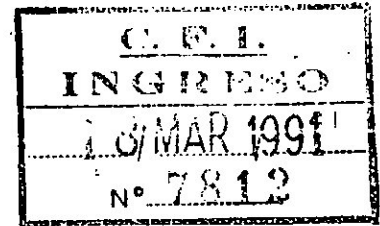


CORDOBA, 15 de marzo de 1991

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 Informe Final de la Tercera Etapa correspondiente al Estudio: Plan de Ordenamiento Urbano y Microrregional de la Ciudad de Villa María, de conformidad con el contrato suscripto.

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

MARIO DOMICELLI
Experto Contratado

34741

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y MICROREGIONAL

CIUDAD DE VILLA MARIA

PROVINCIA DE CORDOBA

TERCERA ETAPA
INFORME FINAL

① F. 331.9
26
3. etapa
III

F 331 9

H 32
H 11241
277

CORDOBA, Marzo 15 de 1991

2404

AUTORIDADES

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA

Sr. Gobernador de la Provincia de La Rioja

SECRETARIO GENERAL

Ing. Juan José Ciacara

DIRECCION DE COOPERACION TECNICA

Ing. Susana Blundi

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE CORDOBA

GOBERNADOR

Dr. Eduardo Cesar Angeloz

MINISTRO DE ECONOMIA Y FINANZAS

Lic. Jorge Caminotti

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

Ing. Pablo Bracamonte

MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

INTENDENTE

Dr. Miguel Angel Veglia

SECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS

Arq. Fernando Soldavini

SECRETARIO DE HACIENDA

Cr. Daniel Masciotta

EQUIPO DE TRABAJO

DIRECTOR DEL PROYECTO

Arq. Mario Donicelli

EXPERTO EN PLANIFICACION URBANA Y REGIONAL

Arq. Rosa Harari

EXPERTOS SECTORIALISTAS

Dr. Manuel Luna

Ing. Adriana Cerato

Dr. Alfredo R. Bosch

APOYO TECNICO

Ing. Patricia Maldonado

Cr. Liliana Salerno

Ing. Martin Winocur

APOYO GRAFICO

Sr. Alejandro Calle

Sr. Hugo Pereyra

DACTILOGRAFIA

Srta. María Alejandra Aguada

INDICE TEMATICO

Contenido	Pág.	
ETAPA 7 -		
<u>ESQUEMA DE ORDENAMIENTO URBANO</u>		
<u>PROGRAMAS Y PROYECTOS</u>		
TAREA 7.1.	FORMULACION DEFINITIVA DE ESQUEMA DE ORDENAMIENTO URBANO (EDOU)	1
7.1.1.	Caracterización del Modelo Propuesto	1
7.1.1.1.	Introducción	1
7.1.1.2.	Conformación Urbana	2
7.1.1.3.	Sistema Vial	6
7.1.1.4.	Transporte	13
7.1.1.5.	Infraestructura	15
7.1.1.6.	Zonificación y Caracterización de Patrones Normativos	16
TAREA 7.2.	DEFINICION Y JUSTIFICACION PRELIMINAR DE PROGRAMAS Y PROYECTOS	18
7.3.	ANALISIS, DISCUSION Y COMPATIBILIZACION	
7.4.	DETERMINACION DE PRIORIDADES	
7.5.	SELECCION DE PROYECTOS ESTRATEGICOS	32
ETAPA 8.	<u>NORMAS JURIDICAS</u>	
TAREA 8.0.	IMPLEMENTACION NORMATIVA	35
TAREA 8.1.	ELABORACION DEL CODIGO URBANISTICO (ANTEPROYECTO)	37

TAREA

7.1. FORMULACION DEFINITIVA DEL ESQUEMA DE ORDENAMIENTO URBANO (EDOU)

7.1.1 Caracterización del Modelo Propuesto

7.1.1.1. Introducción

En el informe anterior (Tarea 6.1) se pusieron a consideración situaciones posibles de conformación de la estructura urbana, resultado de considerar alternativas de ocupación del territorio, enunciando detalladamente en cada caso las ventajas y desventajas de las mismas, en relación a un elenco de indicadores de orden físico, funcional y socio-económico.

Ello permitió llevar adelante una ronda de consultas con las autoridades municipales y entidades interesadas de la comunidad, a los fines de receptor observaciones y sugerencias de utilidad para la compatibilización y ajuste del esquema estructural definitivo sobre el que se sustentará la formulación del EDOU (Esquema de Ordenamiento Urbano) y su implementación normativa.

Se adopta un modelo de estructuración físico-funcional que conjugue las ventajas de una alternativa de crecimiento concentrado por consolidación y densificación de áreas centrales e intermedias con máximo soporte infraestructural, complementada a mediano plazo con una expansión selectiva que refuerce el carácter estructural de las penetraciones en los sectores periféricos.

7.1.1.2. Conformación Urbana Adoptada

Resulta así un modelo de conformación basado en la definición de dos ejes estructurantes que potencian las vinculaciones con la región de influencia, reforzando la función polar de Villa María vinculando un nodo de máxima jerarquía multifuncional (Area Central) y una serie de nodos de menor jerarquía ubicados preferentemente en áreas próximas a las arteriales principales del sistema vial (radiales y concéntricas) (Plano N° 66).

Un eje comercial de servicios a escala urbana y regional se conforma sobre la Ruta Nacional N° 158 (tramo a Río Cuarto) y calle Buenos Aires (hasta su futura intersección con Autopista Córdoba-Rosario), conformado por actividad residencial dominante de densidades medias, mixturadas con equipamiento y comercios a escala urbana y sectorial.

Complementan a estos dos ejes principales un conjunto de corredores secundarios donde el uso residencial se mixtura con actividades comerciales y de servicio a escala sectorial y barrial.

La expansión orientada sobre determinados corredores tiende a favorecer la paulatina descentralización de actividades sobre las mismas, posibilitando una estructuración nodal a partir de puntos de concentración de equipamientos a escala sectorial, aprovechando las mayores densidades promovidas en determinadas áreas, vinculadas con nodos de menor jerarquía distribuidos en la trama, que actúan como estructurantes de la actividad urbana periférica.

El modelo 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 esos puntos equipamiento social y recreativo, complementado con actividades comerciales y de servicio,

como resultado de una política de descentralización de algunas funciones administrativas, lo que permitirá afianzar la identidad barrial y lograr una mayor autonomía funcional.

A ello aporta una adecuada jerarquización físico-funcional del sistema arterial secundario, que posibilite mejorar las vinculaciones intersectoriales, creando alternativas de conexión entre unidades barriales que eviten el paso por los sectores centrales.

Como contrapartida se trata de reforzar las funciones del Area Central como principal centro de servicios a escala urbana y regional, promoviendo la localización de actividades que provoquen una mayor dinámica, aunque preservando la imagen tradicional; controlando la adecuada relación entre superficies construidas y libres, evitando el desborde en altura del tejido. Con este propósito se propone una densificación selectiva sobre las principales arterias comerciales internas y los boulevares de borde, acompañando los mayores grados de mixtura de las actividades.

El proyecto del ferrocarril urbano persigue el propósito de dotar al 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).

Respecto al criterio de distribución espacial de la población en las áreas urbanizables, se propone un incremento de la densidad residencial en los sectores actualmente consolidados y semiconsolidados que cuentan con servicios cloacales o se incluyen en el proyecto de extensión de la red, actualmente en la etapa de gestión económica-financiera.

Se incorporan a estos sectores las áreas libres internas (bolsones) con menores costos de extensión de in-

fraestructura, donde se propicia el relleno con planes habitacionales integrales que incluyan la dotación de equipamiento básico, compuestos por vivienda colectiva de media densidad, permitiéndose sólo la vivienda individual en los sectores que no cuenten con factibilidad de cloacas.

Para el resto de las áreas, de urbanización incipiente y de ubicación periférica, se establece un patrón de asentamiento de baja densidad, conformado por vivienda individual que evite la necesidad de extender las redes cloacales en el corto plazo.

En las zonas corredores, los criterios de distribución poblacional abarcan desde aquellos tramos de ejes que atraviesan sectores centrales e intermedios a los cuales se les asignan densidades medias y altas, hasta aquellos tramos que atraviesan áreas periféricas donde la densidad propuesta es media y baja.

Respecto a las áreas libres externas que constituyen la reserva para futuras expansiones, su ocupación queda condicionada al cumplimiento de una serie de requerimientos previos, estableciéndose en la normativa a título orientativo los patrones alternativos que podrían adoptarse en caso de su urbanización. Las exigencias a que se hace referencia tienden a evitar procesos no deseados de ocupación discontinua del suelo, elevados costos de extensión de infraestructura y servicios, así como la ocupación de tierras no aptas para la edificación.

Dentro del área urbanizable se define una zona de uso industrial dominante complementado con actividades comerciales y de servicio, permitiéndose la vivienda sólo como accesoria al uso dominante, quedando excluida la industria peligrosa, inflamable, explosiva o sumamente nociva.

Un sector periférico ubicado al norte de B^o Gral. Roca, entre los ramales del ferrocarril, la Ruta Nac. N^o 9 y el límite del Radio A, dado el marcado aislamiento que presenta en relación al resto de la trama urbanizada, será destinado a actividades industriales complementarias con la actividad rural y que producen ciertas molestias al entorno, admitiéndose la vivienda sólo en carácter de accesoria al uso dominante.

En sectores externos al área urbanizable se delimitan las zonas industriales exclusivas, destinadas a actividades de impacto significativo por actividad y tamaño, peligrosas y nocivas, no permitiéndose el asentamiento de actividades residenciales.

Se propone un tratamiento diferenciado de todo el borde del Río Talamochita, caracterizándolo como Área Especial a los efectos de preservar sus condiciones paisajísticas y ambientales, haciéndose necesaria una coordinación y compatibilización de las acciones con el municipio de Villa Nueva, en especial en lo referido a asentamientos industriales en sus márgenes que agreden el medio ambiente.

Se crea una reserva de verde en un sector ubicado al sureste de la ciudad, colindante con barrio Barrancas del Río (entre Av. Gral. Savio y el Río Talamochita), quedando sujeta su delimitación definitiva a estudios particularizados que se realicen oportunamente.

En síntesis, se pretende disponer de un esquema de ordenamiento urbano que, adecuándose al elenco de premisas básicas de ordenamiento físico-espacial formuladas en la Tarea 5.3. (3^o Etapa - 1^{er} Informe Parcial), esté dotado de suficiente flexibilidad que le permita adecuarse a los requerimientos del crecimiento futuro, con capacidad para absorber la aplicación de diversas políticas de uso y ocupación del suelo a implementar por el municipio en las sucesivas etapas del desarrollo urbano.

7.1.1.3. Sistema Vial

Se realizó una clasificación tipológica-funcional de las vías teniendo en cuenta la integración del sistema vial al modelo propuesto, la nueva conectividad de la ciudad hacia el medio externo con factores estructurantes como la futura presencia de la autopista Córdoba-Villa María-Rosario, proyectos de gran impacto como la Estación concentradora, distribuidora y de intercambio modal de cargas y vías arteriales como corredores de utilidad múltiple, no solo como canalizadores de tránsito. (Plano No 67)

Se jerarquizaron las vías según el rol que deben cumplir y se señalaron proyectos viales estructurantes del sistema urbano.

Se debe aclarar que para su determinación no se contó con elementos necesarios como encuestas de origen y destino, volúmenes esperados etc., sino con un estudio de tránsito en el cual se indican todas las limitaciones del mismo y un conocimiento empírico de la realidad.

Las vías se categorizaron según sus funciones en: arteriales principales, secundarias y colectoras. También se consideraron las vías destinadas a la circulación del transporte de carga y recorridos de interés paisajístico.

7.1.1.3.1. Red Arterial Principal

Es la estructura básica de la trama vial. Son aquellas vías de penetración que tienen como finalidad servir de interconexión de las vías regionales y/o sirven a los mayores centros de actividad de la ciudad, conducen los mayores volúmenes de tránsito y responden a las líneas

de deseo de los viajes más largos. En el Plano N° .. se pueden apreciar todas las vías afectadas a esta categoría.

Está constituida por un conjunto de vías que actualmente cumplen esta función: Av. Larrabure (Ruta N° 9 Norte), Av. Perón (Ruta Nac. N° 9 Sur); Bv. Colon (Ruta N° 158); Bv. Argentino (Ruta Nac. N° 158), los cuatro bulevares alrededor del Area Central y el ingreso a Villa María desde Villa Nueva por puente Alberdi. A estas arterias se propone incorporar el tramo de calle Bs. As. desde su intersección con la autopista hasta Bv. España. Se jerarquizó la calle Buenos Aires en razón de su vinculación con la futura autopista Córdoba-Rosario dando una comunicación directa entre la misma y el Area Central, además de ser uno de los corredores principales a promover. Las características físicas que posee son adecuadas pero se deben realizar trabajos de pavimentación, control de accesos, etc. y apertura de traza en zonas no urbanizadas hacia la autopista.

Otra importante incorporación es de las Av. Gobernador Sabattini y Av. Bouchardo cuyas funciones son de canalización de los vehículos de transporte de carga (tramos ver Plano N° 68), interconectando las Rutas Nacionales N° 158 (hacia Río Cuarto), Nacional N° 9 Norte (hacia Córdoba) y Nacional N° 158 (a San Francisco) y por esta última los vehículos tienen acceso a la futura autopista Córdoba-Rosario, desde donde pueden acceder a la Ruta Nacional N° 9 Sur (Bs. As.) y por ella al predio propuesto para la futura Estación concentradora de cargas, distribuidora y de intercambio modal. Dichas avenidas completarían el arco de unión de las rutas que penetran a Villa María.

Para poner en funcionamiento este arco es necesario numerosas obras en intersecciones, especialmente en los cruces con las vías del FFCC, apertura de trazas,

pavimentación etc. Los proyectos de apertura de trazas están ya contemplados en la Ordenanza 2357.

Con el funcionamiento de dicho arco y la autopista los vehículos de gran porte no deberían ingresar al núcleo urbano.

Con esta estructura del sistema arterial principal y las medidas que se deban implementar sobre ella para su correcto funcionamiento queda consolidada la trama vial básica más importante; debiendo tenerse en cuenta su ensamble con el resto de la red, principalmente en relación al funcionamiento de las calles internas del Area Central (sus funciones, rediseño de intersecciones, sentidos de circulación, etc.) para no ocasionar inconvenientes ni fricciones externas a la misma .

7.1.1.3.2. Red Arterial Secundaria

Son las vías que interconectan el sistema arterial principal con funciones accesorias o alternativas de él, proveyendo viajes de moderada longitud con un nivel menor de movilidad que las principales.

La red secundaria está compuesta por las vías que figuran en el Plano N° 68.

Las calles Intendente Maciel y Porfirio Seppey cumplirían la función de comunicar los barrios del sector N.E evitando el paso por el Area Central; su jerarquización como corredor y la implementación de un sistema de transporte de recorrido periférico por la misma permitirán optimizar las relaciones entre los equipamientos que poseen las distintas unidades barriales.

Se jerarquizaron en el Area Central las calles indicadas en el Plano N° 68 a saber: San Juan, Entre Ríos, Mendoza en sentido SO-NE y Leonardo Alem. e Hipólito Irigoyen en sentido NO-SE.

La Av. Costanera se propone como circuito turístico y de paseo, por lo cual dentro de lo posible es necesario darle continuidad en todo su recorrido urbano.

La Av. Universidad y el Bv. Sarmiento cobran importancia en función de la existencia de la Universidad en la primera de las nombradas que genera un significativo número de viajes sobre dichas arterias.

El correcto funcionamiento de esta segunda jerarquía se logrará con un ordenamiento acorde a sus funciones proveyendo restricciones parciales al estacionamiento, señalización e iluminación adecuadas, ordenamiento de recorridos y paradas del transporte público y turístico, etc.

7.1.1.3.3. Colectoras

Son las vías que penetran en las unidades barriales canalizando el tránsito desde y hacia las vías arteriales.

En ellas debe preverse una continuidad efectiva con relación al sistema jerárquico y permitir velocidades adecuadas a su función.

Como consecuencia de la configuración actual y prevista para la ciudad, la mayoría de los barrios posee una o más colectoras, en nuestro caso se han jerarquizado aquellas que canalizarían la mayor cantidad de viajes en función de la ubicación en la unidad barrial, los equipa-

mientos que vinculan, y la continuidad con otras unidades barriales para aminorar los conflictos en las intersecciones con el sistema arterial.

En el resto de los barrios, como Barrancas del Río y Vista Verde, por tratarse de zonas de bajas densidades, cada calle sirve en particular; sin que haya evidencia de una jerarquía.

Esto último es importante por cuanto la falta de control de accesos a la red arterial generaría una serie de fricciones de tránsito en las intersecciones cuya solución debe pensarse con la colocación de cancheros de separación central continuos, señalización luminosa coordinada, etc.

En el Plano N° 68 se marcaron las colectoras seleccionadas sobre las que deberán implementarse medidas que permitan una velocidad y seguridad acordes con sus funciones (pavimentación, señalización, iluminación, control, etc.).

7.1.1.3.4. Estacionamiento

Este es uno de los problemas fundamentales que afectan principalmente al Area Central, cuya solución permitiría modificar las características de circulación en la red. Se deben resolver tanto las dificultades que plantea la circulación vehicular y satisfacer la demanda interna del Area Central, siendo recomendable prohibir el estacionamiento en las vías pertenecientes al sistema arterial secundario, como también en el sector comprendido entre calles Lisandro de la Torre, 9 de Julio; Entre Ríos; L.N.Alem - Hipólito Irigoyen y Catamarca donde se encuentra la mayor concentración de actividades comerciales y de servicio.

Se aclara que pueden liberarse de la restricción algunos tramos de los mencionados una vez que se realice un estudio detallado de las relaciones oferta-demanda. Dentro del Area Central podrán tomarse medidas como utilización del estacionamiento medido horario sobre un solo lado de la calzada, implementando un riguroso control de las normas de tránsito que se dicten al efecto.

Tendrá que tenerse en cuenta que un futuro estudio de refuncionalización de la zona del ferrocarril determinará la posibilidad y conveniencia de liberar espacios para estacionamiento en este sector.

7.1.1.3.5. Señalización

Su necesidad resulta del ordenamiento y seguridad del tránsito que circula por las distintas arterias, es una inversión prioritaria y no se deben restringir fondos para ella.

Deberá estudiarse un sistema completo y eficiente de señalización horizontal y vertical en toda la red, asignando las prioridades acorde con la jerarquía de las arterias.

En materia de señalización vertical se dará prioridad a las señales de reglamentación y orientación como sentidos de circulación, giros, nombres de calles y alturas, prioridad de paso, estacionamiento de vehículos comunes como los del servicio público, indicación de horarios de carga y descarga, etc.

En lo que respecta a señalización horizontal se demarcarán prioritariamente los cruces peatonales (zonas de seguridad) líneas de parada, lugares de estacionamien-

to, separaciones en calles de doble sentido, giros y transiciones, etc.

En relación a la señalización luminosa aislada o descoordinada no debe implantarse pues aumenta el peligro y no significa aumentos representativos en la eficiencia o capacidad de las intersecciones.

La semaforización coordinada debe implementarse en toda la red arterial basada en un estudio adecuado de velocidades.

7.1.1.3.6. Intersecciones

Las intersecciones importantes del sistema arterial con vías de igual importancia o inferior deben ser estudiadas cuidadosamente pues una buena resolución implica un considerable aumento de seguridad incrementándose significativamente la capacidad de las vías.

En el Plano N° 68 indicaron aquellas intersecciones actuales o futuras que presentarían los mayores conflictos de tránsito.

Para su resolución es posible tomar como base el estudio de tránsito realizado en el presente trabajo para determinar algunos parámetros iniciales que permitan estudiar giros. Para llegar a un nivel de diseño debería hacerse un estudio de campo en cada una de las intersecciones para determinar los movimientos reales. En general la resolución puede darse por soluciones a nivel con isletas, rotondas, etc., sin necesidad de llegar a soluciones que signifiquen la ocupación de grandes extensiones de terreno.

Se reitera que no es conveniente la implantación de semáforos aislados sin un estudio adecuado y una coordinación con los de toda la red, pues aumentan el riesgo y no aportan soluciones de fondo.

7.1.1.4. Transporte

7.1.1.4.1. Automotor Urbano

La red de transporte público automotor debe ser optimizada de acuerdo a la racionalización de la red vial, a la función social de dar accesibilidad a todos los sectores urbanos y al proyecto ferrourbanístico desarrollado. Dicha reorganización necesita de un estudio particularizado para optimizar los recorridos y frecuencias de las unidades de transporte, realizando encuestas origen y destino, diagramando líneas de deseo, etc., estudio que se encuentra fuera del alcance del presente trabajo. Las pautas básicas para esta reorganización deberán contemplar prioritariamente los siguientes aspectos:

- * Proveer del servicio a todos los sectores urbanizados, diagramando las frecuencias en función de la densidad poblacional por ejemplo, pero en ningún caso se dejará un barrio sin este imprescindible servicio.
- * Diagramar una línea de transporte periférica que una los distintos barrios del sector noreste de la ciudad, que se puede desarrollar por las calles: Avenida Porfirio Seppey, Intendente Maciel y Guillermo Rawson, uniendo entre sí importantes núcleos barriales y accediendo al centro por Pte. Perón y Ruta 9.
- * Adecuar la red de transporte automotor a la futura existencia del sistema ferrourbanístico para que los dos medios de transporte se complementen. Por ejemplo

en las estaciones de parada del ferrourbano, especialmente en el Area Central, se desarrollen centros de intercambio con las líneas de transporte colectivo automotor que se dirijan a todas las unidades barriales.

- * Tratar que todos los recorridos dentro de las unidades barriales se realicen por las arterias colectoras, con una mayor concentración de líneas sobre los corredores, para que los mismos cumplan adecuadamente la función asignada y se optimice racionalmente el Sistema.

7.1.1.4.2. Ferrourbano

El proyecto del ferrocarril urbano permite la existencia de otro medio de transporte distinto del automotor para los viajes de pasajeros dentro de la ciudad. Dicho proyecto permite la utilización de los ramales del ferrocarril insertos en la trama urbana para el transporte masivo de pasajeros, como alternativa complementaria del automotor por lo que se hace necesaria una reorganización de los recorridos existentes y la coordinación de las frecuencias de los dos medios.

A título preliminar se propone una organización del recorrido considerando su puesta en funcionamiento en dos etapas. (Plano N° 69)

1^{ra} etapa: Desde la futura Estación concentradora y distribuidora de cargas en la zona industrial ubicada sobre Ruta Nacional N° 9 Sur, pasando por el Area Central y culminando en la zona industrial ubicada sobre Ruta Nac. N° 9 al norte de la ciudad. Dicho recorrido generaría alta

demanda del sistema en función de los pasajeros generados por las industrias localizadas en los dos extremos de la red.

2^{da} etapa: Se agregaría un recorrido simultáneo que ingresaría por el ramal paralelo a la Av. Gobernador Sabattini hasta su cruce con la Ruta Nacional N° 158, que daría accesibilidad directa a toda la zona de quintas y con un adecuado complemento con el sistema urbano automotor a todos los barrios del suroeste de la ciudad.

Se ha graficado en el Plano N° 69 la posible ubicación de las paradas cada 500 mts. y en los equipamientos más importantes, como una primera aproximación a su resolución, ya que se necesitan mayor cantidad de elementos que no están al alcance del presente estudio para su diagramación definitiva.

7.1.1.5. Infraestructura

Se puede establecer como orden de prioridades; más conveniente para la atención de los problemas de dotación de infraestructuras la relación con las densidades de población proyectadas para cada unidad barrial, ubicando en primer orden las áreas más densas y asignando los órdenes siguientes según los valores decrecientes de las densidades.

Esto tiene mayor incidencia para el caso de los servicios básicos de la comunidad (energía eléctrica y agua potable) y para la provisión de desagües cloacales por la contaminación de las napas freáticas.

Además se vuelve a destacar la imperiosa necesidad de concreción del proyecto de la planta depuradora de líquidos cloacales para impedir que continúe la degradación de las aguas del Río Talamochita.

De acuerdo al orden de prioridades antes descrito se logrará distribuir los mayores costos en un mayor número de usuarios. Además se recomienda desalentar la ocupación de sectores aún no urbanizados hasta que las unidades barriales colindantes con el mismo tengan probabilidad de extensión del servicio de agua potable y desagües cloacales.

Se deberá priorizar en otro orden la iluminación adecuada de toda la red vial jerarquizada y resolver el problema de falta o adecuación de los desagües pluviales en las zonas inundables.

7.1.1.6. Zonificación y Caracterización de Patrones Normativos

Habiéndose definido el modelo de conformación de la estructura urbana, se procede a realizar una caracterización de los patrones de asentamiento para cada una de las porciones territoriales en que se ha dividido el espacio urbano, denominadas "zonas", definiendo para las mismas el tipo y la mixtura del uso del suelo; las condiciones del fraccionamiento; la intensidad de ocupación y las características de la edificación, confeccionándose a tal efecto una planilla síntesis que se incorpora como Anexo II al Anteproyecto de Código Urbanístico como parte integrante del mismo.

Para la determinación de las distintas zonas y la formulación de los patrones normativos en que se basará la implementación jurídica del Plan, se han tomado en

consideración el nivel de comportamiento de cada área problema en función de las variables de análisis utilizadas en el Diagnóstico, su situación relativa en relación a la dinámica de cambio y su evolución previsible en el marco de las políticas y estrategias de intervención globales y sectoriales.

Resultan así áreas trama y de relleno delimitadas por elementos físicos (río, vías férreas, calles, etc.) y áreas corredores de conformación lineal configuradas por el entorno de determinadas arterias de la red vial. (Plano N° 70)

TAREA

7.2. DEFINICION Y JUSTIFICACION PRELIMINAR DE PROGRAMAS Y PROYECTOS

7.3. ANALISIS, DISCUSION Y COMPATIBILIZACION.

7.4. DETERMINACION DE PRIORIDADES.

Un proceso de planificación evita que los factores condicionantes del desarrollo de la comunidad queden librados a una suerte de equilibrio natural. Estos factores deben orientarse de tal manera que se logre el mayor aprovechamiento de las energías económicas y sociales de una comunidad y que se evidencien en verdadero y notable incremento del ingreso de las personas.

Lo anterior exige ordenar y compatibilizar las medidas que configuran una determinada política de desarrollo urbano a fin de otorgar el mayor dinamismo posible a las fuerzas productivas de una comunidad según programas preestablecidos.

Por otro lado una política de desarrollo si bien enfoca la problemática con enfoque global, no deja otorgar especial atención a los efectos que dicha política ocasiona en lo sectorial y en lo local o urbano. Por ello todos los proyectos y programas que obedecen a una determinada política de desarrollo deben estar relacionados y responder a una apreciación de conjunto de la economía general.

Un "proyecto" involucra un conjunto de antecedentes que se armonizan y estructuran a fin de dar una visión de cual será el esfuerzo a realizar para alcanzar un objetivo determinado. El objetivo obviamente deberá ser absolutamente factible.

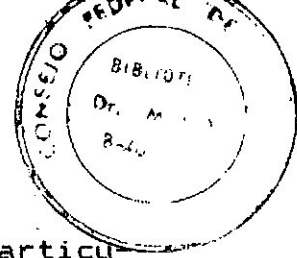
La "factibilidad" de un proyecto es necesaria demostrar para recién pasar a la etapa de realización del mismo. De esa manera el proyecto pasa a ser el conjunto de antecedentes y planos que permiten montar una obra. En la primera etapa (estudio) los aspectos económicos del proyecto son de mayor importancia; mientras que en la etapa de la realización el aspecto de mayor interés es el técnico.

Sin embargo en todo proyecto hay una etapa económica y otra técnica que relacionan y se condicionan mutuamente. La calidad del proyecto mejorará en la medida que se haya logrado una adecuada combinación técnica-económica.

Hay dos grandes clases de proyectos: los públicos y los privados. El público se establece a iniciativa del gobierno, apunta a las políticas que inspiran sus planes de acción y en ellos se supone que el "interés general" será lo esencial para su evaluación y ejecución.

Sin embargo debe advertirse que los proyectos públicos tienen efectos sobre el sector privado tanto directos como indirectos, ej. las obras de pavimentación en las áreas urbanas dan a sus propietarios un beneficio directo con la mayor plusvalía; pero otorgan también beneficios indirectos a las empresas constructoras confiéndoles un mayor nivel de actividad y por un mayor desarrollo económico zonal y sectorial.

El proyecto privado responde a una iniciativa e interés individual vgr: la localización de una determinada industria o explotación. Esta localización puede irradiar en el medio económico general una fuerte influencia y puede generar una importante expansión de otros sectores y de la zona urbana, pero desde el punto de vista de la iniciativa que le dio origen estos efectos no serán los



más importantes. Lo serán sí los intereses de los particulares, aunque los beneficios sociales sean con el tiempo mayores que los individuales.

Un Proyecto de Desarrollo Urbano encaja necesariamente dentro de la clasificación de "proyecto público". Esto se debe fundamentalmente al escenario en el que se lo proyecta y que es el medio político-económico-social de la zona urbana.

Un Proyecto de Desarrollo Urbano tiene como objetivo dar una mayor estabilidad a la población, sin interferir ni en los planes, ni en las actividades individuales, haciendo posible un mejor y un más fluido funcionamiento de los conjuntos y los individuos de la urbe.

Un Proyecto de Desarrollo Urbano que abarca un conjunto de obras a realizar de manera orgánica y compatibilizada, también tendrá en cuenta el resultado global de aquella diaria actividad de los individuos de la urbe, haciendo que ésta sea más sólida y estable; y definiendo de esa manera una visión real del futuro de la comunidad.

En definitiva, en los proyectos públicos se trata de alcanzar como objetivo un crecimiento de los ingresos "per cápita" de la comunidad que genere una mayor capacidad de ahorro en los habitantes, que a su vez financie las inversiones estratégicas de la urbe y éstas faciliten un nuevo crecimiento de los ingresos en un proceso que retroalimente indefinidamente.

Por el contrario en los proyectos privados, el empresario juzga los méritos de un proyecto en términos de las utilidades que generaría y que sin duda se tratan de hacer máximas. Por otro lado los recursos o capitales que pondría en juego trata de reducirlos al mínimo compatible con los requerimientos del proyecto. La relación entre

capital y utilidades de rentabilidad del proyecto se suele expresar como el porcentaje que representan las utilidades anuales respecto del capital empleado para generarlas. Existen Manuales standard para evaluar este tipo de proyectos donde los aspectos "hedonísticos" de la utilidad son exhaustivamente tratados.

Nos detendremos más en los aspectos y etapas a contemplar en la evaluación de un proyecto público como los que contiene un Plan de Desarrollo Urbano.

-Etapas de un Proyecto

Al comenzar el estudio de un proyecto -especialmente urbano o zonal- y su factibilidad debe realizarse su "ubicación". Esta ubicación debe encararse desde tres puntos de vista: administrativa, geográfica y económica. La ubicación administrativa se referirá a la jurisdicción política y administrativa que lo controlará hasta su realización total. La ubicación geográfica indicará la zona que abarcará el proyecto y las obras a emprender para hacerlo efectivo. La ubicación económica se refiere a la "economía" del proyecto y lo que generará su realización.

La economía del proyecto comienza con el estudio del costo financiero de la obra, que se basa en el presupuesto elaborado por el equipo técnico, consistentes en estimaciones de costos que deben ser proyectadas en base a las distintas alternativas de financiación del proyecto. En este aspecto debemos decidir previamente si el proyecto contará con fondos propios o fondos prestados; o de ambas fuentes a la vez.

En consecuencia esta primera etapa que se denomina "Estudio de Factibilidad Financiera", exige que se resuelva previamente: 1) La preparación de informes de costos elaborados por los equipos técnicos, que nos dará

una visión del costo general de las obras. 2) El costo anterior nos permitirá decidir si es posible costear el proyecto con recursos propios provenientes del presupuesto (municipal por ej.) o si deberá contemplarse en el presupuesto anual el servicio de la deuda por los préstamos a conseguir de instituciones financieras. En este último caso deberá tenerse relevado las distintas propuestas de entidades financiadoras (por lo general internacionales) y haberse contactado preliminarmente con ellas para esclarecer detalles de las financiaciones propuestas.

Dentro de esta etapa que se viene comentando, y una vez relevadas y analizadas las alternativas de financiación; es necesario analizar las posibilidades de endeudamiento del municipio o del ente realizador específico. En este sentido juega un papel importante el "factor tiempo" o sea el tiempo estimado para la realización de las obras. El cronograma de realización de las obras del proyecto o de otro tipo de erogaciones establecerá un "cash flow" tentativo que permitirá decidir sobre si es factible inclinarse por los recursos presupuestarios normales o si se debe recurrir al empréstito. En esto se debe considerar que cierto tipo de proyectos permite esclarecer los beneficios para ciertos sectores en forma directa y por lo tanto considerar la instrumentación de recursos tributarios especiales tales como las "contribuciones por mejoras" que se adecuan mas a estos casos.

En síntesis los condicionantes económicos que deben ser analizados y resueltos en esta etapa son:

- el presupuesto elaborado por los técnicos, con el valor de las obras, expropiaciones a realizar, insumos importados a requerir.
- cronograma de las obras, definiendo la prioridad de las etapas y el factor tiempo, reflejándolos en el "cash flow".

- elección de entre las alternativas de financiación la que resulte más factible y más conveniente.

Un aspecto importante del tema de la financiación es que si se opta por los recursos presupuestarios, deberá estudiarse con profundidad el rendimiento real de los ingresos presupuestados y de esa manera tener una pauta acerca de la confiabilidad de los recursos.

En definitiva deberá evaluarse la capacidad contributiva del sector afectado, como así también la relación entre percepción real de los tributos y los presupuestados. Hay que observar la ejecución presupuestaria de la comunidad con relación a años atrás y predecir así la futura performance del presupuesto. Todo esto nos permitirá lograr la información que se necesita acerca de la posibilidad del ente ejecutor de soportar los costos del proyecto.

Corresponde ahora saber si la comunidad que soporta los costos del proyecto recibe beneficios que deberán ser en suma mayores que aquellos costos. Esto nos lleva a la "Evaluación económica del Proyecto".

En esta etapa se entra a analizar el valor de los beneficios que reportará el proyecto frente a los costos. Como ejemplo podemos valernos del análisis de un proyecto de desarrollo urbano que incluya cambios de recorridos de líneas urbanas, ampliación de rutas, carretera de circunvalación, etc. Además de los costos de ejecución, dirección, estudio, expropiaciones, etc. directos del proyecto, deben considerarse los beneficios que los usuarios obtendrán con las obras y efectuarse comparaciones. Comparaciones entre los costos de explotación del sistema urbano afectado y con las obras del proyecto; entre los tiempos empleados por pasajeros y cargas antes y después del proyecto; los beneficios recibidos por los

usuarios por el mejoramiento de la confiabilidad, reducción de accidentes, menor daño a las cargas, menor costo de seguros, etc.

No será fácil poner valores económicos a los hechos citados desde el momento en que realmente se trata de simples conjeturas acerca de un acontecer futuro o sea cuando el proyecto esté en vigencia. No obstante los costos que se "ahorran" así valuados reflejará los beneficios comunitarios del proyecto.

Respecto del ejemplo que se viene comentando pueden comentarse y evaluarse otros aspectos más que pueden considerarse beneficios. Los mejores accesos dan mayor valor a las tierras, aumentan el empleo y generan mayor capacidad productiva. También estimulan el turismo, se contabilizan aportes a la balanza de pagos, aumentan los ingresos fiscales tales como peaje, gasolina, repuestos, beneficios sociales a través de una mayor integración territorial de la comunidad, etc.

La evaluación económica del proyecto debe combinarse con una macro-visión del panorama económico general sobre el que las obras del proyecto urbano proyectarán sus efectos económicos-sociales. Para ello el estudio de la base económica urbana en el momento actual y sus tendencias futuras servirán para medir el impacto del proyecto urbano. Calcular la tasa de crecimiento del ingreso o producto urbano antes de ejecutar el proyecto urbano permitirá comparar el crecimiento del ingreso de una comunidad sin el proyecto y con el proyecto.

En esta fase de evaluación económica los condicionantes económicos están referidos a la valuación de los beneficios que pueden provenir de las obras realizadas a consecuencia del proyecto.

Tomemos por ejemplo el caso de un proyecto de desarrollo urbano de carreteras. Las principales economías o beneficios esperados provenientes de la aplicación del proyecto son:

- economías en los costos operativos, provenientes de utilizar las nuevas interconexiones o corredores que permitan una más fluida y frecuente comunicación de personas y disponibilidad de mercancías.
 - economías de tiempos, provenientes de la posibilidad de utilizar velocidades medias más altas en las nuevas carreteras. Habrá que realizar la valoración monetaria de las economías de tiempo factibles de alcanzar con la ejecución del proyecto.
 - beneficios por incremento del rendimiento de las inversiones. Luego de determinar la tasa general de rendimientos en la zona, esta deberá aplicarse sobre las inversiones previstas en el proyecto, y de esa manera apreciar el aporte que el esfuerzo inversor del proyecto agrega al producto bruto urbano.
 - beneficios por disminución de accidentes, provenientes de la mejor pavimentación, la rectificación de los recorridos lentos y riesgosos, la mejor iluminación, etc.
- La elección de los proyectos en la planificación urbana

Hasta ahora se ha hablado de los beneficios de interés general que proporcionan los proyectos urbanos, pero se han tenido en cuenta para cada proyecto tomado individualmente. Cabe ahora como hay que valorar los proyectos y escogerlos en el marco de un plan de desarrollo urbano; el cual persigue el mejor crecimiento del

ingreso per cápita del habitante de la urbe, tomado en conjunto, sea cual fuere el sector, categoría social, o zona urbana a la que pertenezca.

Las políticas contenidas en el plan de desarrollo urbano no pueden ser llevadas a cabo sin tener en cuenta ciertas realidades. Las inversiones destinadas a satisfacerlas no podrán realizarse más que con los recursos que existen o que pueden ser conseguidos por la financiación. Todo esto fija límites para los numerosos proyectos y programas que pueden ser esbozados. Entre las posibles combinaciones de proyectos y programas realizables habría que fijar la atención en las que satisficieran las condiciones del óptimo global fijado por el plan.

La planificación urbana debe procurar que la economía urbana se aproxime a un estado de eficiencia aumentando la producción, pero también debe interesarle una mejor distribución de los ingresos en la comunidad de la urbe.

La planificación urbana tiende a alcanzar sus objetivos por medio de una gama de inversiones públicas vinculadas a la política fiscal como del estímulo a ciertas inversiones privadas consideradas prioritarias. Todo esto conduce finalmente a adoptar un conjunto de proyectos determinados entre todas las combinaciones de proyectos posibles.

Desde un cierto punto de vista un plan de desarrollo urbano puede ser considerado como un conjunto de proyectos y este conjunto ha sido escogido entre todos los que han podido ser explicitados o formulados. Estos pueden ser clasificados por una parte según sectores de actividad urbana y según localización física o zonal. Un cuadro que pudiera formarse con esas clasificaciones de proyectos

formulados daría una visión de conjunto de todas las variantes explicitadas a nivel de sectores de actividad y zonas urbanas.

Se ha visto ya lo difícil que es el estudio completo de los efectos de un proyecto específico que implica incertidumbre; y por otro lo complejo que es un trabajo de selección de proyectos que constituyen el óptimo destinado a llevar a cabo el plan.

Por otra parte se puede comprobar que los efectos económicos de un cierto número de proyectos no son independientes los unos de los otros, sobre todo si pertenecen a las mismas ramas de actividad o ramas complementarias o si están localizadas en la misma zona urbana. En estas condiciones será preferible, dentro de lo posible proceder a la elección entre grupos de proyectos mutuamente excluyentes más bien que entre proyectos individualmente considerados. Esto nos lleva para los proyectos de que se dispone a hacer primeramente una elección por sectores de actividad.

En cada uno de éstos se establece la lista de los proyectos o programas de proyectos mutuamente excluyentes y un estudio de rentabilidad conduce a eliminar los que se sitúan por debajo de un mínimo aceptable. Para escoger entre los restantes hay que confrontarlos con los proyectos de los otros sectores de actividad de manera que se obtenga un conjunto de programas compatibles. Si los ubicamos en un ranking según su rentabilidad por sectores, no seleccionaremos los más rentables, pues es posible que por motivos de compatibilidad intersectorial se haga obligatorio no escoger todos los más rentables sino tomar algunos proyectos de algunos sectores que estén en menor posición en orden a la rentabilidad.

Una vez que se han escogido los programas de los diferentes sectores de actividad urbana, se empezará por adoptar los que deben ser considerados como "absolutamente prioritarios". Los otros serán clasificados por orden decreciente de rentabilidad; y a partir del primero se escogerán todos los programas sucesivos hasta que la suma de todas las inversiones alcance el monto de las inversiones totales previstas en el plan de desarrollo urbano.

El anterior trabajo de elección deberá ser efectuado no sólo por sector, sino también por localización o zona urbana; y finalmente deberá buscarse una compatibilización entre los resultados de la selección sectorial y el de la selección zonal o física, de manera que sean coherentes entre sí.

Todo lo anteriormente expuesto conforma una síntesis metodológica que sirve de guía para encuadrar y orientar los trabajos de evaluación de proyectos y programas de proyectos que el Plan Urbano permitiera formular, con especial énfasis en los de carácter público. Es claro que en cada caso de proyecto que se explicitara se debe efectuar un detallado estudio de evaluación de proyectos por parte de la Autoridad Administrativa que controla la puesta en marcha del proyecto, y que será realizado por el propio organismo administrativo o por particulares profesionales.

En consecuencia los comentarios que siguen a continuación tratan de aportar un primer enfoque preliminar acerca de ideas de proyectos en unos casos o de proyectos en sí cuando existieren, y que a lo largo de todo el presente estudio se fueron detectando por parte del equipo técnico, funcionarios municipales y de la comunidad en general, como necesarios para superar los problemas centrales del sistema urbano de la ciudad, su economía básica, y la calidad de vida de sus habitantes.

Si se consideran los aspectos de economía urbana, existen algunas iniciativas con distinto grado de evaluación y/o ejecución que están íntimamente vinculadas con la misma. Ellas están referidas a la Estación Concentradora, Distribuidora y de Transferencia Modal de Carga; al Aeropuerto de la Ciudad, la reconversión ferrourbánística y las obras urbanas complementarias de la Autopista Córdoba - Villa María en ejecución. Las cuatro iniciativas tienen capital importancia para la integración regional, nacional e internacional de la urbe en estudio.

En lo que hace a los aspectos de mejoramiento de sus industrias básicas o exportadoras debe citarse el proyecto de Mejoramiento de la Producción Lechera en la Cuenca de Villa María por parte de la Agencia de Extensión local del Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria; proyectos diversos particulares destinados a la construcción de plantas pilotos de derivados de la leche y carnes; la creación del Instituto de Capacitación de Técnicos en Lechería por parte de la Facultad de Ciencias Agropecuarias de la Universidad Nacional de Córdoba y un Plan de Saneamiento Antiaftosa por parte del INTA en el área productiva de la cuenca de Villa María.

Existen diversas iniciativas encuestadas por la Municipalidad referidas al Sector Turismo, que si bien es escasamente importante en el caso de Villa María como industria exportadora, sí lo es desde el punto de vista de las posibilidades de recreación de su población. Estas propuestas de proyectos están referidas a la "Ampliación del Camping Municipal" y obras propias de ese emprendimiento' a la Construcción de Sanitarios, Lavadero y Sala de Primeros Auxilios en la ampliación del Camping Municipal; y también Trabajos de desmalezamiento, ornamentación y reforestación de la Avenida Costanera.

Las iniciativas referidas a la infraestructura de servicios se encuentran consideradas en las obras públicas a realizar en el marco de las asignaciones presupuestarias municipales, pero la mayoría de ellas que se pudieron encuestar están referidas a: obras de pavimentación en distintos barrios de la ciudad con el aporte de vecinos beneficiados y a sistemas de agua potable y cloacas en diversas áreas de la ciudad.

También existen numerosas iniciativas relacionadas con la Promoción Social de la comunidad, con sus habitantes, jóvenes, ancianos, liberados, discapacitados, etc que sin duda en un listado de iniciativas de proyectos dentro de un Plan de Desarrollo Urbano cobran importancia singular. Entre ellos podemos citar en el caso de Villa María: la Promoción de la Actividad Hortícola y de Granja, de coordinación inter-institucional; Fábrica de ladrillo (bloques) para promover la integración social de los liberados, entre muchos otros.

Muchos emprendimientos o iniciativas de proyectos con distinto grado de avance y/o formulación se formularon por parte del equipo técnico encargado de la elaboración del presente Plan de Desarrollo Urbano y fueron presentados al abordar el rubro "Síntesis de Problemas Detectados y Pautas de Acción Preventivas". Estas iniciativas deberían ser consideradas por los funcionarios municipales y organizaciones de la comunidad puesto que representan puntos de vista profesionales para encarar soluciones de fondo a los problemas urbanos. Etapas posteriores permitirán evaluar con profundidad estas iniciativas de proyectos, una vez que fueran "asimiladas" por la comunidad y sus autoridades con enfoques válidos a la solución de los problemas que los aquejan.

La anterior formulación preliminar de proyectos e iniciativas de proyectos, deberá someterse posteriormente a este informe a una discusión, análisis y compatibilización con Autoridades Municipales y comunidad en un diálogo integrador de enfoques y necesidades para lograr una selección efectiva de los mismos. La determinación de prioridades serán una consecuencia lógica de las consideraciones anteriores. Siguiendo una metodología de guía se podrá sacar de estas consultas un buen paquete, compatibilizados por sectores y zonas de proyectos a encarar en el marco del Plan de Desarrollo Urbano que se armonice con los montos de inversión posible a definir por las Autoridades Municipales en un caso y los sectores privados en otros.

TAREA

7.5. SELECCION DE PROYECTOS ESTRATEGICOS

Sin perjuicio de todo lo dicho por la relevancia que representan para el crecimiento de la ciudad, sus implicancias en todos los órdenes (tránsito, producción, empleo, vivienda, servicios, etc) podemos señalar como proyectos estratégicos preliminarmente al: Aeropuerto y Estación Concentradora de Cargas y el Ferrocarril Urbano.

El aeropuerto se trataría de una estación aérea comercial, con características cambiantes con el tiempo. Debe contar con soporte para aeronaves del tipo F/27 con 44 plazas, debiendo acondicionarse la pista para ser internacional. Los productos a desplazar serían el maní, granos diversos, productos lácteos, y electropartes.

Contaría con servicios de emergencias como: aerotaxi, medicamentos, correo, diarios y revistas, y una flota terrestre anexa.

Se considera la posibilidad de intercambio con LAFA, a través de su participación con aeronaves que conectarían zonas turísticas de Tucumán, Salta, Catamarca y Mendoza.

En cuanto a la estación de carga se puede decir que, el transporte de carga en vehículos de gran tonelaje genera serias fricciones en la red vial urbana, la circulación por ella es necesario reducirla lo más posible y este es uno de los objetivos de la estación de cargas que permite la redistribución del almacenamiento, que debe ingresar a la ciudad en vehículos medios o de pequeño tonelaje.

Además el intercambio de modo de transporte o unidad no es instantáneo, ni totalmente coordinado, lo que necesita de una estructura de almacenamiento temporal para su correcta conservación.

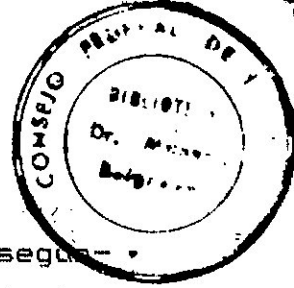
En nuestro caso la transferencia es de tres modos distintos de transporte: el ferroviario, el aéreo y carretero.

Dicha estación tendría a su cargo la reorganización del transporte de mercancías desde el interior de la ciudad al exterior, y viceversa.

Además concentra cargas de paso por la ciudad con cambio de modo de transporte o no y es además concentradora de las cargas de transportes a y de su área de influencia.

Su emplazamiento debe ser adecuado, en zonas periféricas y bien conectadas a los accesos de la ciudad y a la posibilidad de buena conexión con los distintos modos de transporte. También debe considerarse que el emplazamiento permita el desarrollo de una estación adecuada en tamaño con posibilidades de ampliación, derivaciones para un ramal del ferrocarril para el ingreso de mercaderías por este medio, un rápido acceso a la autopista y una conexión directa con el aeropuerto.

Otro proyecto de vital importancia para el desarrollo urbano futuro de la ciudad es el que contempla la reconversión ferrourbanística de las instalaciones actualmente subutilizadas, en el marco de la política de privatizaciones encarada por el Gobierno Nacional. Propicia la creación de un sistema alternativo de transporte (Ferrourbano) que permitirá vincular en una primera etapa las zonas industriales ubicadas sobre Ruta Nacional N° 9 (Norte y Sur) con los principales sectores residenciales,



contemplándose la alternativa de extenderlo, en una segunda etapa, a distintos centros de la microrregión de influencia. Con este proyecto se lograría dotar de adecuada accesibilidad al área donde se localizaría la futura Estación Concentradora y de transferencia modal de cargas, ubicada en el sector sureste de la ciudad, operando de manera complementaria con los medios de transporte por carretera y aéreo.

**FASE III: PROPUESTA E IMPLEMENTACION
NORMATIVA**

ETAPA 8: NORMAS JURIDICAS

TAREA

B.O. IMPLEMENTACION NORMATIVA

En base a la zonificación adoptada y la definición del contenido básico de patrones normativos, se ha elaborado un Anteproyecto de Código Urbanístico conteniendo disposiciones relativas al fraccionamiento, ocupación y edificación de cada zona, acompañada de una caracterización urbanística particularizada que define las condiciones actuales y potenciales de cada una a los fines de su regulación.

En consecuencia se adopta una única zonificación para todo tipo de acción en materia de uso del suelo, con el propósito de compatibilizar diversas reglamentaciones parciales vigentes a la fecha.

Al ser incorporadas al nuevo Código Urbanístico las disposiciones sobre dimensiones de parcelas y jerarquía de la red vial, se hace necesaria su derogación de la Ordenanza N° 2357/87 que regula el fraccionamiento del suelo en todo el ejido municipal de Villa María, manteniéndose el resto del articulado. Se señala que subsisten algunas disposiciones en materia de subdivisión y de procedimiento que tendrían que ser consideradas en una reforma integral.

Es necesario aclarar que se han adoptado parcialmente algunas definiciones terminológicas contenidas en la Ordenanza sobre Ocupación del Suelo vigente en la ciudad de Córdoba, por considerarlas correctas, introduciéndose las modificaciones que se consideraron pertinentes.

Respecto al Código de Edificación contenido en la Ordenanza N° 2346/87, se procede a desglosar algunos

artículos que se contraponen al nuevo ordenamiento contenido en el Código Urbanístico y se sugieren modificaciones para el momento en que se encare una reforma integral.

TAREA

8.1. ELABORACION DEL CODIGO URBANISTICO (ANTEPROYECTO)

TITULO PRELIMINAR:

**CAPITULO I: ALCANCE Y APLICABILIDAD DE LAS
NORMAS**

CAPITULO II: DEFINICION TERMINOLOGICA

**TITULO PRIMERO: DE LA DEFINICION Y CARACTERIZACION
DE LAS AREAS Y ZONAS**

CAPITULO I: DEFINICION DE LAS AREAS Y ZONAS

**CAPITULO II: CARACTERIZACION URBANISTICA DE LAS
ZONAS**

TITULO SEGUNDO: DISPOSICIONES GENERALES

**TITULO TERCERO: DE LAS DISPOSICIONES PARTICULARES
PARA CADA ZONA**

TITULO CUARTO: DE LAS DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

CAPITULO I: CONTRAVENCIONES

CAPITULO II: REGLAMENTACION

**CAPITULO III: NORMAS PROCEDIMENTALES Y
SUBSIDIARIAS**

CAPITULO IV: ANEXOS

I.-PLANO DE ZONIFICACION GENERAL

**II.-PLANILLA DE PATRONES DE
ASENTAMIENTO**

**III.-PLANO DE FRACCIONAMIENTO
DEL SUELO Y TABLA DE**

DIMENSIONES MINIMAS DE LOTES

IV.-CUADRO DE PATRONES INDUSTRIALES

**V.-DEL TRAZADO Y PERFILES DE LA RED
VIAL**

TITULO QUINTO: DISPOSICIONES TRANSITORIAS

TITULO PRELIMINAR

CAPITULO I.- ALCANCE Y APLICABILIDAD DE LAS NORMAS

La presente ordenanza tiene por objeto regular las diversas formas de uso, fraccionamiento y ocupación del suelo dentro del ámbito del radio urbano de la ciudad de Villa María.

CAPITULO II.- DEFINICION TERMINOLOGICA

A los fines de aplicación de la presente ordenanza se entiende por:

- Areas urbanizables: Areas cuyas condiciones y oportunidad de urbanización son consideradas prioritarias.
- Areas de reserva: áreas en las que desarrollándose actualmente determinados usos, quedan sujetas, en caso de darse el cambio de dicho uso, a las determinaciones que del mismo se haga en cada caso.
- Zona: porción en que se divide el espacio urbano a los fines de la aplicación de la siguiente normativa.
- Carácter urbanístico: define conceptualmente las condiciones actuales y potenciales de las zonas a los fines de su regulación con relación al tipo e intensidad de uso en las mismas.
- Corredor: zona de conformación lineal que afecta las parcelas y/o manzanas con frente a determinadas vías.
- Manzana: Superficie de terreno constituida por una o más parcelas edificadas o no, delimitadas por espacios del dominio público generalmente destinados a circulación.

- Línea Municipal (L.M.): La correspondiente a la traza del perímetro de la manzana respectiva, coincidente con el frente.
- Línea divisoria Lateral de la Parcela: La que intersecta la Línea Municipal y/o la línea divisoria de fondo.
- Línea divisoria de Fondo de la Parcela: Línea comprendida entre las divisorias laterales y opuesta a la línea de frente de la parcela.
- Línea de Edificación (L.E.): Línea señalada por la Municipalidad a los fines de efectuar construcciones en planta baja. Dicha línea podrá ser coincidente con la Línea Municipal ó fijarse a partir de una distancia mínima a la misma, que en relación a cada zona estuviere determinada o se determinare en la presente norma.
- Factor de Ocupación del Suelo (F.O.S.): La relación entre la superficie determinada por la proyección del edificio sobre un plano horizontal en el terreno y la superficie total de la parcela.
- Factor de Ocupación Total (F.O.T.): Es la relación del total de la superficie edificable y la superficie total de la parcela.
- Plano Límite: El que define cualquiera de las caras de volúmen máximo edificable.
- Uso del Suelo: Término que designa la actividad o propósito específico a que se destina un inmueble.
- Uso del Suelo Dominante: el que señalándose como preferencial para una determinada área, la caracteriza y por

consiguiente se tiende a preservar en sus condiciones esenciales y a promover prospectivamente.

- Uso del Suelo Complementario: el que considerándose compatible dentro de determinados límites, puede admitirse en forma subordinada según el caso.
- Uso del suelo Condicionado: el que pudiendo ser incompatible con los usos dominantes y los complementarios, solo podrá efectuarse subordinadamente, siempre que cumpla con determinados requisitos que eviten la incompatibilidad aludida.
- Uso del Suelo Residencial: El efectuado en edificios destinados a vivienda ó moradas en forma permanente o transitoria, sean individuales o colectivas.
- Uso del Suelo Industrial o Asimilable: Entiéndese por "Uso del Suelo Industrial", el destinado al desarrollo de actividades referidas a:
 - a) La producción de bienes, transformación (física o química) o refinamiento de sustancias (orgánicas o inorgánicas) y la obtención de materia prima de carácter mineral.
 - b) El montaje, ensamblaje de componentes o partes y el fraccionamiento (en los casos en que éste modifique las características cualitativas del material).

Considéranse "Usos Asimilables" el Uso del Suelo Industrial a todos aquellos susceptibles de provocar conflictos funcionales de significación en el conjunto urbano en razón de su tamaño, volumen, rubro, y/o tipo de procesos utilizados tales como depósitos para almacenamiento, reparación, renovación o reconstrucción de productos por medios

mecánicos o manuales, prestación o generación de servicios.

- Uso del Suelo Institucional: El efectuado en inmuebles cuyo destino es el desarrollo de actividades estatales (no industriales) como asimismo el cumplimiento de servicios o actividades privadas no rentables.
- Uso del Suelo Rural: El destinado a la explotación de los recursos naturales renovables, y en la cual el suelo, las aguas, la flora y la fauna participan como elementos del mismo.
- Vivienda Individual: Edificación de una unidad habitacional, constituida sobre suelo propio, con estructura, accesos, y espacios independientes y privativos de la misma.
- Vivienda Colectiva: Edificación de más de dos unidades de vivienda que comparten entre sí elementos tales como propiedad del suelo, estructuras, instalaciones, accesos y espacios de uso común.
- Plan de vivienda: se considerará plan de vivienda aquél cuyo objetivo sea la construcción de viviendas habitacionales individuales o colectivas con características repetitivas en el diseño, debiendo superar el número de 10 (diez) unidades o respetar el mínimo establecido por el organismo competente cuando se efectúa con financiación oficial.

TITULO PRIMERO: DE LA DEFINICION Y CARACTERIZACION DE
LAS AREAS Y ZONAS

CAPITULO I DEFINICION DE LAS AREAS Y ZONAS

Art. 1º: A los fines establecidos en el Capítulo I del Título Preliminar de la presente, la Ciudad de Villa María queda dividida en Areas y en espacios menores llamados Zonas, conforme a la siguiente descripción y al Plano de Zonificación General que forma parte de la presente como Anexo.

1. Areas Urbanizables que comprenden:

1.1. Zonas Residenciales (R): Abarcan los diferentes espacios de conformación en trama destinados fundamentalmente al asentamiento del uso del suelo residencial y orientativamente a otros usos. Se diferencian entre sí en función del tipo de tejido e intensidad y formas de ocupación del suelo y del espacio.

1.2. Zonas Corredores (C): Comprenden los espacios de conformación lineal, destinados fundamentalmente al asentamiento de actividades de servicio y orientativamente a otros usos vinculados a la población asentada en las mismas y en Zonas Urbanizables Residenciales ligadas o no espacial y funcionalmente a ellas. Se diferencian entre sí en función de la intensidad y formas de ocupación del suelo, del espacio y de la tipología de vivienda.

1.3. Zonas Industriales (IC): Comprenden los diferentes espacios destinados fundamentalmente al asentamiento de usos del suelo industriales o asimilables, (que producen molestias importantes al medio), usos rurales y usos complementarios. Queda excluido el asentamiento de

actividades residenciales en forma de planes de vivienda.

1.4. Zonas Industriales Exclusivas (IE): Comprenden los diferentes espacios destinados a usos industriales o asimilables (peligrosos, inflamables, explosivos o sumamente nocivos definidos por normas en vigencia), y en las que se permite el uso rural.

Queda excluido el asentamiento de actividades residenciales en cualquier forma, salvo aquella que fuere accesoria a usos rurales. La posibilidad de localización de usos diferentes a los aquí mencionados -y siempre que los mismos se orienten exclusivamente al funcionamiento del uso industrial o asimilable a que la presente se refiere- sólo será admitida a juicio de los organismos de aplicación, mediante estudio particularizado que fije condiciones especiales para su asentamiento.

2. Areas de Reserva (Ru. RuAC, IAR):

Abarca el espacio destinado a usos rurales y actividades industriales complementarias a las mismas. Queda excluido el asentamiento de actividades residenciales en forma de planes de vivienda.

Se incluyen en esta categoría las Areas de Reserva de Verde (RV), a las cuales se les asigna un uso futuro de parques urbanos.

3. Areas Especiales (AE):

Areas caracterizadas por sus condiciones paisajísticas, ambientales, históricas o funcionales, que requieren un estudio urbanístico especial que posibilite proteger y promover sus valores.

4. Areas Institucionales (In):

Areas que quedan destinadas exclusivamente a usos institucionales tales como recreativos, educacionales, sanitarios, públicos y/o semi-públicos, ect.

5. Areas de Refuncionalización (Rf):

Areas en las que desarrollándose actualmente determinados usos, han sido definidas para el cambio de dicho uso, en tanto por su localización, presentan condiciones especiales para albergar funciones que impliquen una renovación del entorno y del sector en que se encuentran. Su uso y ocupación quedan condicionadas a la definición particularizada que se realice en cada caso.

6. Areas Verdes (V):

Areas cuyo uso actual es el de parque urbano.

Art. 2º: Los límites de las zonas afectadas por distintas normas de ocupación, se configuran según los casos por ejes de vía pública, canales, ríos, arroyos, vías de ferrocarril y/o cualquier otro elemento físico, -natural o artificial - que delimite bienes del dominio privado y del dominio público.

Art. 3º: En las zonas corredores, la normativa afectará únicamente a las parcelas frentistas a la vía existente o futura.

En los casos en que el corredor atraviese áreas no urbanizadas su ancho quedará determinado por la profundidad de la parcela resultante del fraccionamiento, no pudiendo superar los 100 mts. a contar desde la Línea Municipal respectiva.

Art. 4º: Para situaciones particulares no contempladas, el Departamento Ejecutivo fijará en cada caso las condiciones de delimitación, previo estudio e informe del organismo de aplicación en consulta con la Subdirección de Planeamiento Urbano.

CAPITULO II.- CARACTERIZACION URBANISTICA DE LAS ZONAS

Art. 5º: Zona AC

Area consolidada, de conformación en trama, multifuncional, de máxima concentración de servicios a escala urbana y regional complementados con uso residencial, donde se propicia la renovación con actividad institucional, comercial y de servicios, y residencial de media densidad (vivienda individual y colectiva), controlando la tendencia a la subdivisión de lotes, y alentando el englobamiento de parcelas.

Máxima restricción a actividades industriales y asimilables.

Art. 6º: Zona C1

Zona de conformación lineal, cuya renovación se propicia con actividad comercial y de servicios a escala urbana y regional, con residencia de media y alta densidad (vivienda individual y colectiva) controlando la tendencia a la subdivisión de lotes y alentando el englobamiento de parcelas.

Máxima restricción a la actividad industrial o asimilable.

Art. 7º: Zona C2

Zona de conformación lineal cuya consolidación o renovación se propicia con uso comercial y de servicios a escala urbana y regional, con actividad residencial de baja o media densidad (vivienda individual y colectiva) conforme a su ubicación relativa y la dotación de infraestructura básica. Se

promueven intensidades de edificación mayores que en las áreas trama adyacentes a la misma.

Mínima o media restricción a la actividad industrial o asimilable.

Art. 8º : Zona C3

Zona de conformación lineal donde se propicia la concentración de uso comercial y de servicios a escala sectorial y urbana, mixturado con actividad residencial de baja o media densidad (vivienda individual y colectiva).

Máxima y media restricción de actividades industriales y asimilables.

Art. 9º : Zona C4

Zona de conformación lineal, apta para ser renovada o consolidada con usos mixtos: servicios a escala sectorial y barrial, residencia de baja y media densidad (vivienda individual y colectiva).

Máxima y media restricción a actividades industriales y asimilables.

Art. 10º : Zona C5

Zona de conformación lineal, apta para ser consolidada con usos mixtos: servicios a escala sectorial y barrial, residencia de baja y media densidad, con vivienda individual y colectiva, donde se propician intensidades de edificación mayores que en las áreas trama adyacentes a la misma.

Máxima y media restricción a actividades industriales y asimilables.

Art. 11º : Zona R1

Zona pericentral, consolidada, con aptitud para renovación con actividad residencial de media densidad. Se alientan formas de ocupación diferenciadas con englobamiento de parcelas, vivienda colectiva y liberación de suelo para verde.

Comercio y servicios a escala barrial y sectorial.
Media restricción a actividades industriales y asimilables.

Art. 12^o: Zona R2

Zona semiconsolidada, de ubicación intermedia eminentemente residencial, con aptitud para ser consolidada con vivienda individual y colectiva según dotación de infraestructura básica.

Se alienta la ocupación de áreas libres internas (bolsones) con un uso residencial de baja o media densidad (vivienda individual y colectiva) mixturado con comercio y servicios a escala barrial y sectorial.

Media restricción a actividades industriales o asimilables.

Art. 13^o: Zona R3

Zona de ubicación periférica, de urbanización incipiente o semiconsolidada, apta para ser consolidada con vivienda individual de baja y media densidad, donde se alienta la ocupación de espacios libres ya urbanizados y bolsones con planes de vivienda individual de baja y media densidad, condicionada a la disponibilidad de infraestructura (en particular cloacas).

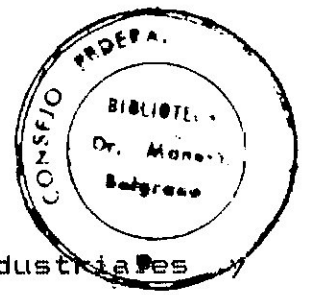
Comercio y servicios a escala barrial y sectorial.

Restricción media a actividades industriales y asimilables.

Art. 14^o: Zona R4

Zona consolidada, eminentemente residencial, sin aptitud para renovación.

Vivienda de baja y media densidad, predominantemente individual. Se alienta la ocupación de áreas libres internas con planes colectivos de vivienda de baja y media densidad, con edificación aislada y discontinua.



Comercio y servicios de alcance barrial.
Máxima restricción a las actividades industriales y asimilables.

Art. 15^o : Zona R5

Zona de urbanización incipiente, con signos de deterioro, eminentemente residencial, cuyo completamiento se propicia con vivienda individual de baja y media densidad y donde se alienta el relleno del suelo urbanizado con planes de vivienda, las que podrán alcanzar densidades medias condicionadas a la dotación de infraestructura (en especial cloacas).

Comercio y servicios de alcance barrial.

Restricción mínima a actividades industriales y asimilables.

Art. 16^o : Zona R6

Zona consolidada (de asentamiento reciente), con un uso eminentemente residencial de baja y media densidad -vivienda individual-, comercio y servicios a escala barrial y sectorial.

Máxima restricción al asentamiento de actividades industriales o asimilables.

Art. 17^o : Zona R7

Zona semiconsolidada o consolidada, eminentemente residencial, apta para ser consolidada o renovada con uso residencial de baja densidad (vivienda individual).

Comercio y servicios de alcance barrial y sectorial.

Máxima restricción a las actividades industriales y asimilables.

Art. 18^o : Zona R8

Zona de urbanización incipiente y ubicación periférica, eminentemente residencial, apta para ser consolidada con vivienda individual de baja densidad.

Equipamiento y servicios de alcance barrial.

Máxima restricción a actividades industriales o asimilables.

Art. 19^o: Zona R9

Zona no urbanizada, de ubicación periférica, destinada a extender la urbanización con actividad residencial de muy baja densidad (sólo con vivienda individual), con criterio de fraccionamiento e intensidades de ocupación del suelo apto para la incorporación de actividades productivas semirurales a la vivienda (vivienda-huerta).

Comercio y servicios de alcance barrial.

Máxima restricción a las actividades industriales o asimilables.

Art. 20^o: Zona IC

Zona de ubicación periférica destinada principalmente al asentamiento de actividades industriales o asimilables que produzcan molestias significativas al entorno, no admitiéndose el asentamiento de actividad residencial, salvo la vivienda individual con el carácter de accesoria al uso dominante.

Art. 21^o: Zona IE

Zona de ubicación periférica destinada fundamentalmente al asentamiento de actividades industriales o asimilables que producen molestias importantes al entorno, peligrosas, inflamables, explosivas o sumamente nocivas y usos rurales, quedando excluido el asentamiento de actividades residenciales, salvo la vivienda individual con el carácter de accesoria al uso rural.

Art. 22^o: Zona IAR

Zona de ubicación periférica destinada a usos rurales y actividades industriales complementarias de aquellas, quedando excluido el asentamiento de actividades residenciales, salvo la vivienda individual con el carácter de accesoria al uso dominante.

Art. 23^o: Ru

Zona de ubicación periférica, desitinada a usos rurales exclusivos e intensivos y actividades industriales complementarias de aquellas, no admitiéndose el asentamiento de actividad residencial salvo la vivienda individual, accesoria al uso dominante.

Art. 24^o: Zona RUAC

Area libre cuya urbanización queda condicionada al cumplimiento de una serie de requisitos, indicándose en cada caso, con carácter orientativo, el patrón de asentamiento a adoptar, no admitiéndose tipología de vivienda colectiva.

TITULO SEGUNDO: DISPOSICIONES GENERALES:

Art. 25: En toda urbanización los retiros obligatorios mínimos de Línea de Edificación serán proporcionales al ancho mínimo de parcela, según los siguientes casos:

- a. Para parcelas de hasta 12 (doce) mts. de frente destinadas a planes de vivienda: 3 (tres) mts.
- b. Para parcelas de 12 (doce) mts. de frente destinadas a nuevas urbanizaciones: 4 (cuatro) mts.
- c. Para parcelas de 15 (quince) mts. de frente: 5 (cinco) mts.
- d. Para parcelas con frente a canal maestro secundario, vías férreas, cursos de agua: 5 (cinco) mts.
- e. Para parcelas destinadas a industria: 6 (seis) mts.
- f. Para urbanizaciones industriales: 10 (diez) mts.
- g. Para calles peatonales: el correspondiente a cada zona.

Art. 26: Los loteos existentes mantendrán la línea de edificación con la cual fueron aprobados, salvo en los casos que expresamente se modifiquen en la presente.

Art. 27: El trazado de la red vial deberá ajustarse a las jerarquías y sus respectivos perfiles determinados y detallados en el Anexo V de la presente ordenanza.

Art. 28: En el caso de lotes afectados por dos o más patrones con diferentes condiciones urbanísticas se adoptará el más permisivo.

Art. 29: Los edificios destinados a equipamiento comunitario (de índole educacional, sanitario, deportivo, administrativo, de culto); galerías comerciales, salas cinematográficas, auditorios, etc.) que causaren impacto formal, funcional

o ambiental, quedarán sujetos a disposiciones especiales que se determinarán en cada caso por el Departamento Ejecutivo, previo informe técnico fundamentado en la intervención de las oficinas pertinentes.

Art. 30: Las Areas Especiales, Institucionales, de Refuncionalización, de Reserva y Verdes, delimitadas en el plano de zonificación general, cuyas condiciones urbanísticas no se determinan en la presente, serán reguladas por vía reglamentaria de acuerdo a estudios particularizados que realicen los organismos técnicos competentes.

Art. 31: Toda intervención que modifique total o parcialmente edificios de reconocido valor histórico-patrimonial, deberá contar con informe técnico favorable del D. E. Municipal.

Art. 32: Los planes de vivienda requerirán factibilidad de localización ante la Sub-Dirección de Planeamiento Urbano, la que evaluará todos los aspectos que hagan a una mejor estructuración urbanística del área en que se inserta.

Art. 33: En toda zona que no disponga de servicios cloacales al momento de la ejecución, se admitirá una vivienda por lote como máximo.

TITULO TERCERO: DE LAS DISPOSICIONES PARTICULARES PARA CADA
ZONA

Art. 34: Las condiciones de uso, fraccionamiento, ocupación, edificación para cada una de las zonas se determinan según la planilla que conforma el Anexo II de esta ordenanza. Los patrones industriales se refieren a los especificados en Cuadro Anexo IV.

Art. 35: Las edificaciones destinadas a actividad industrial o asimilable localizadas en las zonas establecidas por la presente como de Patrón Industrial III podrán superar las alturas máximas de edificación fijadas en cada caso, con locales habitables en lo que permita un plano límite a 45° que partiendo desde la línea superior de fachada de frente no supere una altura total de 15,00 (quince) metros.

Asimismo, para los casos mencionados en el presente artículo, podrán superarse los valores del factor de Ocupación del Suelo (F.O.S.) fijados para cada zona, hasta un 90% (noventa por ciento) como máximo.

Art. 36: En las zonas R4 y R7 cuando la parcela tenga un frente de 15 (quince) metros o más, se exigirá un retiro lateral mínimo de 3 (tres) metros en uno de los linderos.

Art. 37: En las zonas R8, R9 cuando la parcela tenga un frente de 20 (veinte) metros o más, se exigirá un retiro lateral mínimo de 4 (cuatro) metros en todos los linderos. Para dimensiones de frente menores se exigirá retiro sólo en un lindero.

Art. 38: En las zonas IC e IE, cuando la parcela tenga un frente de 25 (veinticinco) metros o más, se exigirá un retiro lateral mínimo de 6,00 (seis) metros en todos los

linderos. Para dimensiones de frente menores se exigirá retiro sólo en un lindero.

Art. 39: En las zonas R1, R2, C2 y C5 cuando la altura de edificación supere los 10,50 (diez con cincuenta) metros se exigirá un retiro de todos los linderos de 4 (cuatro) metros.

Art. 40: En las zonas AC, R1 y corredores adyacentes a las mismas, el Factor de Ocupación del Suelo (F.O.S.) máximo permitido podrá incrementarse hasta las esquinas con medida de frente inferior a 12 (doce) metros y superficie inferior a 300 (trescientos) metros cuadrados.

Similar incremento regirá para parcelas entre medianeras con frente a la vía pública cuyo fondo promedio; tomado perpendicularmente a la Línea Municipal sea inferior a 12 (doce) metros.

Art. 41: En las zonas mencionadas en el artículo anterior, para la parcela esquina, con frente mayor a 12 (doce) metros y superficie mayor a 300 (trescientos) metros cuadrados el Factor de Ocupación del Suelo (F.O.S.) podrá alcanzar el 100% (cien por ciento) hasta los 6,00 (seis) metros de altura medidos desde la cota del predio, debiendo respetarse por encima de la misma el F.O.S. máximo establecido para cada zona.

Art. 42: En las zonas AC y R1 cuando las parcelas tuvieren superficies iguales o mayores a 2.500 (dos mil quinientos) metros cuadrados, quedarán sujetas a disposiciones especiales que se determinarán en cada caso por el Departamento Ejecutivo, previo informe técnico fundamentado en la intervención de las oficinas pertinentes.

Art. 43: En las zonas R3, R5, R6, R7, R8, R9, IAR, Ru y RuAC sólo se admitirá tipología de vivienda individual.

Art. 44: La urbanización de las zonas RuAC estará condicionada al cumplimiento de las siguientes condiciones:

- a) Que el porcentaje de lotes ocupados en la urbanización adyacente no sea inferior al 30% (treinta por ciento).
- b) Que exista continuidad física y vial entre la urbanización propuesta y la adyacente.
- c) Que se dote a la urbanización propuesta de la totalidad de la infraestructura disponible en la urbanización más próxima.

Art. 45: En zonas de urbanización incipiente con lote mínimo normativo no superior a 300 (trescientos) metros cuadrados de superficie y sólo para planes de vivienda de interés social, con financiación o patrocinio oficial se admitirá un lote mínimo de 10 (diez) metros de frente y 200 (doscientos) metros cuadrados de superficie para vivienda individual (1 por lote).

Art. 46: En las zonas que admitan sólo vivienda individual, cuando las mismas se resuelvan en condominio y siempre que se respeten las relaciones establecidas para cada zona, la superficie de suelo de uso exclusivo exigida para cada unidad será como mínimo el equivalente a las dos terceras partes (2/3) de la superficie establecida para el cálculo del número de unidades admitidas en el cuadro N° 1 (Anexo II).

Art. 47: En los casos citados en el Art. 46, y sólo para las unidades que se organicen con frente a la vía pública, la superficie de uso exclusivo de cada una de ellas tendrá un desarrollo mínimo, sobre Línea de Edificación de 10 (diez) metros en zonas con un frente de lote normativo de 15 (quince) metros o más, y de 8 (ocho) metros en las restantes zonas.

Art. 48: En las zonas que admitan vivienda colectiva, cuando se adopte la modalidad de vivienda individual en condominio, el número de unidades permitidas, las exigencias de superficie de suelo de uso exclusivo y el desarrollo de frente, serán los establecidos en los Arts. 46 y 47.

TITULO CUARTO: DE LAS DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

CAPITULO I: CONTRAVENCIONES

Art. 49: La contravención a las disposiciones de la presente ordenanza serán sancionadas según lo dispuesto por el Código de Faltas Municipal, el Código de Edificación y normas complementarias.

CAPITULO II: REGLAMENTACION

Art. 50: Las disposiciones de la presente ordenanza quedan sujetas a la reglamentación que el Ejecutivo Municipal deberá llevar a cabo dentro de los 180 días a partir del momento de su entrada en vigencia.

CAPITULO III: NORMAS PROCEDIMENTALES

Art. 51: El Código de Edificación y la Ordenanza de Fraccionamiento de Tierras quedan subordinados en su aplicabilidad a la presente Ordenanza y serán consideradas normas complementarias de la misma.

Art. 52: La autorización que el Ejecutivo Municipal pueda otorgar para la edificación en parcelas colindantes o enfrentadas a edificios de valor histórico-patrimonial deberá contar con informe previo de la Sub-dirección de Planeamiento Urbano.

Art. 53: Serán órganos de aplicación de la presente ordenanza la Subdirección de Planeamiento Urbano y la Dirección de Obras Privadas.

Art. 54: La Sub-dirección de Planeamiento Urbano tendrá intervención obligatoria en los casos mencionados en los arts. 29º y 42º, debiendo fundamentar su informe en la exigencia de un mejoramiento de la calidad funcional y ambiental, tanto de la parcela como de su entorno.

CAPITULO IV: ANEXOS

Art. 55: Formarán parte integrante de la presente Ordenanza los anexos que se enumeran a continuación:

- I.- PLANO DE ZONIFICACION GENERAL
- II.- PLANILLA DE PATRONES DE ASENTAMIENTO
- III.- PLANO DE FRACCIONAMIENTO DEL SUELO Y TABLA DE DIMENSIONES MINIMAS DE LOTES
- IV.- CUADRO DE PATRONES INDUSTRIALES
- V.- DEL TRAZADO Y PERFILES DE LA RED VIAL

TITULO QUINTO: DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Art. 56: Las visaciones previas otorgadas con antelación a la vigencia de la presente, caducarán, tengan o no permiso precario de edificación, una vez transcurridos los 360 días calendario desde la entrada en vigencia de esta Ordenanza, salvo el caso en que se presentaren planos definitivos de proyecto en ese lapso.

Art. 57: Los proyectos con planos definitivos aprobados dentro del plazo fijado en el artículo anterior, y aquellos aprobados con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente, contarán con un plazo de 24 (veinticuatro) meses para dar comienzo a la respectiva obra.

Vencido dicho plazo sin cumplimentarse lo dispuesto, se deberá iniciar nuevamente los trámites de aprobación de planos, en estricto cumplimiento a lo dispuesto por la presente Ordenanza.

Art. 58: En los casos de factibilidades de localización, para planes de vivienda otorgados con anterioridad a la vigencia de la presente Ordenanza, se continuarán las actuaciones de conformidad a las normas vigentes al momento del otorgamiento de las mismas.

Art. 59: Asimismo, en el caso de planes de vivienda, el plazo establecido en el Artículo 56° de la presente se ampliará a 48 (cuarenta y ocho) meses.

Art. 60: Las alturas máximas permitidas por el Código de Edificación en los arts. 41 y 42, sólo continuarán en vigencia para el Area Central y hasta que los perfiles edilicios sean regulados en forma específica.

Art. 61: Deróganse en forma expresa los arts. 39, 45, 51, 240 y 241 del Código de Edificación (Ord. N° 2346/87); los arts. 5, 6, 7, 8 y 9 de la Ordenanza de Fraccionamiento de Tierras (N° 2357/87); el decreto N° 48 "A"/67; y las siguientes ordenanzas: 1949/84, 2209/85, 2459/87 y 2514/88. Deróganse también todas las disposiciones normativas de carácter general o especial que se opongan a la presente.

Art. 62: Comuníquese, publíquese, dése al Registro Municipal y archívese.

ANEXOS

- I.- PLANO DE ZONIFICACION GENERAL
- II.- PLANILLA DE PATRONES DE ASENTAMIENTO
- III.- PLANO DE FRACCIONAMIENTO DEL SUELO Y
TABLA DE DIMENSIONES MINIMAS DE LOTES
- IV.- CUADRO DE PATRONES INDUSTRIALES

VER ANEXO GRAFICO Y DE PLANOS

ANEXO V DEL TRAZADO Y PERFILES DE LA RED VIAL
CAPITULO I DE LA JERARQUIA DE LA RED VIAL

Definición de jerarquías viales: Defínese como arterias de la red vial principal y secundaria el conjunto de vías categorizadas según la siguiente descripción y que se representa en el plano de red vial jerarquizada (Plano N° 68) y que forma parte de la presente ordenanza:

- a. Autopistas: Vías cuya función es servir al tránsito rápido de acceso regional y nacional y también al tránsito rápido de paso. Vías con control de accesos, cruces a distintos niveles, separador central y calles de servicio.
- b. Arterias principales: Vías de penetración que tienen como finalidad servir a la interconexión de las vías regionales y/o sirven a los mayores centros de actividad de la ciudad, conducen los mayores volúmenes de tránsito y responden a las líneas de deseos de viaje más largos. Con o sin control de accesos, cruces en general a nivel, con separador central, sin calles de servicio.
- c. Arterias secundarias: Vías que interconectan el sistema arterial principal con funciones accesorias o alternativas de él, provee viajes de moderada longitud a un nivel menor de movilidad. Con o sin control de accesos, cruces a nivel, con o sin separador central, sin calles de servicio.
- d. Colectoras: Vías que penetran en las unidades barriales distribuyendo los viajes al interior del área o concentrándolos hacia vías arteriales. Sirven a áreas comerciales, residenciales o industriales. Sin control de accesos, cruces a nivel, sin separador central.

- e. Locales: Vías de acceso directo al uso del suelo. Baja velocidad, sin control de accesos, cruces a nivel, sin separador central.
- f. Calles sin salida: Vías locales que están conectadas a las otras vías por uno solo de sus extremos. Su máxima longitud no podrá superar los 80,00 mts., pudiendo la Subdirección de Planeamiento Urbano autorizar la extensión hasta los 120,00 mts. cuando por razones de diseño así surja, debiendo contar en el extremo cerrado con "cul de sac".
- g. Peatonales de uso vehicular restringido: Son calles de uso fundamentalmente peatonal (sin distinción entre calzada y vereda) en la que se permite el ingreso vehicular al solo efecto de acceder a las cocheras particulares que pudiera haber sobre las mismas; no pudiendo tener continuidad vial.
- h. Peatonales exclusivas: Son calles de uso exclusivamente peatonal, sin posibilidad de acceso vehicular. No hay distinción entre calzada y vereda y suelen tener obstáculos en los ingresos o intersecciones.

CAPITULO II DE LOS PERFILES TIPO DE VIAS

Los perfiles transversales tipo de calles serán los siguientes (Gráficos N° 1,2 y 3):

- a. Autopistas: Se ejecutarán de acuerdo a perfil tipo. Perfil 1. Deberán ejecutarse con un perfil de ancho variable de 120,00 mts. a 150,00 mts., conforme a las normas y criterios de la Dirección Nacional de Vialidad y la Dirección Provincial de Vialidad.

b. Arterias Principales: Deberán ejecutarse de acuerdo a perfiles tipos.

Perfil 2: Avenidas: anchos entre líneas municipales de 25,00 mts. a 35,00 mts.

Perfil 3: Boulevares: anchos entre líneas municipales de 43,00 mts.

c. Arterias secundarias: Deberán ejecutarse según perfiles tipo.

Perfil 4: Anchos entre líneas municipales de 22,00 a 24,00 mts.

Perfil 5: Anchos entre líneas municipales de 16,00 a 20,00 mts.

d. Colectoras: Deberán ejecutarse según perfil tipo.

Perfil 6: Anchos entre líneas municipales de 16,00 a 18,00 mts.

e. Locales: Deberán ejecutarse según perfil tipo.

Perfil 7: Anchos entre líneas municipales de 14,00 a 15,00 mts.

f. Peatonales de uso vehicular restringido.

Perfil 8: Anchos entre líneas municipales 9,00 mts.

g. Perfiles especiales: Se ejecutarán de acuerdo a perfiles tipo.

Perfil 9: Calles sin salida: Deberán ejecutarse con un ensanchamiento en su extremo cerrado, con la finalidad de permitir el giro y la salida de los vehículos que en ella ingresan. Ancho de la calle de ingreso como mínimo 14,00 mts.

Perfil 10: Calles laterales a vías férreas: Deberá dejarse una calle de 14 mts. de ancho como mínimo, a ambos lados de la línea del límite dominial del Ferrocarril en toda urbanización cuyo inmueble esté afectado por vías férreas.

Perfil 11: Vías laterales a cursos de agua (ríos, arroyos y embalses): Anchos entre Línea municipal y Línea de ribera de 30,00 a 35,00 mts.

Perfil 12: Vías laterales a canales de riego maestros o secundarios: Ancho de calle entre Línea Municipal y Línea de ribera: 12,00. mts.

Perfil 13: Calles de resguardo a loteos industriales con faja de vegetación: Ancho total de calle 26,50 mts. de los cuales 12,50 mts. están destinados a espacio verde público. La ubicación de la faja de resguardo quedará a criterio de la Subdirección de Planeamiento Urbano en todos los casos.

TAREA 8.2. LINEAMIENTOS GENERALES DEL
CODIGO DE EDIFICACION

65

ANEXO GRAFICO

ANEXO DE PLANOS

ANEXO REGISTRO SISTEMATICO

ANEXO ESTUDIO DE TRANSITO

INDICE DE CUADROS

Cuadro Nro.	Contenido
1	Planilla Síntesis: Caracterización de Patrones de Asentamiento Propuestos
2	Patrones de Asentamiento Industrial



INDICE DE GRAFICOS

Gráfico Nro.	Contenido
1	Perfiles Viales Propuestos Nros. 1, 2, 3, 4, 5 y 6
2	Perfiles Viales Propuestos Nros. 7, 8, 9, 10 y 11
3	Perfiles Viales Propuestos Nros. 12 y 13

INDICE DE PLANOS

Plano Nro.	Contenido
66	Modelo de Conformación Propuesto
67	Sistema Vial Microregional
68	Sistema Vial Jerarquizado
69	Sistema Ferrourbano Propuesto
70	Zonificación General Propuesta
71	Fraccionamiento del Suelo Propuesto

TAREA

8.2. LINEAMIENTOS GENERALES DEL CODIGO DE EDIFICACION

La Ordenanza Número 2346 del año 1987 reúne las normas relativas a la edificación en forma de Código. En virtud de ello su ordenamiento y sistematización conforma un todo orgánico y correctamente estructurado. No obstante lo expresado, dicho Código de Edificación nos merece los siguientes comentarios analíticos:

Este conjunto de normas presenta una concepción legislativa que tiende a la restricción de las facultades del Estado Municipal y por ende de su poder de Policía. Así, en el art. 3 del Código, al establecerse las tareas y/u obras para las que debe solicitarse permiso municipal, o sea la materia más importante de competencia de este conjunto de normas, se lleva a cabo una enumeración taxativa, lo que produce como consecuencia lógica una restricción en las facultades de contralor y ordenamiento del Estado Municipal.

La técnica legislativa más correcta es aquella que produce una determinación de las materias de vigencia de la norma o conjunto de normas, en la forma más amplia y general que sea posible, y sin que por ello se diluya el objetivo a legislar. Así, una norma debe resultar general (comprensiva), y precisa. A tal fin es siempre conveniente, cuando es inevitable efectuar para la determinación, una enumeración de acciones (como sucede en el art. 3 de la ord. 2346/87), lo correcto es explicitar que tal enumeración es ejemplificativa, por lo que todas las otras tareas u obras relativas a la edificación se encuentran sujetas al contralor del Municipio, excepción hecha de aquellas que específicamente se determinen. Las excepciones sí deben ser explícitas y taxativas, y tratándose de

eximiciones ser restringidas en la mayor medida posible. La correcta determinación de la materia de la norma determinará en gran medida la suerte y eficacia de la misma.

Por lo expresado, en una futura y posible reforma del Código de Edificación debería establecerse que la enumeración efectuada en el art. 3 de la ordenanza N° 2346/87, no es taxativa y se efectúa al mero efecto ejemplificativo, debiendo solicitarse el permiso municipal para toda otra tarea no mencionada. Asimismo, y en consonancia con lo expresado, debería contemplarse la posibilidad de limitar las "libertades" o excepciones.

A los fines de compatibilizar este Código de Edificación con la propuesta normativa para el Uso del Suelo (Código Urbanístico) que se explicita, debe establecerse en forma expresa la sujeción de las obras privadas al ordenamiento urbano que se prevé como propuesta, por lo que se incluirá en la misma y en la parte relativa a las normas complementarias al nuevo Código Urbanístico, un artículo que determine la subordinación del Código de Edificación al nuevo ordenamiento urbano.

A los mismos fines de compatibilización entre la propuesta urbanística y la Ordenanza 2346/87, deben derogarse en forma expresa los arts. 39, 51, 240, y 241, por contrariar el nuevo ordenamiento urbano contenido en dicha propuesta de Código Urbanístico.

Dentro de la concepción legislativa de explicitación de libertades que no compartimos al implicar la misma una limitación a la capacidad ordenadora del Municipio, se encuentra el art. 45 que establece una exención a la obligatoriedad del retiro obligatorio y al límite de altura, cuando se trate de iglesias, templos, torres, monumentos. Lamentablemente tal exención no sujeta a un análisis previo que determine una verdadera fundamentación

para cada caso en particular, ha generado en distintas ciudades un abuso que se ha extendido a las construcciones accesorias tales como viviendas de religiosos, habitaciones de servicio, depósitos, etc. todo lo cual resulta en definitiva altamente perjudicial para los vecinos y el ordenamiento del trazado. Atento lo expresado también se propone la derogación del art. 45 de la ordenanza 2346/87, ya que la nueva propuesta Urbanística contiene una disposición expresa respecto a los edificios de carácter comunitarios (de índole educacional, sanitario, deportivo, administrativo, destinados a la recreación, religioso, etc), que establece la posibilidad de la exención al límite de altura, previa autorización fundada en un análisis circunstanciado por el Ejecutivo Municipal. Así, se facilita el ejercicio del poder de Policía, posibilitando un tratamiento diferente y aún una excepción cuando la obra comunitaria de que se trata así lo merezca.

Los artículos 89, 99, y concordantes, establecen la libertad de fachada en las construcciones "en cuanto no afecte el decoro público o las reglas de arte". En coincidencia con lo antes expresado, debería obviarse la formulación del principio de libertad de fachada por cuanto ello implica una autorestricción al poder de policía que no es conveniente, aún cuando en los hechos pueda subsistir y ejercerse dicha libertad. El ejemplo de las restricciones que se establecen en otros países con mayor desarrollo económico y urbanístico, nos demuestra la posibilidad de establecer restricciones expresas, a las que no es aconsejable renunciar de antemano. "El decoro público y las reglas de arte" (art. 88), no son conceptos objetivos que puedan permitir establecer una restricción, antes bien, son conceptos de una notoria subjetividad teórica, inaplicables como principios de restricción a la libertad de fachada.

Como detalle a ser tenido en cuenta en una posible reforma de las normas de edificación, mencionamos el art. 245, que dispone sobre toldos en calles "arboladas," otorgando contrario-sensu, libertad para la colocación de toldos en las calles no arboladas, cuando se supone que como principio ecológico fundamental, la normativa municipal no puede admitirlas.

Ante la eventualidad de encarar una reforma integral del Código de Edificación, y aún cuando ello no constituye un imperativo por cuanto como ya manifestáramos inicialmente el mismo constituye un todo orgánico y sistemático correctamente estructurado e idóneo, propondremos el tratamiento de algunos items o circunstancias no contempladas actualmente.

Así, por ejemplo, si bien el Código actual contiene una serie de exigencias que hacen a los derechos de los incapacitados, tales como la construcción de rampas en los edificios destinados al uso público, se ha omitido plantear la misma exigencia para las aceras con pendiente, en muchas de las cuales por lo común suelen utilizarse escalones para salvarla.

Actualmente, la legislación en materia de edificación tiende a efectuar una doble clasificación de edificios, según su destino y según su capacidad; el Código en vigencia sólo posee la primera clasificación, y podría ser útil analizar la doble clasificación para una mayor y más nítida reglamentación. Es también destacable la omisión de la actual legislación contenida en la Ordenanza 2346/87 de normas funcionales y de habitabilidad para edificios de usos especiales tales como Hotelería, Actividades Recreativas, Educativas, Galerías Comerciales, Sanidad, etc. En una ciudad de esta envergadura, y encontrándose en pleno auge la tendencia hacia la privatización de esos servicios, es hasta imperativo regimentar su construcción

estableciendo las exigencias mínimas de seguridad y salubridad como tarea primordial. El actual Código reglamenta en forma especial lo relativo a Garajes y a Cementerio, pero entendemos que ello no es suficiente.

Debería también contemplarse en una eventual reforma integral y detallada todo lo relativo a Normas de Seguridad que en la actual legislación consideramos tratado en forma incompleta (se ha legislado básicamente sobre incendios). Las normas de Seguridad deberán contemplarse tanto en la construcción, en el cerramiento de obra, en las eventuales demoliciones, y en la obra terminada. Se propone también una reelaboración de la normativa referida a patios, a iluminación y ventilación, ya que las nuevas tendencias indican que deberían ampliarse las medidas de los patios y una mayor exigencia de las condiciones de iluminación y ventilación.

En la idea de producir una actualización y modernización de la legislación en la materia, para una futura reforma integral proponemos también el tratamiento específico de la construcción y/o instalación de casas prefabricadas; y de casas de madera, sean o no prefabricadas.

Por último, sería altamente aconsejable el agregado de un anexo que contuviera un amplio y detallado listado de edificios y/o entornos de valor patrimonial para la ciudad, estableciendo el grado de interés para con cada uno de ellos en una escala que determinará la mayor o menor necesidad de conservación de los mismos, condicionándose la autorización para demoler, refaccionar y/o construir previo análisis y valoración de la obra en relación al patrimonio urbanístico así determinado.

ANEXO GRAFICO

INDICE DE CUADROS

Cuadro Nro.	Contenido
1	Planilla Síntesis: Caracterización de Patrones de Asentamiento Propuestos
2	Patrones de Asentamiento Industrial

**FASE III: PROPUESTA E IMPLEMENTACION
NORMATIVA**

ETAPA 7: EDOU-PROGRAMAS Y PROYECTOS

CUADRO N° 2: PATRONES DE ASENTAMIENTO INDUSTRIAL

Características de Localización Patrón	Area de Mercado	Conformación e Intensidad de Ocupación del Suelo	Tamaño	Compatibilidad	Requerimientos de Infraestructura de Servicios Especial	Localización Espacial
I	local (de consumo en Gral.)	puntal disperso	pequeña o artesanal	inocuas (no producen molestias)	nulo	distribuidas en el Área urbana
II	sector urbano urbano (eventual)	intensivo mínima agrupación	mediana	alguna molestia de fácil control por medios técnicos o constructivos	mínimo	pueden agruparse en áreas antiguas y sectores no consolidados
III	urbana regional (eventual)	Intensivo con tendencia a agruparse	intermedia	molestias significativas (requieren técnicas especiales de control)	eventualmente de cierta importancia	agrupadas con buena accesibilidad regional
IV	regional nacional internacional	extensivo nucleadas	grande	molestias importantes (requieren especiales y previsiones técnicas)	muy importante	nucleadas en Áreas periféricas de fácil accesibilidad
V	urbana regional nacional (eventual)	especial según requerimiento	mediana o grande	totalmente incompatibles, nocivas y peligrosas	según el tipo	aisladas de la trama urbanizada

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y MICROREGIONAL

CIUDAD DE VILLA MARIA

PROVINCIA DE CORDOBA

**TERCERA ETAPA
INFORME FINAL**

ANEXO DE PLANOS

CORDOBA, Marzo 15 de 1991

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES



PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y MICROREGIONAL

CIUDAD DE VILLA MARIA

PROVINCIA DE CORDOBA

**TERCERA ETAPA
INFORME FINAL**

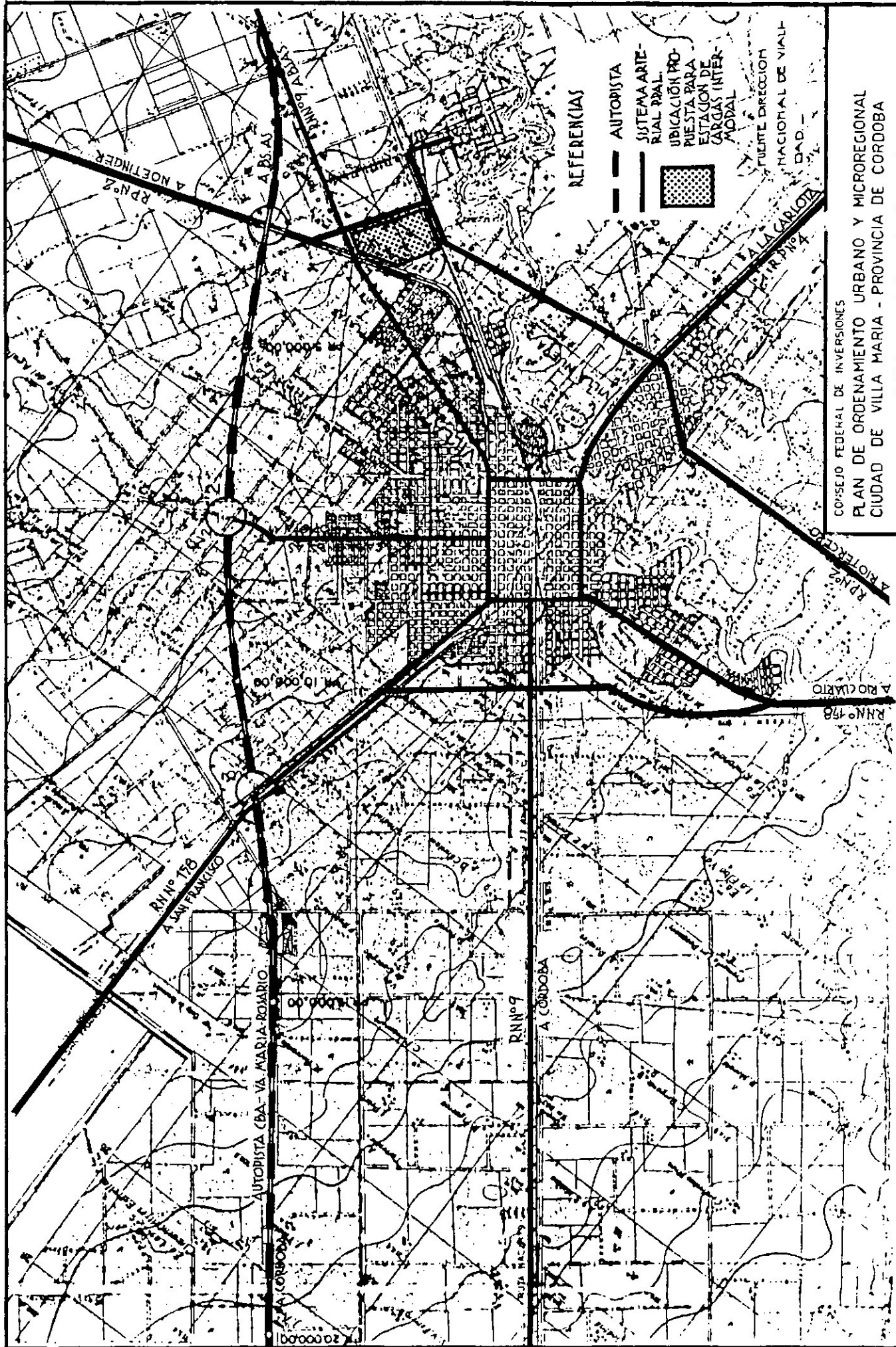
ANEXO DE PLANOS

CORDOBA, Marzo 15 de 1991

67

INDICE DE PLANOS

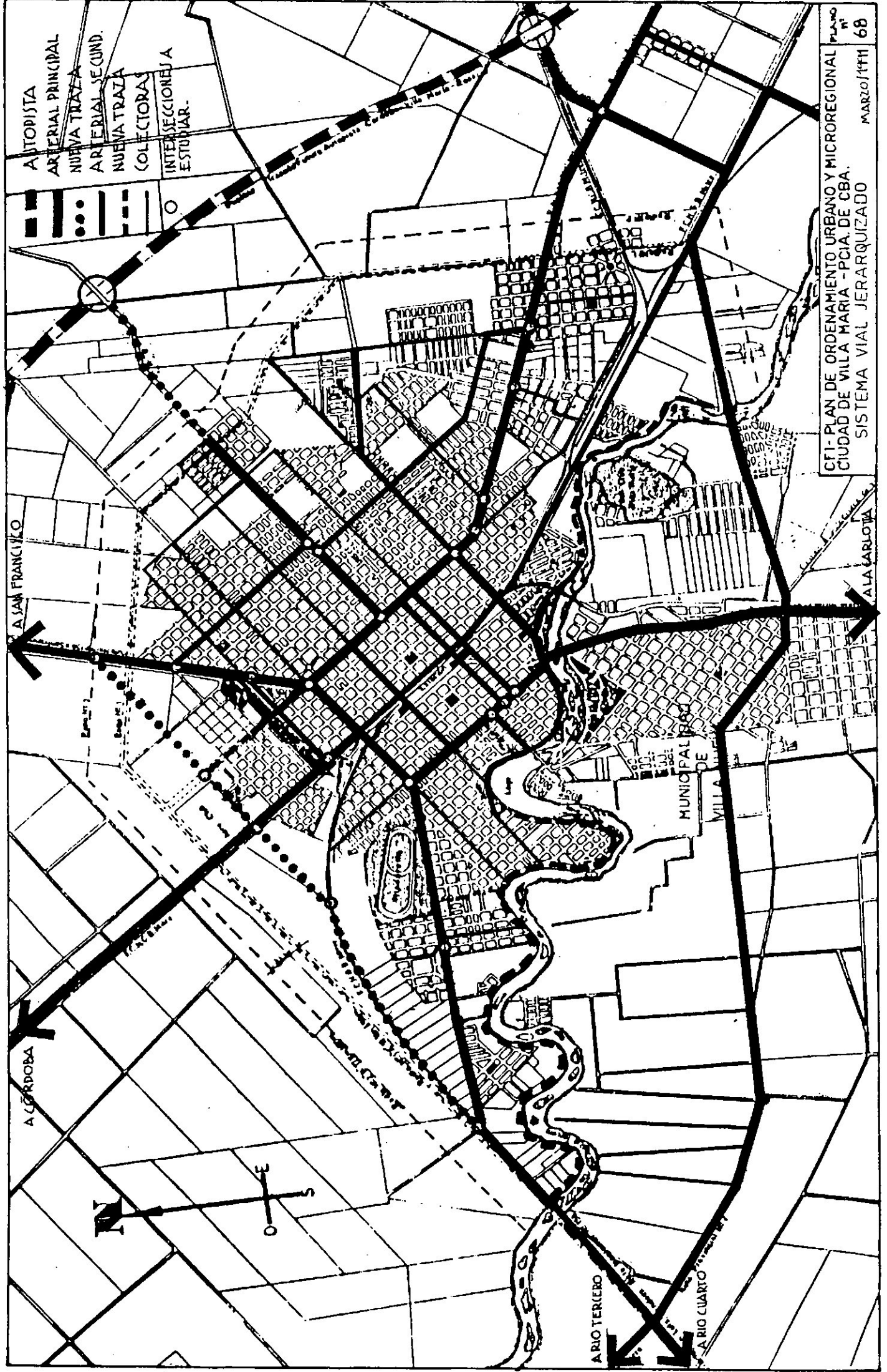
Plano Nro.	Contenido
66	Modelo de Conformación Propuesto
67	Sistema Vial Microrregional
68	Sistema Vial Jerarquizado
69	Sistema Ferrourbano Propuesto
70	Zonificación General Propuesta
71	Fraccionamiento del Suelo Propuesto



REFERENCIAS

- AUTOPISTA
- SISTEMA ARTERIAL PDAL
- ▣ UBICACION PROYECTADA PARA ESTACION DE CARGAS INTERMODAL
- FUENTE DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
 PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y MICROREGIONAL
 CIUDAD DE VILLA MARIA - PROVINCIA DE CORDOBA
 PLANO N°67 SISTEMA VIAL MICROREGIONAL
 MAR/1991



■ AUTOPISTA
 - - - ARTERIAL PRINCIPAL
 NUEVA TRAZA
 ——— ARTERIAL SECUND.
 NUEVA TRAZA
 - - - COLECTORAS
 ○ INTERSECCIONES A ESTUDIAR.

CFI- PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y MICROREGIONAL
 CIUDAD DE VILLA MARIA - PCIA. DE CBA.
 SISTEMA VIAL JERARQUIZADO
 MARZO/1971 68

A SAN FRANCISCO

A CORDOBA

A RIO TERCERO

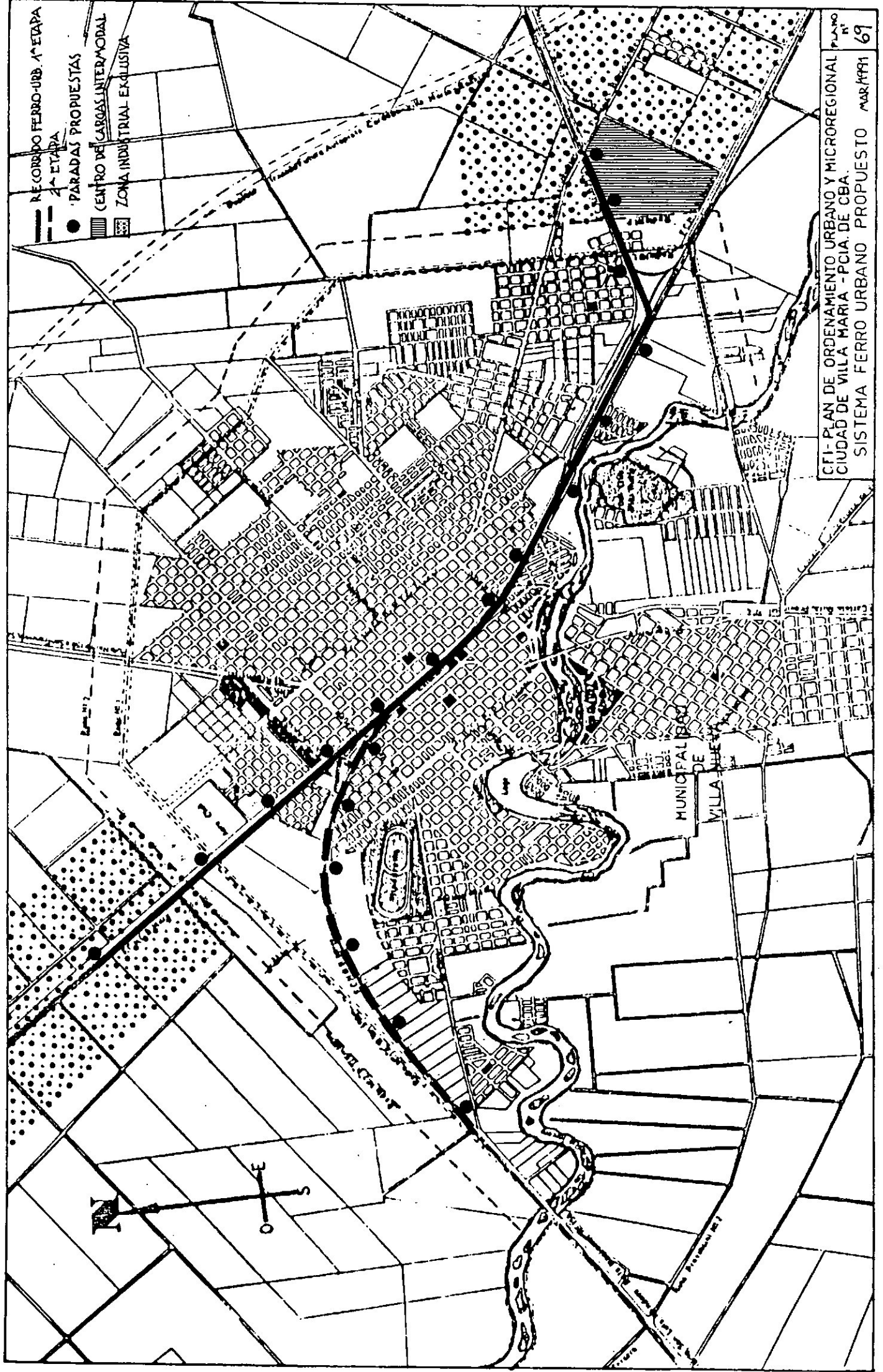
A RIO CUARTO

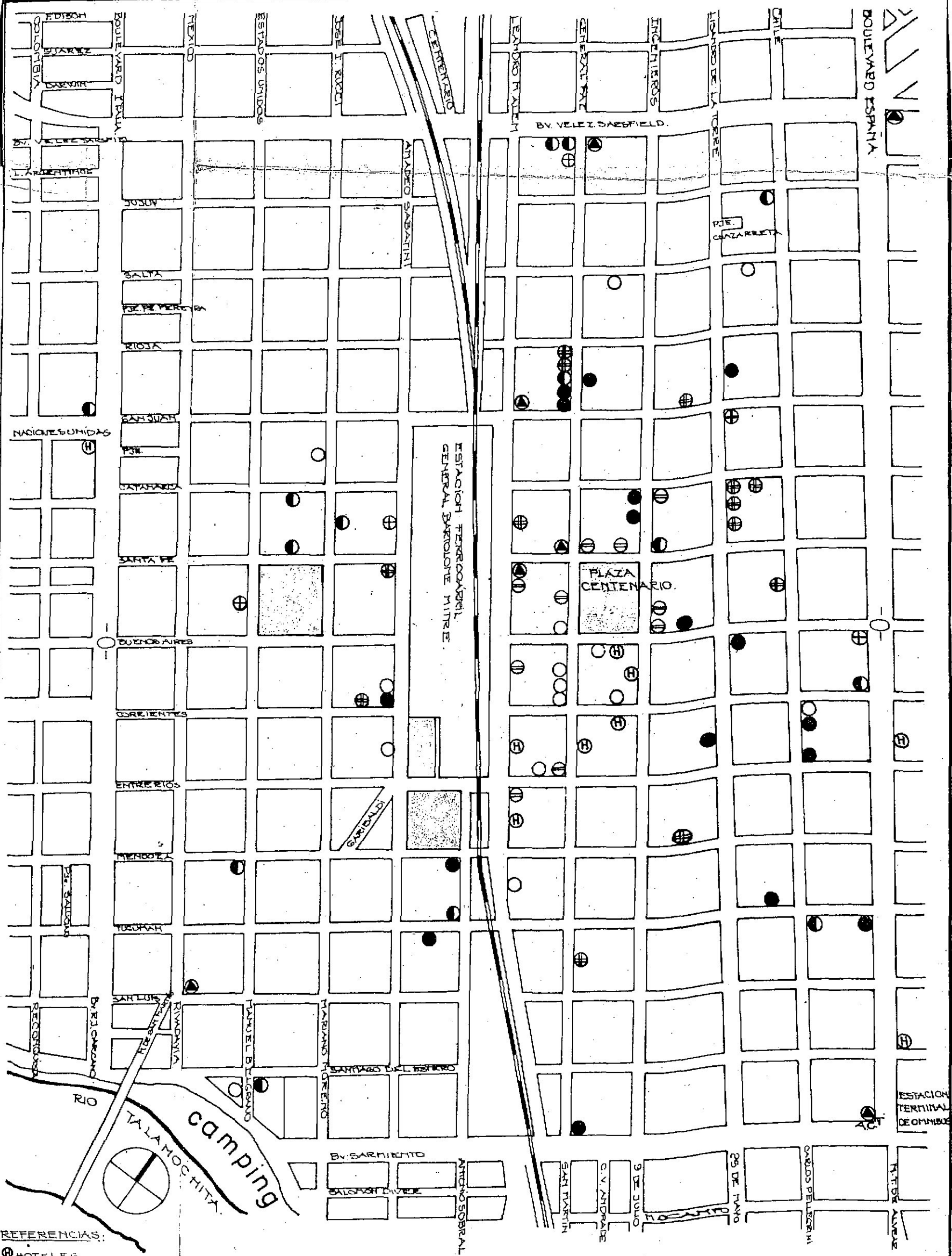
MUNICIPALIDAD DE VILLA MARÍA



RECORRIDO FERRO-URB. 1ª ETAPA
 2ª ETAPA
 PARADAS PROPUESTAS
 CENTRO DE CARGAS INTERMODAL
 ZONA INDUSTRIAL EXCLUSIVA

CFI- PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y MICROREGIONAL
 CIUDAD DE VILLA MARIA - PCIA. DE CBA.
 SISTEMA FERRO URBANO PROPUESTO MAR/1991 69





- REFERENCIAS:
- ⊕ HOTELES
 - PUBLIC. INSTRUC.
 - ⊕ IGLESIAS
 - CULT.-RECREAT
 - ⊖ BANCO
 - ⊙ EDUCACION
 - ⊕ SALUD
 - ⊕ ASIST. PUBLICA
 - ⊙ ESTAB. SERV.

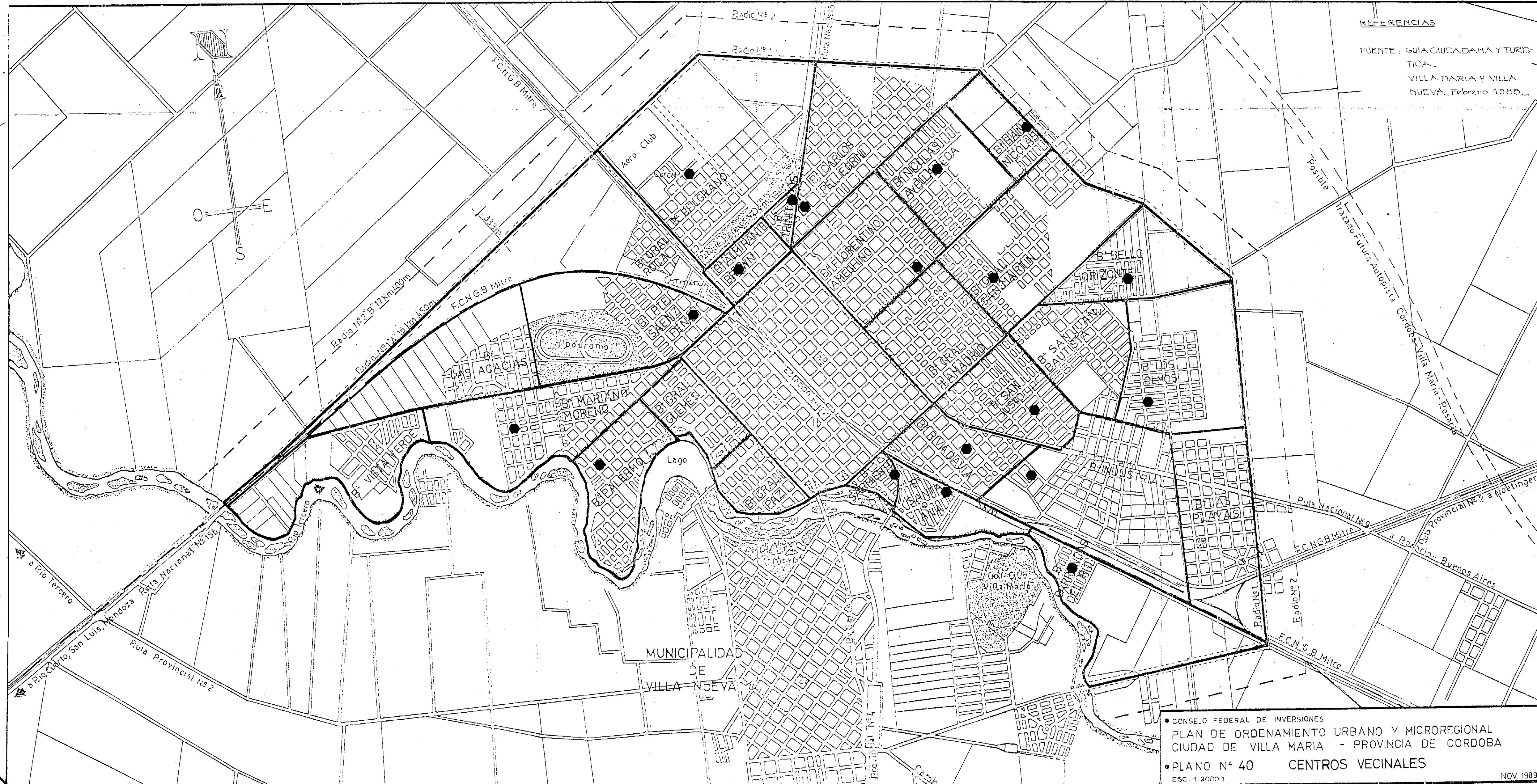
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
 PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y MICROREGIONAL - CIUDAD DE VILLA MARIA
 PROVINCIA DE CORDOBA
 PLANO N° 39 AREA CENTRAL - EQUIPAMIENTO

DESIGNACIÓN	CARACTER URBANÍSTICO	CONFORMACIÓN	USO DEL SUELO					AMANZANAMIENTO Y FRACCIONAMIENTO				OCUPACIÓN Y EDIFICACIÓN					UBICACIÓN	OBSERVACIONES				
			MIXTURA		TIDO			FORMA MANZANA DOMINANTE	SUPERFICIE MANZANA DOMINANTE	FRENTE MÍNIMO PARCELA	SUPERFICIE MÍNIMA PARCELA	DENSIDAD POBLACIONAL NETA	NÚMERO VIVIENDAS/LOTE	TIPO DE TEJIDO	RETIROS DE EDIFICACIÓN	F.O.S. FACTOR OCUPAC. SUELO MÁXIMO (%)			F.O.T. FACTOR OCUP. TOTAL MÁXIMO	ALTURA MÁXIMA		
			DOMINANTE	CONDICION.	RESIDENCIAL (Tipología dominante)	COMERCIAL (Alcance)	EQUIPAM. (Alcance)														INDICAD. PATRÓN	
AL	AREA MULTIFUNCIÓN (CONCENTRACION DE SERVICIOS A ESCALA URBANA Y REGIONAL COMPLEMENTADA CON ACTIVIDAD RESIDENCIAL)	TRAMA	RESIDENCIAL (COMERCIAL INSTITUCIONAL SERVICIOS)	INDUSTRIAL	INDIVIDUAL Y COLECTIVA	URBANO REGIONAL	URBANO REGIONAL	I	CUADRADA	1 A 1,7	12	270	80/140	SIN RESTRIC.	CONTINUO	(1)	80	(1)	(1)	AREA CENTRAL	MÁXIMA RESTRICCIÓN USO INDUSTRIAL... (1) REQUIERE DE UN ESTUDIO PARTICULARIZADO...	
C1	EJE COMERCIAL Y DE SERVICIOS A ESCALA URBANA Y REGIONAL. ACTIVIDAD RESIDENCIAL DE MEDIA Y ALTA DENSIDAD.	CORREDOR	COMERCIAL SERVICIOS RESIDENCIAL	INDUSTRIAL	INDIVIDUAL Y COLECTIVA	URBANO REGIONAL	URBANO REGIONAL	I	CUADRADA	—	12 17	270 700	100/700	SIN RESTRIC.	CONTINUO DISCONT.	NO OBLIGAT. RETIROS TODOS LOS LINDEROS	80	—	12 (entre median.) 24 (perímetro libre)	BORDE AREA CENTRAL	MÁXIMA RESTRICCIÓN USO INDUSTRIAL...	
C2	EJE COMERCIAL Y DE SERVICIOS A ESCALA URBANA Y REGIONAL. ACTIVIDAD RESIDENCIAL DE BAJA Y MEDIA DENSIDAD.	CORREDOR	COMERCIAL SERVICIOS RESIDENCIAL	INDUSTRIAL	INDIVIDUAL Y COLECTIVA	URBANO REGIONAL	URBANO REGIONAL	SIMILAR A ENTORNO EN C/ TRAMO	RECTANGULAR IRREGULAR	—	12 17	270 700	80/180	1 VIVIENDA CADA 127 M ²	CONTINUO DISCONT.	NO OBLIGAT. RETIROS TODOS LOS LINDEROS	70	1,7	10,70 17,00	RUTA NACIONAL Nº 9 (Norte de San José)	MÍNIMA Y MEDIA RESTRICCIÓN INDUSTRIAL USO RESIDENCIAL RESTRINGIDO EN TRAMO ADYACENTE A LA ZONA IC...	
C3	EJE COMERCIAL Y DE SERVICIOS A ESCALA SECTORIAL Y URBANA. ACTIVIDAD RESIDENCIAL DE BAJA Y MEDIA DENSIDAD.	CORREDOR	COMERCIAL SERVICIOS RESIDENCIAL	INDUSTRIAL	INDIVIDUAL Y COLECTIVA	SECTORIAL URBANO	SECTORIAL URBANO	I II	RECTANGULAR IRREGULAR	—	12	270	70/200	1 VIVIENDA CADA 127 M ²	CONTINUO	NO OBLIGATORIO	70	1,7	10,70	RUTA NACIONAL Nº 178 (Tramo a Rio Garlo)	MÁXIMA Y MEDIA RESTRICCIÓN PARA ACTIVIDADES INDUSTRIALES...	
C4	EJE COMERCIAL Y DE SERVICIOS A ESCALA BARRIAL Y SECTORIAL. ACTIVIDAD RESIDENCIAL DE BAJA Y MEDIA DENSIDAD.	CORREDOR	COMERCIAL SERVICIOS RESIDENCIAL	INDUSTRIAL	INDIVIDUAL Y COLECTIVA	SECTORIAL BARRIAL	SECTORIAL BARRIAL	I II	IRREGULAR	—	12 12	270 470	80/200	1 viv. 170m ² 1 viv. 200m ²	CONTINUO	NO OBLIGATORIO	70	1,2	10,70	RUTA NACIONAL Nº 178 (N) AV. GRAL. SAVIO AV. DANTE ALIGHIERI (Barrio General Paz)	MÁXIMA Y MEDIA RESTRICCIÓN PARA ACTIVIDADES INDUSTRIALES...	
C5	EJE COMERCIAL Y DE SERVICIOS A ESCALA BARRIAL Y SECTORIAL. ACTIVIDAD RESIDENCIAL DE BAJA Y MEDIA DENSIDAD.	CORREDOR	COMERCIAL SERVICIOS RESIDENCIAL	INDUSTRIAL	INDIVIDUAL Y COLECTIVA	SECTORIAL BARRIAL	SECTORIAL BARRIAL	SIMILAR A ENTORNO EN C/ TRAMO	CUADRADA RECTANGULAR	—	12	300	80/160	1 VIVIENDA CADA 127 M ²	CONTINUO DISCONT.	SIN RETIRO RETIROS TODOS LOS LINDEROS	70	2,0	10,70 12,00	SEPPEY - MACIEL AV. UNIVERSIDAD BV. SARMIENTO	MÁXIMA Y MEDIA RESTRICCIÓN PARA ACTIVIDADES INDUSTRIALES...	
R1	ZONA PERICENTRAL CON SOLIDADA CON APTIDUD PARA RENOVACION CON ACTIVIDAD RESIDENCIAL DE MEDIA DENSIDAD.	TRAMA	RESIDENCIAL	COMERCIAL ALCANCE URBANO INDUSTRIAL	INDIVIDUAL Y COLECTIVA	BARRIAL SECTORIAL	BARRIAL SECTORIAL	II	CUADRADA RECTANGULAR	0,7 A 1,7	12 17	700 700	100/270	1 viv. 170m ² 1 viv. 140m ²	CONTINUO DISCONT.	NO OBLIGATORIO TODOS LOS LINDEROS FRENTE > 17,00m	70 60	1,7 2,0	10,70 12,00	SAENZ PEÑA (Parte), BROWN (Parte), PELLEGRINI (Parte), AMEGRINO, LAMADRID - SAN JUSTO (Parte), RIVADAVIA - GÜEMES (Parte)	RESTRICCIÓN MEDIA PARA ACTIVIDADES INDUSTRIALES...	
R2	ZONA SEMI CONSOLIDADA INTERMEDIA CON APTIDUD PARA SU CONSOLIDACION (MEDIA DENSIDAD Y MIXTURA CON COMERC. Y SERVICIOS ESCALA BARRIAL SECTORIAL)	TRAMA RELLENO	RESIDENCIAL	COMERCIAL ALCANCE URBANO INDUSTRIAL	INDIVIDUAL Y COLECTIVA	BARRIAL SECTORIAL	BARRIAL SECTORIAL	II	RECTANGULAR NUEVAS FORMAS	0,7 A 1,7	12	700	100/200 > 75m PARA BOLSONES EN CLOACAS	1 VIVIENDA CADA 127 M ²	CONTINUO DISCONTINUO	NO OBLIGATORIO TODOS LOS LINDEROS	70	1,7	10,70 12,00	M. MORENO (Parte), SAENZ PEÑA (Parte), AVELLANEDA (Parte), RIVADAVIA (Parte), SAN JUSTO (Parte), SAN MARTIN (Parte)	RESTRICCIÓN MEDIA PARA ACTIVIDADES INDUSTRIALES... 1 VIVIENDA/LOTE EN ZONAS SIN CLOACAS (F.O.S. 060)	
R3	ZONA PERIFERICA INCIPIENTE O SEMI CONSOLIDADA APTIDUD PARA CONSOLIDAR CON VIVIENDA INDIVIDUAL DE BAJA Y MEDIA DENSIDAD.	TRAMA RELLENO	RESIDENCIAL	COMERCIAL ALCANCE URBANO INDUSTRIAL	INDIVIDUAL	BARRIAL SECTORIAL	BARRIAL SECTORIAL	II	CUADRADA RECTANGULAR NUEVAS FORMAS	0,7 A 1	12	700	80/160	1 VIVIENDA CADA 270 M ²	CONTINUO DISCONTINUO	DE FRENTE	70	1,0	10,70	Bº PELLEGRINI Bº LAS PLAYAS Bº SAN JUAN BAUTISTA Bº GRAL. BELGRANO	RESTRICCIÓN MEDIA PARA ACTIVIDADES INDUSTRIALES... 1 VIVIENDA/LOTE EN ZONAS SIN CLOACAS	
R4	ZONA CONSOLIDADA USO RESIDENCIAL DE BAJA Y MEDIA DENSIDAD	TRAMA RELLENO	RESIDENCIAL	COMERCIAL ALCANCE URBANO INDUSTRIAL	INDIVIDUAL Y COLECTIVA	BARRIAL	BARRIAL	I	RECTANGULAR IRREGULAR	< 0,7 A 1,7	17	470	80/140	1 VIVIENDA CADA 700 M ²	CONTINUO DISCONTINUO	DE FRENTE UN LINDERO CON FRENTE > 17,00m	60	1,0	10,70	Bº SANTA ANA Bº SARMIENTO	MÁXIMA RESTRICCIÓN A LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL... (2) CONDICIONES ESPECIALES PARA PLANES DE VIVIENDAS...	
R5	ZONA DE URBANIZACION INCIPIENTE DONDE SE PROPICIA LA VIVIENDA INDIVIDUAL DE BAJA Y MEDIA DENSIDAD	RELLENO	RESIDENCIAL	COMERCIAL ALCANCE URBANO INDUSTRIAL	INDIVIDUAL	BARRIAL	BARRIAL	II III	RECTANGULAR NUEVAS FORMAS	< 0,7 A 1	12	270	80/160	1 VIVIENDA CADA 270 M ²	CONTINUO DISCONTINUO	DE FRENTE	80	1,0	10,70 17 INDUST.	Bº LOS OLIVOS Bº DEL RIO Bº GRAL. ROCA Bº SAN MARTIN NORTE Bº SAN NICOLAS	MÍNIMA RESTRICCIÓN A ACTIVIDADES INDUSTRIALES... NO SE ADMITE VIVIENDA COLECTIVA...	
R6	ZONA CONSOLIDADA NUEVA USO RESIDENCIAL DE BAJA Y MEDIA DENSIDAD	RELLENO	RESIDENCIAL	COMERCIAL ALCANCE URBANO INDUSTRIAL	INDIVIDUAL	BARRIAL SECTORIAL	BARRIAL SECTORIAL	I	RECTANGULAR IRREGULAR	0,7 A 1	12	270	80/160	1 VIVIENDA CADA 270 M ²	CONTINUO DISCONTINUO	DE FRENTE	60	1,0	10,70	Bº HORIZONTE Bº TRINITARIOS	MÁXIMA RESTRICCIÓN A ACTIVIDADES INDUSTRIALES... NO SE ADMITE VIVIENDA COLECTIVA...	
R7	ZONA CONSOLIDADA Y SEMI-CONSOLIDADA USO RESIDENCIAL BAJA DENSIDAD.	TRAMA Y RELLENO	RESIDENCIAL	COMERCIAL ALCANCE URBANO INDUSTRIAL	INDIVIDUAL	BARRIAL SECTORIAL	BARRIAL SECTORIAL	I	CUADRADA RECTANGULAR	0,7 A 1,7	17	470	60/120	1 VIVIENDA CADA 700 M ²	DISCONTINUO	DE FRENTE UN LINDERO CON FRENTE > 17,00m	60	0,8	7,7	Bº PALERMO Bº GRAL. PAZ (Parte) Bº GÜEMES (Parte)	MÁXIMA RESTRICCIÓN AL USO INDUSTRIAL... NO SE ADMITE VIVIENDA COLECTIVA...	
R8	ZONA PERIFERICA DE URBANIZACION INCIPIENTE APTA PARA SU CONSOLIDACION CON VIVIENDA INDIVIDUAL DE BAJA DENSIDAD.	RELLENO	RESIDENCIAL	COMERCIAL ALCANCE URBANO INDUSTRIAL	INDIVIDUAL	BARRIAL	BARRIAL	I	CUADRADA RECTANGULAR NUEVAS FORMAS	1 A 1,7	17	600	70/70	1 VIVIENDA CADA 470 M ²	DISCONTINUO	DE FRENTE TODOS LOS LINDEROS FRENTE > 17m	70	0,6	7,7	Bº VISTA VERDE Bº LAS ACACIAS	MÁXIMA RESTRICCIÓN A LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL... NO SE ADMITE VIVIENDA COLECTIVA...	
R9	ZONA PERIFERICA NO URBANIZADA DONDE SE PROPICIA LA EXTENSION DE LA TRAMA CON MUY BAJA DENSIDAD	RELLENO	RESIDENCIAL	COMERCIAL ALCANCE URBANO INDUSTRIAL	INDIVIDUAL	BARRIAL	BARRIAL	I	DIVERSAS FORMAS	VARIADA	20	1000	< 70	1 VIVIENDA POR LOTE	DISCONTINUO	TODOS LOS LINDEROS	40	0,4	7,7	AREA LIBRE EXTERNA Bº LAS ACACIAS Bº VISTA VERDE	MÁXIMA RESTRICCIÓN A ACTIVIDADES INDUSTRIALES... NO SE ADMITE VIVIENDA COLECTIVA...	
IC	ZONA INDUSTRIAL DOMINANTE MIXTURADA CON ACTIVIDADES COMERCIALES...	TRAMA	INDUSTRIAL (COMERCIAL)	RESIDENCIAL	INDIVIDUAL COMO ACCESORIA	URBANO REGIONAL	URBANO REGIONAL	III IV	RECTANGULAR IRREGULAR	> 1	17	700	—	—	DISCONTINUO	DE FRENTE LINDEROS SEGUN FRENTE LOTE	80	1,7	NO IND. 17 INDUSTRIAL III - 17 III - 5) LIMITE	Bº INDUSTRIAL	VIVIENDA ACCESORIA AL USO INDUSTRIAL...	
IE	ZONA DESTINADA A USO INDUSTRIAL EXCLUSIVO (DE ALTO IMPACTO)	TRAMA	INDUSTRIAL	COMERCIAL SERVICIOS	—	—	—	IV V	—	—	27	1270	—	—	DISCONTINUO	FRENTE Y TODOS LOS LINDEROS	60	0,8	SIN LIMITE	SOBRE RUTA NAC Nº 9 EXTERNAS AL RADIO Bº	VIVIENDA ACCESORIA AL USO RURAL	
IAR	ZONA DE UBICACION PERIFERICA DESTINADA A USOS RURALES Y ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS.	RELLENO	RURAL Y ACTIVIDAD COMPLEMENT.	RESIDENCIAL COMERCIAL INDUSTRIAL	INDIVIDUAL COMO ACCESORIA	—	—	III	—	—	27	2700	—	—	—	PARA USO INDUSTRIAL TODOS LOS LINDEROS	70	0,7	—	Bº GRAL. ROCA ENTRE VIAS F.E.C. RUTA NAC Nº 9 Y LIMITE RADIO A	MEDIAS RESTRICCIÓNES AL USO INDUSTRIAL... VIVIENDA ACCESORIA AL USO RURAL...	
Ru	ZONA DE USO RURAL DE EXPLOTACION INTENSIVA Y EXTENSIVA.	—	RURAL	RESIDENCIAL COMERCIAL INDUSTRIAL	INDIVIDUAL COMO ACCESORIA	—	—	—	—	—	70	7000	—	—	—	—	—	—	—	AREAS LIBRES EXTERNAS AL RADIO A	SE ADMITIRÁ SOLO VIVIENDA ACCESORIA AL USO RURAL...	
RuAC	ZONA DESTINADA A USO RURAL ADYACENTE A AREA URBANIZABLE CON APTIDUD PARA ANEXION BAJO DETERMINADAS CONDICIONES.	RELLENO	RURAL	RESIDENCIAL COMERCIAL SERVICIOS INDUSTRIAL	INDIVIDUAL	SECTORIAL BARRIAL	SECTORIAL BARRIAL	—	NUEVAS FORMAS (SEGUN PATRON QUE ADOPTE)	—	—	—	BAJA (SEGUN PATRON QUE ADOPTE)	—	—	—	—	—	—	—	AREAS LIBRES EXTERNAS	NO SE ADMITIRÁ VIVIENDA COLECTIVA (3) SEGUN PATRON QUE ADOPTE CONFORME A ALTERNATIVAS PROPUESTAS...

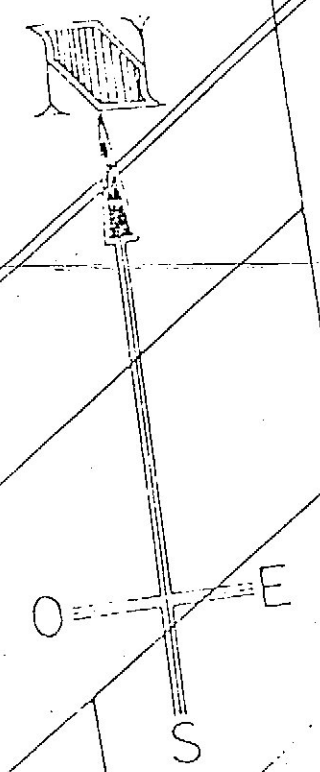
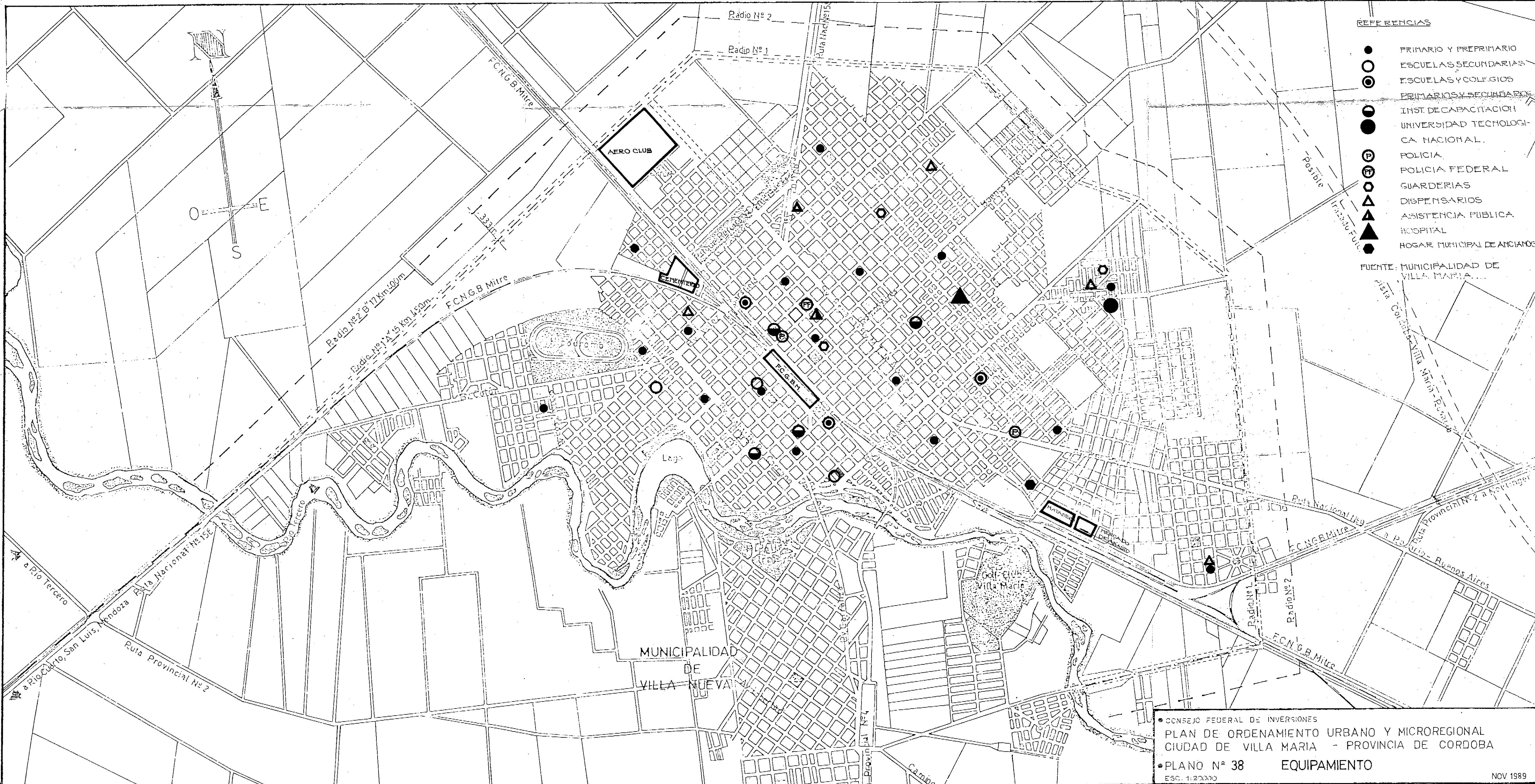
CARACTERIZACIÓN DE PATRONES DE ASENTAMIENTO PROPUESTOS

REFERENCIAS

FUENTE: GUIA CIUDADANA Y TURISTICA.
VILLA MARIA Y VILLA NUEVA, Febrero 1988...



• CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y MICROREGIONAL
CIUDAD DE VILLA MARIA - PROVINCIA DE CORDOBA
• PLANO N° 40 CENTROS VECINALES
ESC. 1:20000



- REFERENCIAS**
- PRIMARIO Y PREPRIMARIO
 - ESCUELAS SECUNDARIAS
 - ⊙ ESCUELAS Y COLEGIOS
 - ◐ PRIMARIOS Y SECUNDARIOS
 - INST. DE CAPACITACION
 - UNIVERSIDAD TECNOLOGICA NACIONAL
 - ⊙ POLICIA
 - ⊙ POLICIA FEDERAL
 - GUARDERIAS
 - ▲ DISPENSARIOS
 - ▲ ASISTENCIA PUBLICA
 - ▲ HOSPITAL
 - ▲ HOGAR MUNICIPAL DE ANCIANOS

FUENTE: MUNICIPALIDAD DE VILLA MARIA

● CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
 PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y MICROREGIONAL
 CIUDAD DE VILLA MARIA - PROVINCIA DE CORDOBA
 ● PLANO N° 38 EQUIPAMIENTO
 ESC. 1:20,000