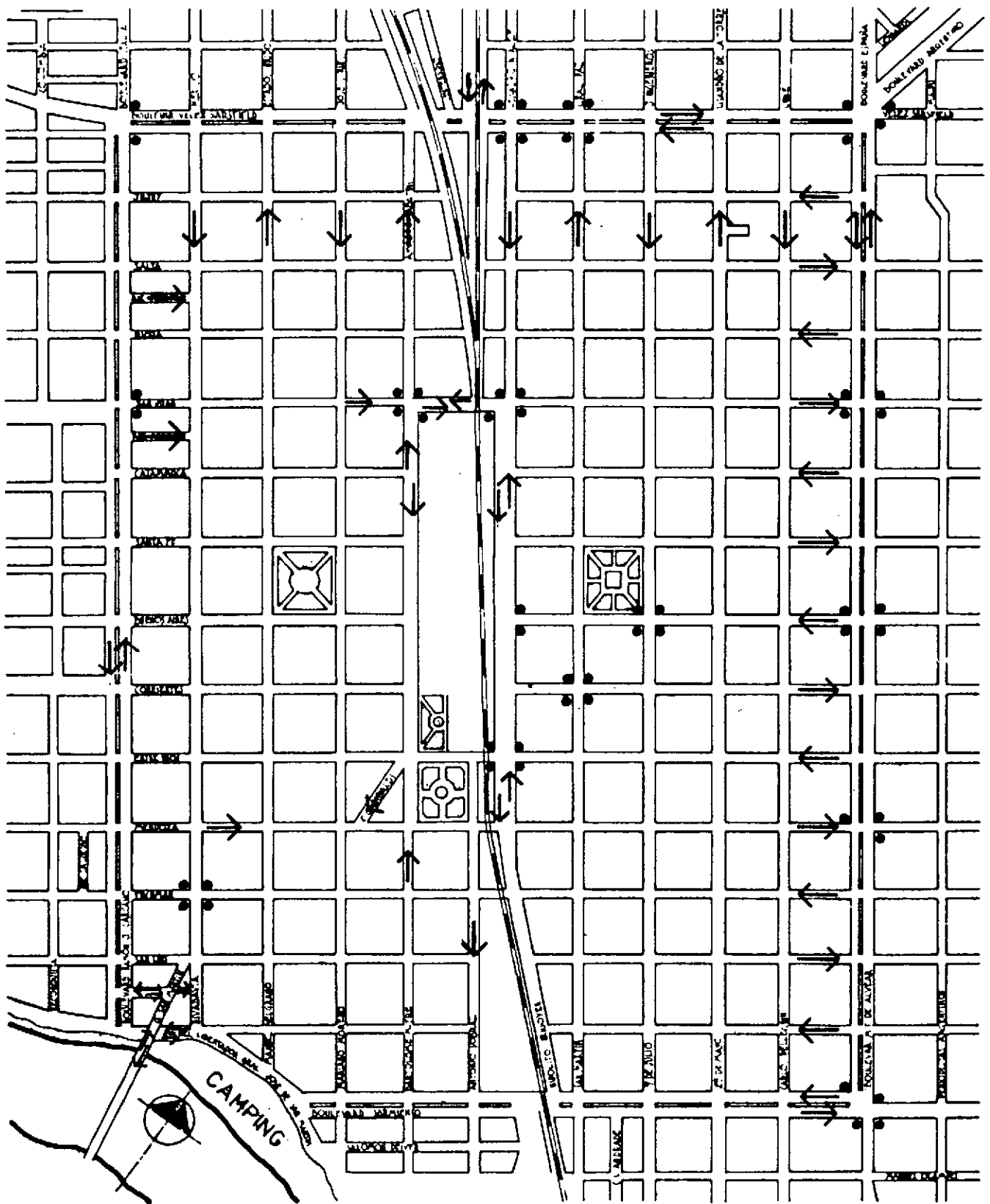
- EDIFICIOS INSTITUCIONALES PUBLICOS
- ▲ EDIFICIOS INSTITUCIONALES PRIVADOS
- CASAS PARTICULARES

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

ESTUDIO PARTICULARIZADO ULL AREA CENTRAL - CIUDAD DE VILLA MARIA  
 PROVINCIA UL CORDOBA  
 PLANU N°4 - EDIFICIOS DE VALOR HISTORICO-PATRIMONIAL

ES: 1/10.000 FUENTE: GUIA CIUDADANA Y TURIST. VA MARIA-VANVA - CDEARO. 1988 FECHA: OCT. 1991

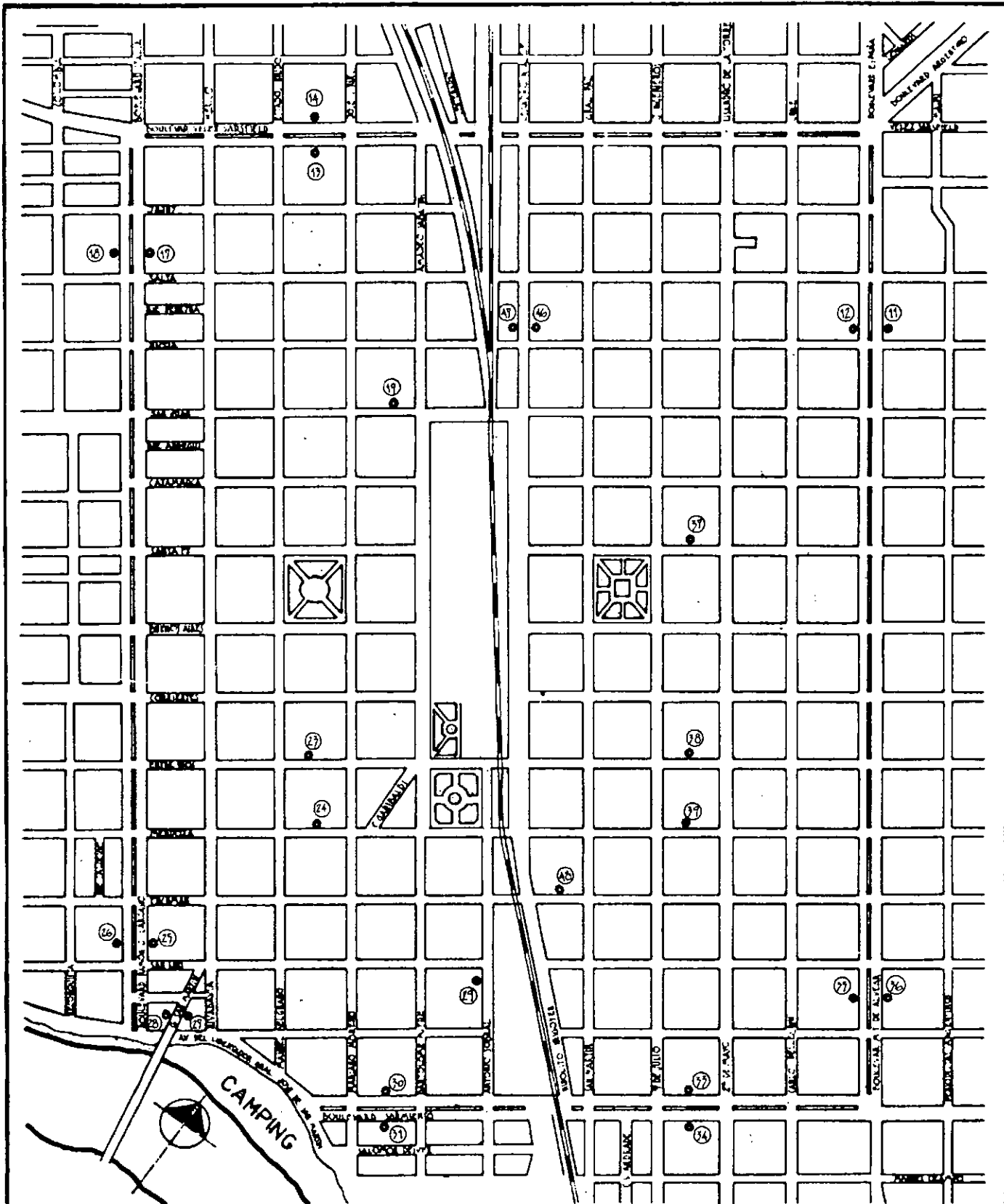




← SENTIDO DE CIRCULACIÓN  
 • SEMAFOROS

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES  
 ESTUDIO PARTICULARIZADO DEL AREA CENTRAL - CIUDAD DE VILLA MARIA  
 PROVINCIA DE CORDOBA  
 PLANO Nº 6 TRANSITO  
 Esc. 1/10.000 FUENTE: MUNIC. VILLA MARIA

FECHA: OCT 1991

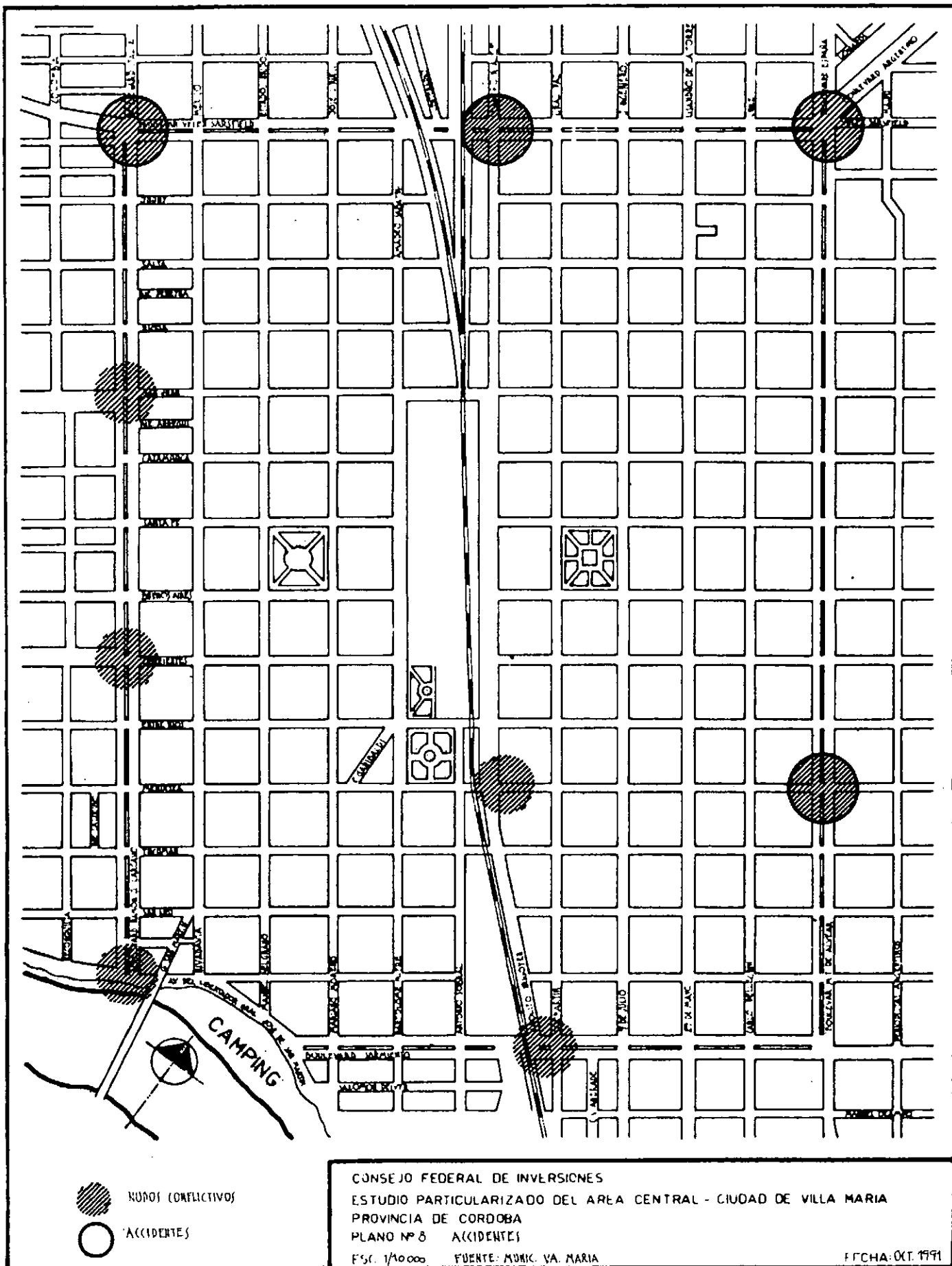


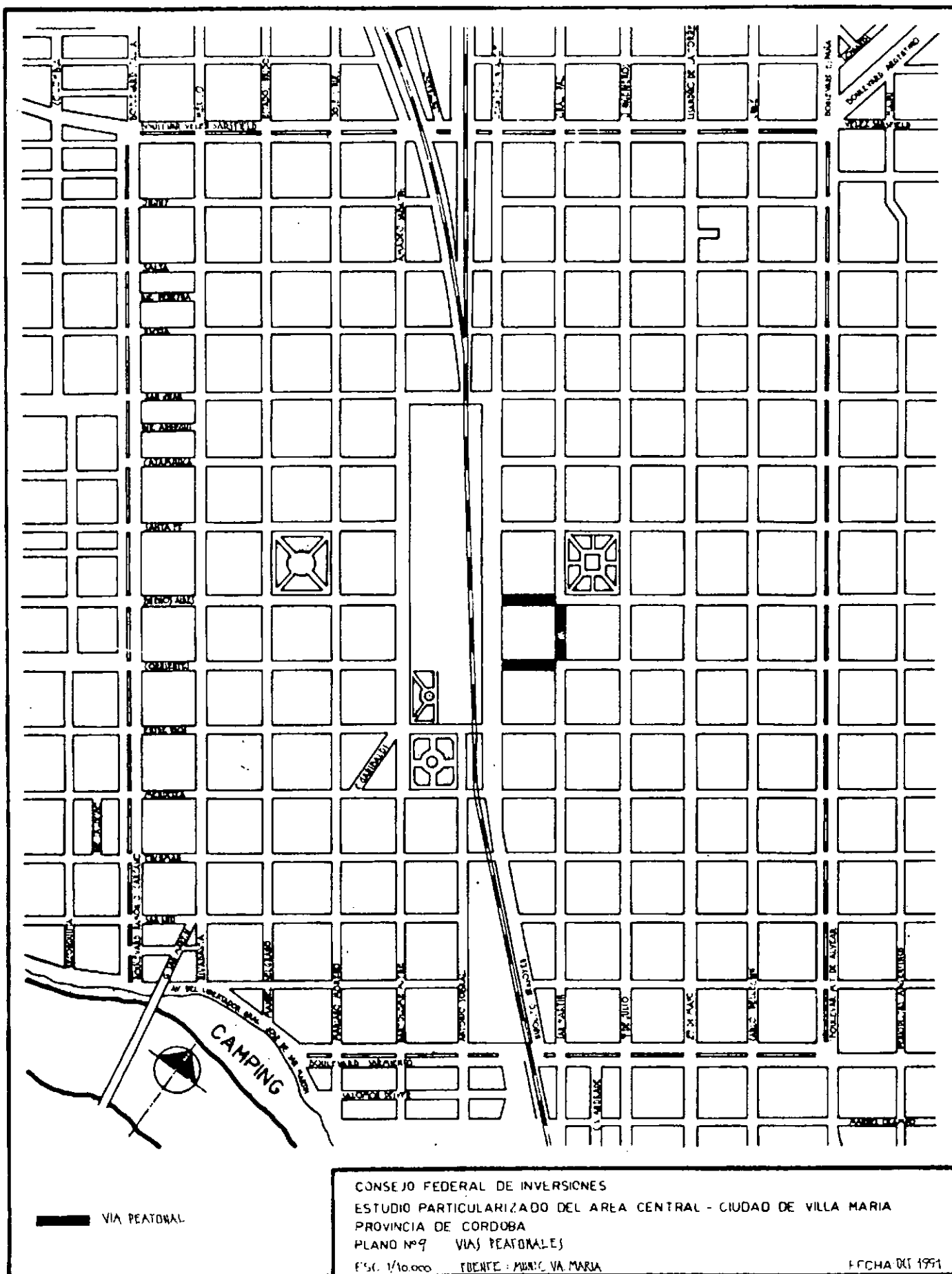
● PUESTO DE MUESTREO

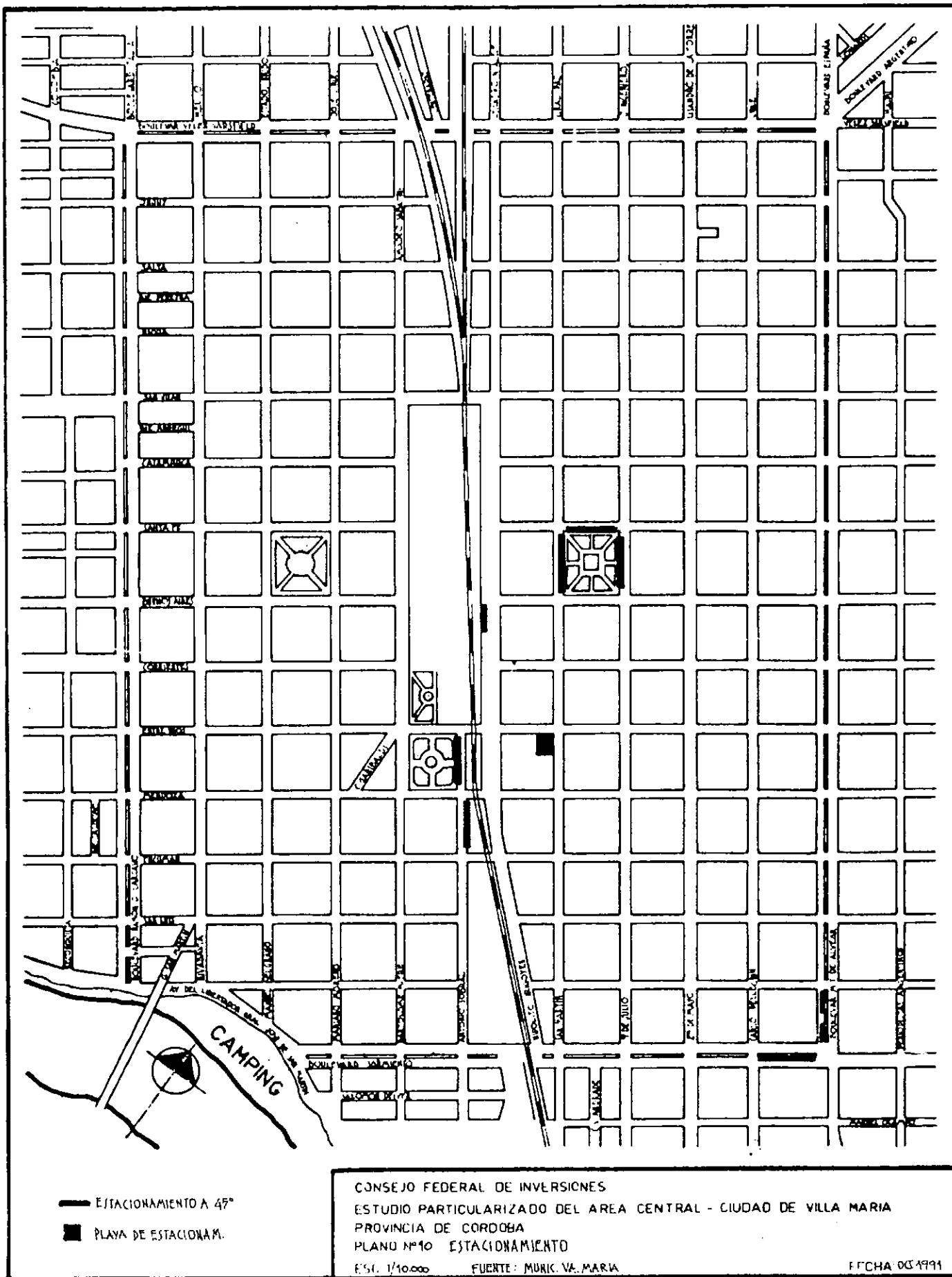
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES  
 ESTUDIO PARTICULARIZADO DEL AREA CENTRAL - CIUDAD DE VILLA MARIA  
 PROVINCIA DE CORDOBA  
 PLANO Nº 7 PUESTOS DE MUESTREO  
 ESC. 1/10.000 FUENTE: PLAN DE ORD. URB. Y MICROREG. - VILLA MARIA - C.F.I. - 1970

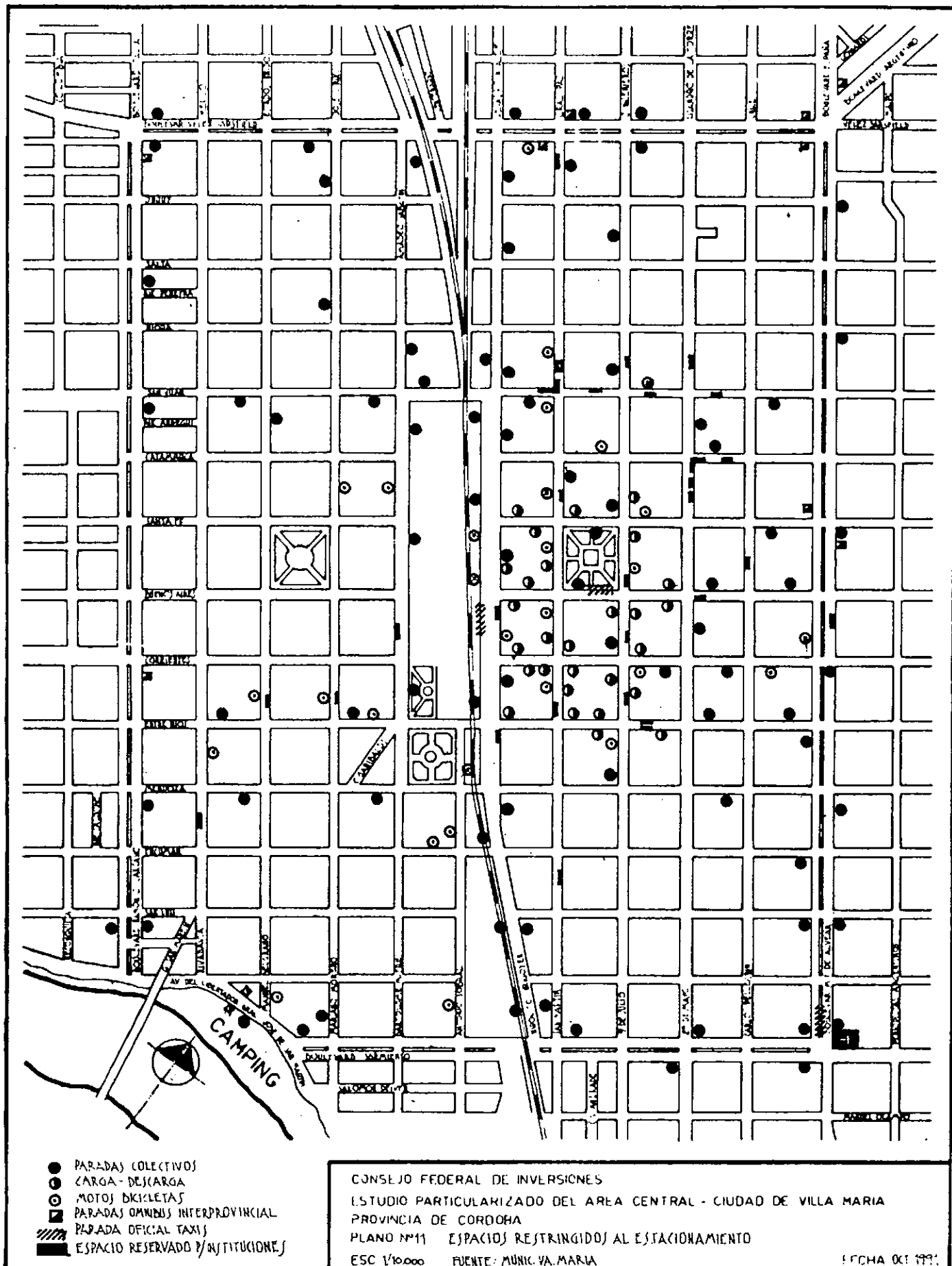
FECHA: OCT 1971



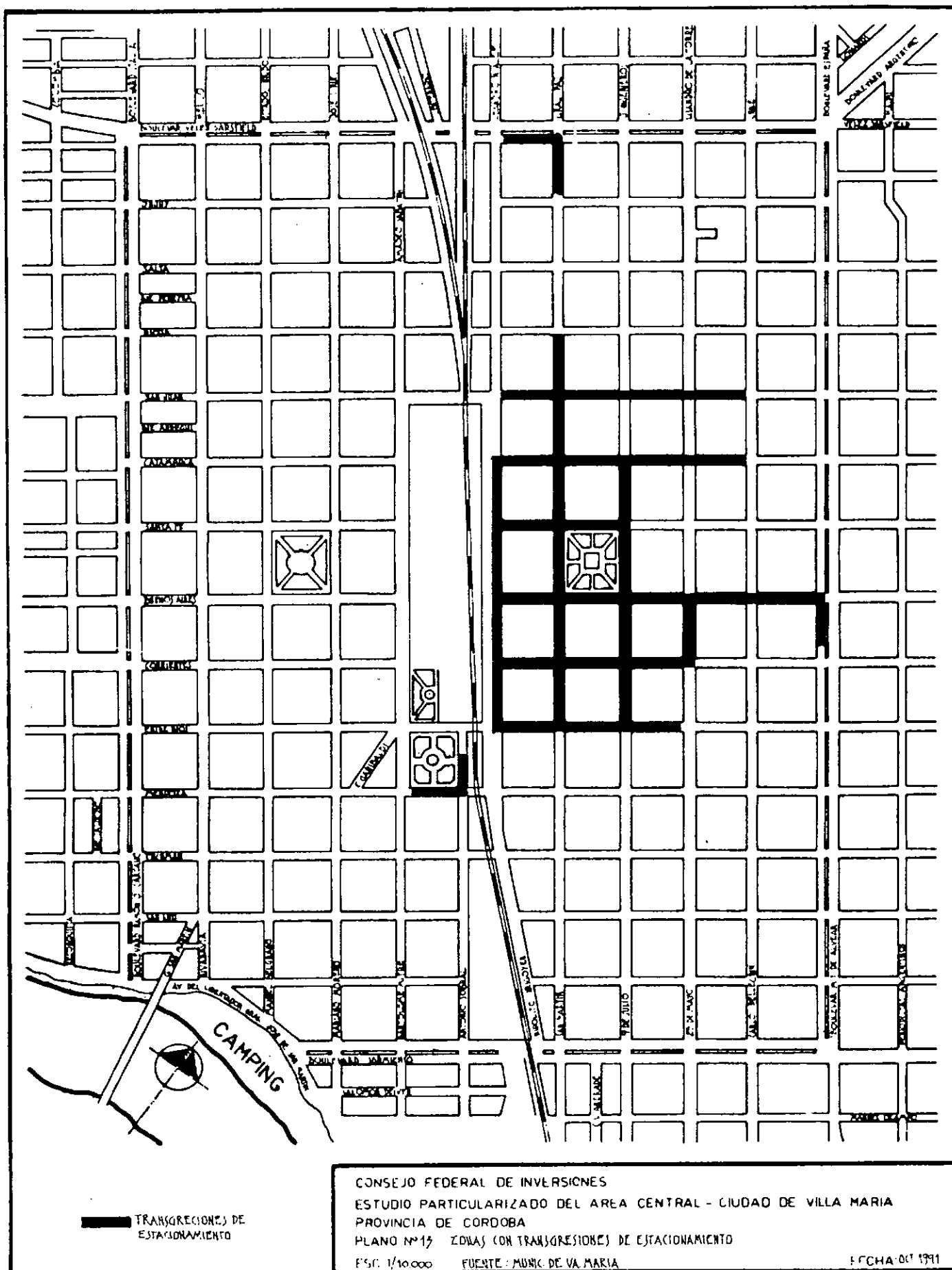


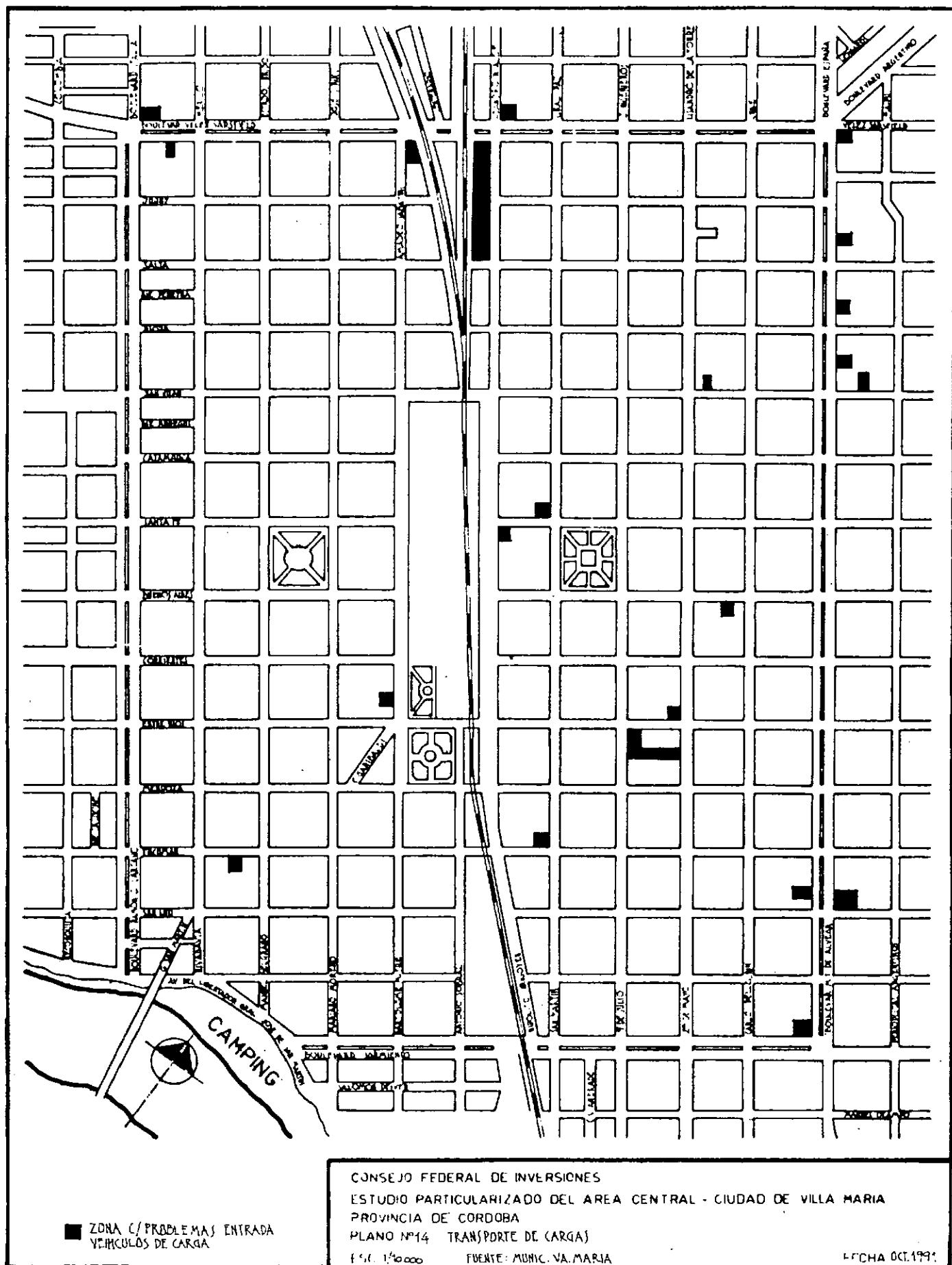


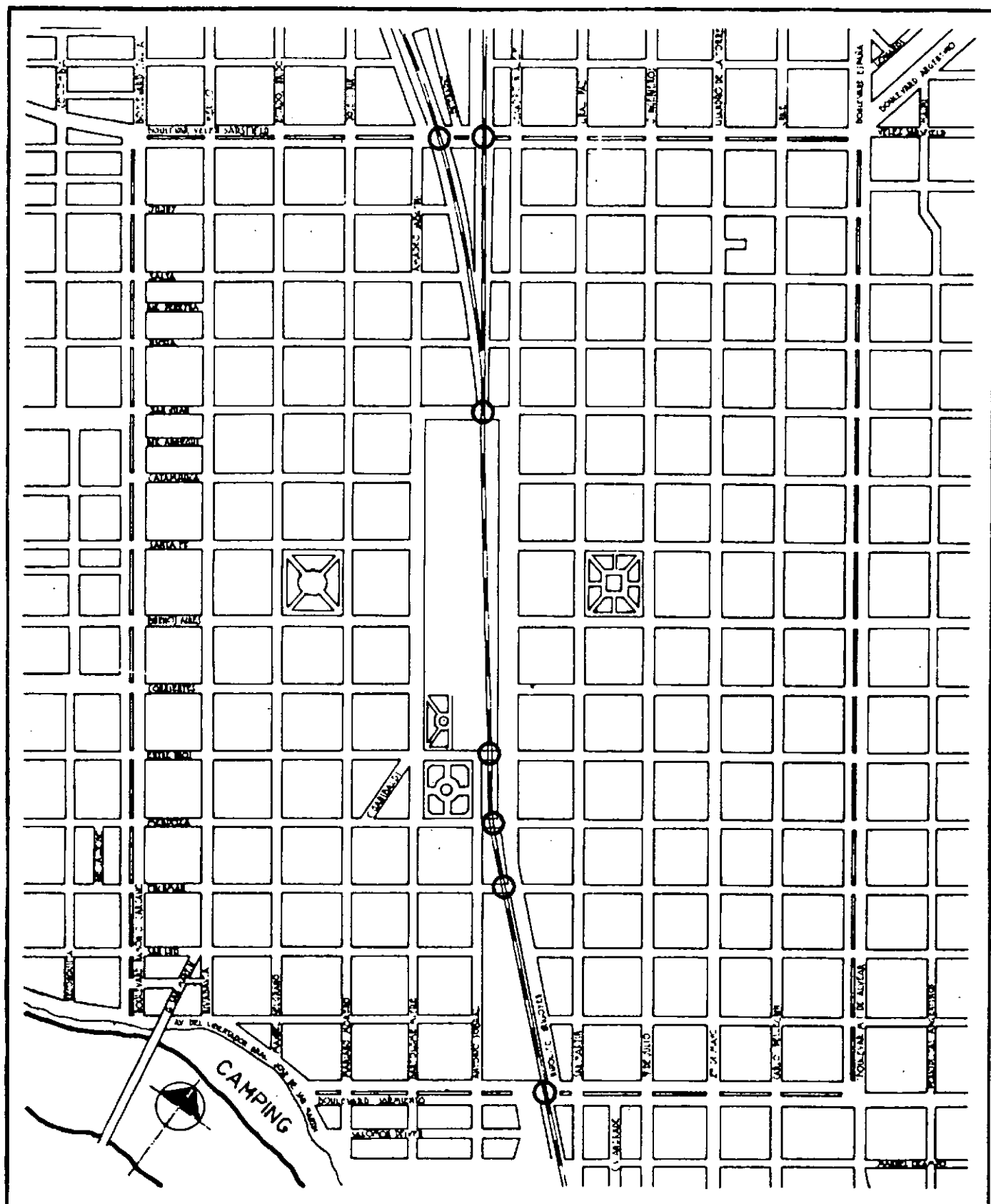












○ PASOS A NIVEL

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

ESTUDIO PARTICULARIZADO DEL AREA CENTRAL - CIUDAD DE VILLA MARIA

PROVINCIA DE CORDOBA

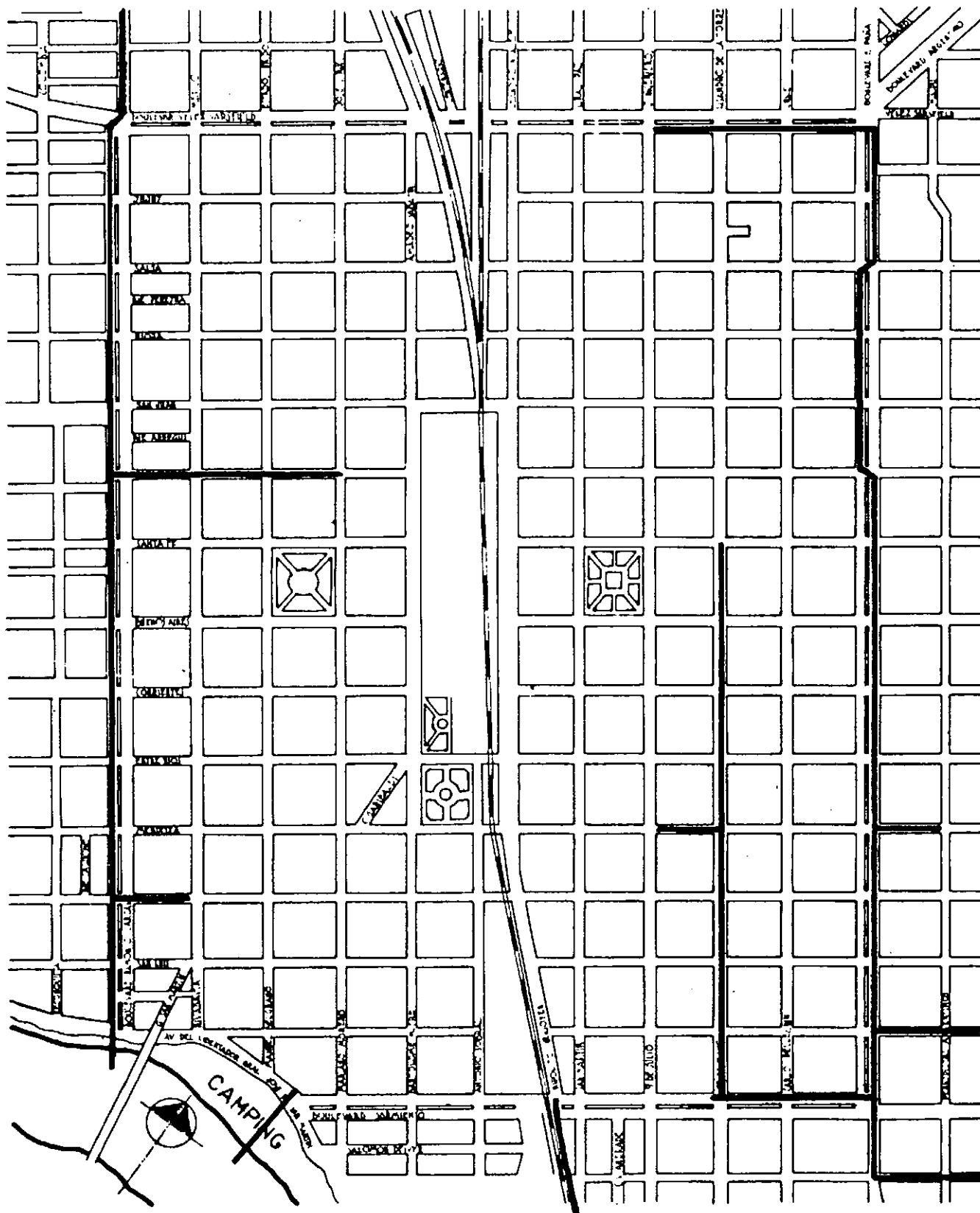
PLANO Nº15 TRANSPORTE FERROVIARIO

ESCALA 1/10.000

FUENTE: MUNIC. VA. MARIA

FECHA: OCT 1971



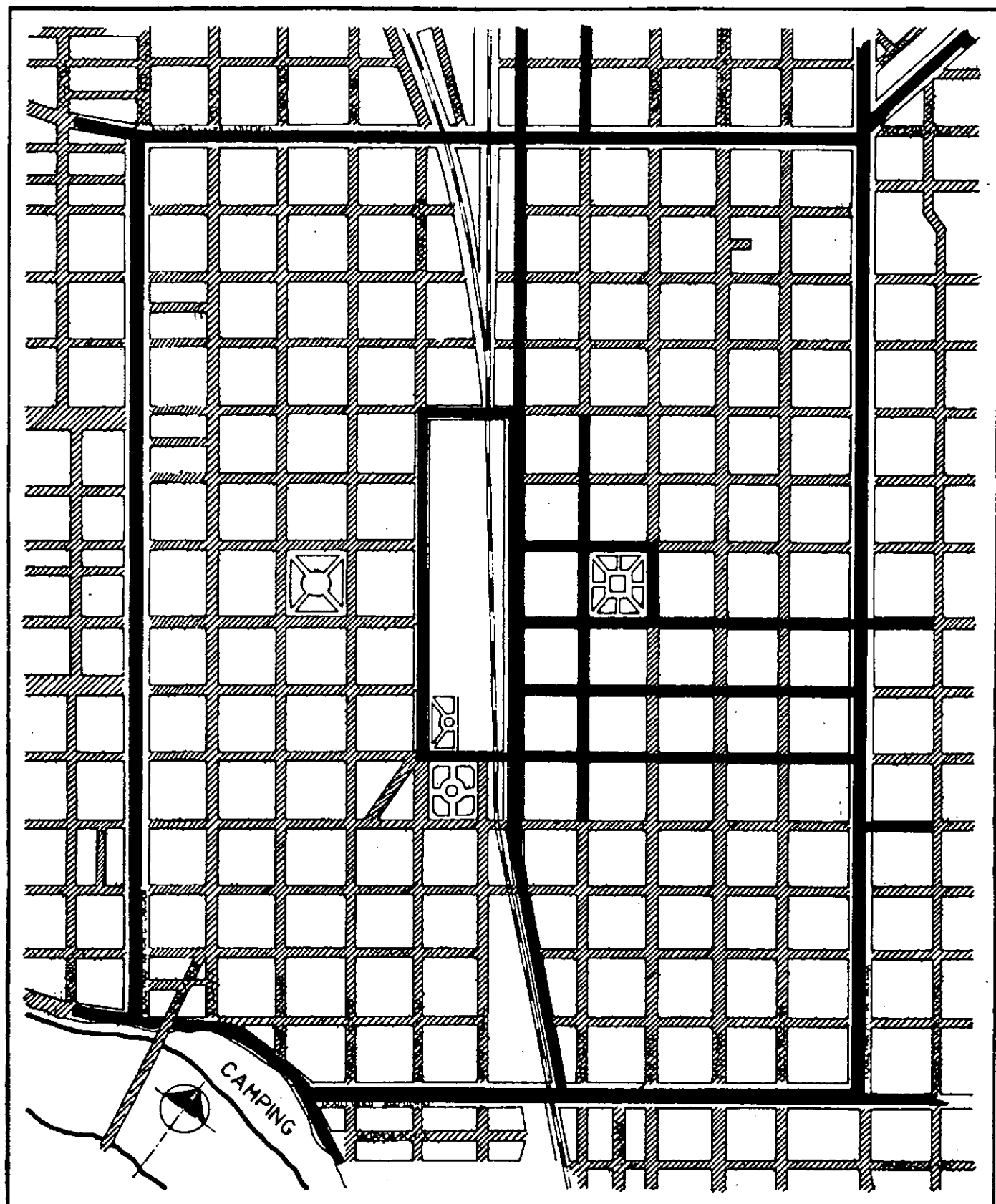




— DESAJQUES PLUVIALES

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES  
ESTUDIO PARTICULARIZADO DEL AREA CENTRAL - CIUDAD DE VILLA MARIA  
PROVINCIA DE CORDOBA  
PLANO Nº16 DESAJQUES PLUVIALES

E.S. 1/10 000 FUENTE: MUNIC. V. MARIA

FECHA OCT 1991



 VIA BLANCA  
 LAMPARAS

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

ESTUDIO PARTICULARIZADO DEL AREA CENTRAL - CIUDAD DE VILLA MARIA

PROVINCIA DE CORDOBA

PLANO Nº 17 ALUMBRADO PÚBLICO

ESC 1/10.000

FUENTE: MUNIC. VA. MARIA

FECHA OCT. 1991

