

38931

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO

CIUDAD DE LABOULAYE

PROVINCIA DE CORDOBA



**SEGUNDA ETAPA
SEGUNDO INFORME PARCIAL**

CORDOBA, Febrero de 1994

CORDOBA, 25 de Febrero de 1994

Señor
Secretario General del
Consejo Federal de Inversiones
Ing. JUAN JOSE CIACERA
S _____ D

INGRESO
28/FEB/1994
Nº 931

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a fin de elevar a su consideración el Segundo Informe Parcial de la Segunda Etapa correspondiente al Estudio: Plan de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Laboulaye, de conformidad al contrato suscripto.

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


Arg. MARIO DONICELLI
Experto Contratado

AUTORIDADES

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA

Sr. Gobernador de la Provincia de La Rioja

SECRETARIO GENERAL

Ing. Juan José Ciácerá

DIRECCIÓN DE COOPERACION TECNICA

Ing. Susana Blundi

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE CORDOBA

GOBERNADOR

Dr. Eduardo César Angeloz ..

MINISTRO DE ECONOMIA Y FINANZAS

Lic. Jorge Caminotti

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

Ing. Pablo Luis Bracamonte

MUNICIPALIDAD DE LABOULAYE

INTENDENTE

Dr. Nestor A. Garimanno

SECRETARIO DE GOBIERNO Y COORDINACION GENERAL

Dr. José M. Victorelli García

SECRETARIO DE ECONOMIA Y FINANZAS

Lic. Héctor L. Panizza

SECRETARIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS

Ing. Pablo D. Pérez

SECRETARIA DE DESARROLLO SOCIAL Y SALUD PUBLICA

Srta. Silvia L. Ferrarese

PRESIDENTE DEL H.C.D.

Sr. Angel R. Lerchundi

EQUIPO DE TRABAJO

DIRECTOR DEL PROYECTO

Arq. Mario Donicelli

EXPERTO ASOCIADO

Arq. Rosa Harari

EXPERTO SECTORIALISTA

Ing. Adriana Cerato

PROFESIONAL CONTRATADO

MUNICIPALIDAD DE LABOULAYE

Arq. Roberto Carranza

AUXILIARES TECNICOS

Ing. Patricia Maldonado

APOYO GRAFICO

Arq. Hugo Pereyra

DACTILOGRAFIA

Sr. Sergio Speroni

INDICE

Contenido	Pág.
7. PROPUESTA BASICA	
7.1. FORMULACION PRELIMINAR DE ALTERNATIVAS DE CONFORMACION URBANA	
7.1.1. Objetivo Particular de la Tarea	1
7.1.2. Análisis y Evaluación de Alternativas de Estructuración Urbana y Distribución de la Población	2
7.2. PROPUESTA DE ESQUEMA DE ORDENAMIENTO URBANO	
7.2.1. Introducción	11
7.2.2. Caracterización del Modelo Propuesto	12
7.2.2.1. Patrones de Asentamiento	17
7.2.2.2. Estructura nodal	21
7.2.2.3. Sistema Vial	25
7.2.2.4. Transporte	34
7.2.2.5. Infraestructura	35
ANEXO GRAFICO	
ANEXO DE PLANOS	

INDICE DE CUADROS

Cuadro N°	Contenido
1	Densidades de Ocupación Fundiaria Propuestas y Densidades Residenciales Netas por Unidad de Análisis - Alternativa 1A
2	Densidades de Ocupación Fundiaria Propuestas y Densidades Residenciales Netas por Unidad de Análisis - Alternativa 1B
3	Densidades de Ocupación Fundiaria Propuestas y Densidades Residenciales Netas por Area de Análisis - Alternativa 2A
4	Densidades de Ocupación Fundiaria Propuestas y Densidades Residenciales Netas por Area de Análisis - Alternativa 2B
5	Población incorporada y Suelo requerido por alternativa de análisis
6	Población Admitida por Tipo de Area Urbana

INDICE DE PLANOS

Plano N°	Contenido
51	Densidades Residenciales Netas por Unidades de Análisis (Alternativa 1A)
52	Densidades Residenciales Netas por Unidades de Análisis (Alternativa 1B)
53	Densidades Residenciales Netas por Area de Análisis (Alternativa 2A)
54	Densidades Residenciales Netas por Area de Análisis (Alternativa 2B)
55	Modelo de Conformación Propuesto
56	Red Vial Principal
57	Sentidos de Circulación Intersecciones a Estudiar
58	Vías de Tránsito Pesado

FASE III : PROPUESTA
ETAPA 7 : PROPUESTA BASICA

TAREA

7.1. FORMULACION PRELIMINAR DE ALTERNATIVAS DE CONFORMACION URBANA

7.1.1. Objetivo Particular de la Tarea

El objetivo de esta tarea consiste en delinear alternativas de estructuración del centro urbano bajo estudio, partiendo de la situación actual caracterizada en la etapa de Diagnóstico, de las hipótesis de crecimiento poblacional planteadas y de los fundamentos técnicos de ordenamiento físico-funcional futuro explicitados en la tarea 5.2.¹

Para cada posibilidad de crecimiento planteada se ha calculado la población admisible y las densidades resultantes en función de la modalidad de ocupación del suelo adoptada por los sectores de análisis.

La explicitación de los aspectos sustanciales de la estructuración futura que se considera más ventajosa, servirán de fundamento para la caracterización del modelo de conformación urbana propuesto, sobre el que se asentará la implementación normativa del Plan.

¹ Informe Final - Primera Etapa - Marzo 1993.

7.1.2. Análisis y Evaluación de Alternativas de Estructuración Urbana y Distribución de la Población.

Una lectura de las características estructurales del asentamiento a nivel de la totalidad de la planta urbana, permite señalar como los rasgos mas salientes de su conformación urbana actual, un sector central ubicado al sur del ramal ferroviario, donde se concentra la mayor actividad comercial, institucional y de servicios sobre un eje longitudinal, acompañado con vivienda de media densidad, con escasa ocupación en plantas altas y mínima renovación.

En torno a éste núcleo se agrupan los sectores con más alto índice de ocupación que usufructúan la diversidad y calidad de la oferta de equipamiento y servicios localizada en el centro y cuentan con todos los servicios infraestructurales. Predomina la edificación de cierta antigüedad en regular estado y escasa renovación.

Similares características presenta el sector norte próximo al ramal ferroviario, aunque con una mayor antigüedad de la construcción y un cierto grado de deterioro en su estado de conservación.

El resto de la trama, con índices de ocupación medios y bajos en los sectores intermedios y periféricos, manifiesta una marcada desarticulación con el resto de la estructura, resultado de un proceso espontáneo de ocupación del espacio y de la falta de acompañamiento en la dotación de infraestructura y equipamiento.

Esta situación se agrava por la presencia de conjuntos habitacionales de relativa alta densidad en los sectores periféricos, lo que obliga a la extensión de las redes y la cobertura de servicios a zonas alejadas, atravesando áreas con escasa ocupación.

De proseguir desarrollándose un proceso de asentamiento poblacional no planificado o incrementalista con las tendencias manifestadas hasta el presente, es altamente probable que se habiliten en un plazo relativamente breve algunos sectores externos al actual polígono urbanizado, con apropiación de suelos destinados a actividades rurales o aptos para otros usos no residenciales, aumentando la ya sobreabundante oferta de tierras.

Dado el escaso volumen de incorporación de población que se pone de manifiesto en las proyecciones efectuadas - entre 2000 y 2500 habitantes cada 10 años -, la extensión de la mancha se produciría con porcentajes sumamente bajos de ocupación fundiaria; retardando asimismo la diversificación de los sectores intermedios, siendo previsible que se agudicen los problemas derivados de la desestructuración actual, con insuficiente demanda que posibilite adecuados niveles de prestación de los servicios básicos y el empeoramiento en las condiciones de acceso a los centros de equipamiento. Ello crearía dificultades adicionales para la puesta en marcha de algún sistema de transporte público urbano.

A pesar de la aparente ventaja que significa la ampliación de la oferta de tierras para incorporarlas a la urbanización, lo que se traduciría en una reducción del valor inicial de los lotes, este proceso significa un incremento de los costos unitarios de los servicios infraestructurales y bajos niveles de rentabilidad en la explotación de las redes; lo que se traduce a mediano plazo en un deterioro de los

niveles de prestación y elevados costos de mantenimiento que deben ser soportados por el conjunto de los contribuyentes.

Del análisis precedente se evidencia la necesidad de contener por un tiempo relativamente prolongado la expansión espacial del asentamiento, desalentando la incorporación al área actualmente urbanizada de terrenos periféricos aún no loteados, ya sea en acciones individuales como en emprendimientos colectivos, política que deberá ser acompañada desde el sector oficial por la decisión de ocupar los sectores intermedios con conjuntos de viviendas y el equipamiento acompañante, apuntando de esa manera el progresivo completamiento del tejido en los sectores en proceso de consolidación.

La alternativa adoptada pretende aprovechar las ventajas de una conformación predominantemente lineal de las actividades comerciales, institucionales y de servicios como vertebradoras del conjunto, extendiendo su protagonismo al sector Norte con la continuidad del eje y la refuncionalización de las instalaciones ferroviarias, a partir del asentamiento de actividades convocantes que generen situaciones de interdependencia entre los sectores Norte y Sur.

Con la adecuación funcional y la jerarquización de los ejes vinculantes este - oeste, complementada con la organización de centros de equipamiento de alcance sectorial, se propicia una consolidación de las áreas pericentrales que posibilite ir expandiendo progresivamente la oferta de servicios hacia los sectores periféricos, acompañando la creciente ocupación residencial con pequeños núcleos barriales de actividades comunitarias.

Para los núcleos habitacionales de relativa alta densidad construidos en los bordes del área urbanizada, se propone su integración al resto de la trama, lo que requiere del mejoramiento de las condiciones de accesibilidad a través

de la adecuación físico - funcional de las arterias intersectoriales, de manera de posibilitar una fluida interconexión entre los nodos barriales y sectoriales. La progresiva ocupación de los espacios comprendidos entre los planes de vivienda y los sectores consolidados posibilitará ir completando los núcleos de equipamiento aún incipientes, incorporando nuevas actividades con el aumento de la demanda.

Delineados los aspectos fundamentales de la alternativa de estructuración futura que se considera mas ventajosa, se formulan seguidamente distintas hipótesis de ocupación y distribución de población para cada sector urbano, procediendo a calcular el volumen de población admisible y las densidades residenciales netas resultantes, cuyos valores permitirán orientar las inversiones futuras en materia de equipamientos y redes de infraestructura.

Un primer nivel de análisis se ha efectuado considerando las 13 (trece) unidades territoriales utilizadas en las etapas previas del estudio, debido a que toda la información disponible se encuentra procesada en función de las mismas.

En todos los casos se toman como base del cálculo las densidades fundiarias y las superficies netas efectivamente urbanizadas contenidas en la Zona A del ejido municipal (1), excluyendo las áreas amanzanadas no loteadas y la superficie libre interna (bolsones). Los datos de superficie ocupada y población se discriminan para la trama loteada convencional y los planes de vivienda, a los fines de apreciar la incidencia de estos conjuntos de alta densidad respecto al resto del asentamiento.

(1) Cuadros N° 6 y 7 - Primera Etapa - Segundo Informe Parcial
- Dic. 1992

En función de la caracterización particularizada de las unidades de análisis efectuado en la tarea 4.1.3. (Informe Final - Primera Etapa), se considera en una primera alternativa una ocupación plena (100% de densidad fundiaria) únicamente para el sector central (unidad 1), caracterizado como consolidado y contando con la totalidad de servicios e infraestructura disponibles; un 75% para los sectores pericentrales consolidados y semiconsolidados con buen soporte infraestructural; entre 70% y 60% para los sectores semiconsolidados con regular prestación de servicios y valores entre el 55% y 40% para los sectores de ubicación periférica con mayores déficits en la dotación de los mismos (Cuadro N° 1).

Esta alternativa, denominada 1A y cuya espacialización se puede apreciar en el Plano N° 51, implica un aumento significativo de los índices de ocupación en aquellos sectores semiconsolidados con mejor oferta de servicios y menores costos de extensión de las redes de infraestructura; un moderado crecimiento en los sectores centrales y un escaso incremento para los sectores incipientes con costos adicionales significativos.

La densidad fundiaria media alcanza el 69%, en relación al 60% actual; la población admitida es de 2568 nuevos habitantes lo que permite absorber el crecimiento proyectado en la hipótesis de media por un periodo de 10 años (hasta el año 2004).

El valor medio de la densidad residencial neta, situado actualmente en 50,2 hab/Ha, alcanza a 58,4 hab/Ha para la trama convencional, elevándose a 62,9 hab/Ha considerando la incidencia de los planes de vivienda. En el caso particular de la unidad 13 (B° Belgrano Norte) ésta incidencia es muy significativa debido a lo reducido de la superficie urbanizada total alcanzando la densidad cifras cercanas a los 100 hab/Ha.

La segunda alternativa, denominada 1B (Cuadro N° 2 y Plano N° 52) toma en consideración la previsible renovación de los sectores centrales mas antiguos y la incorporación de construcciones de más de una planta, con tipología de comercio en planta baja y vivienda en planta/s alta/s, afectando a la unidad 1 de un coeficiente de ajuste que refleja la incidencia de la ocupación en altura.

Asimismo se incrementa significativamente la ocupación en aquellas unidades con alto grado de consolidación y buen soporte infraestructural, en particular donde la trama se relaciona directamente con los ejes estructurantes planteados en la estrategia, sobre los cuales es previsible se den procesos de renovación con incremento de la densidad residencial. Se asigna un 90% de densidad fundiaria para las unidades 2 (eje Av. Independencia) y 7 (ejes Fenoglio y Mitre) y un 80% para la unidad 6 ubicada en el sector Norte por la incidencia del eje Av. Quintana y calles Estanguet y 25 de Mayo.

Para los sectores semiconsolidados e incipientes con regular nivel de prestación de servicios los valores considerados se incrementan en un 10% respecto a la alternativa anterior, manteniéndose los porcentajes en el resto de las unidades.

La densidad fundiaria media alcanza el 76%; la población admitida es de 5173 nuevos habitantes, lo que permite absorber el crecimiento proyectado en la hipótesis de media hasta el año 2015. El valor medio de la densidad residencial neta es de 66,7 hab/Ha, elevándose a 70,6 incluyendo los planes vivienda. Los valores extremos de la trama convencional se sitúan en 83,1 hab/Ha como máximo para el área central (unidad 1) y 35,6 hab/Ha como mínimo para B° Parque Rural (unidad 11) a consecuencia de la mayor dimensión relativa de los lotes.

Con el propósito de lograr una referencia espacial mas ajustada de la distribución poblacional, que refleje situaciones diferenciales dentro de una misma unidad de análisis, se han elaborado las alternativas 2A y 2B, aplicando los criterios explicitados anteriormente para las situaciones 1A y 1B a un total de 21 áreas en que ha sido dividida la superficie neta urbanizada, incorporándose en esta instancia una 7 Has. correspondientes a manzanas no loteadas situadas internamente en la trama actualmente ocupada (Cuadros N° 3 y 4).

En los Planos N° 53 y 54 se expresan los valores de densidad residencial neta alcanzados por área de análisis, excluidos los planes de vivienda, los que se diferencian por alcanzar en su mayoría densidades elevadas.

De la lectura de ambos planos se puede apreciar como se favorece la ocupación creciente de los sectores centrales y pericentrales ubicados sobre los ejes básicos de estructuración propuestos, tanto en el sector Sur como en el Norte, siendo previsible un progresivo aumento de la edificación de mas de una planta a partir de la sustitución del tejido actual por acciones de renovación. Esta situación queda reflejada en los coeficientes de ajuste aplicados a cada área analizada.

Se logran así valores de la densidad residencial relativamente aceptables en los sectores centrales y pericentrales, tomando en consideración el tamaño del centro urbano y la modalidad en la ocupación del suelo, posibilitando con ello una mejor relación entre la oferta instalada y una demanda mas concentrada.

Para los sectores de ubicación periférica y con marcados déficits en los servicios infraestructurales se considera una ocupación del 40 al 50%, de modo de garantizar una mínima rentabilidad en la explotación de las redes, asegurando la ampliación de los servicios y su adecuado

mantenimiento. El excesivo desaliento en la ocupación de estos sectores puede repercutir negativamente en el mercado fundiario, incrementando excesivamente los precios en los sectores intermedios. De todas maneras la escasa dinámica poblacional que se prevé en las zonas periféricas se manifestaría en un proceso de estructuración sumamente lento, retardando su plena incorporación a los beneficios de la oferta urbana.

En el Cuadro N° 5 se puede apreciar la población que se incorporaría para las alternativas 1A y 1B y la superficie de suelo requerida para cada caso, en función de la densidad fundiaria asignada y la densidad residencial media obtenida, resultando un porcentaje de ocupación del suelo baldío de un 22% y un 44% respectivamente, de donde se desprende que no resultaría necesario por un plazo relativamente largo la habilitación de áreas libres externas para la urbanización.

En el Cuadro N° 6 se indica la población que admitiría cada tipo de área urbana, asignándole valores a las densidades fundiaria y residencial según el siguiente criterio: los resultados obtenidos en la alternativa 2B para las áreas de uso residencial incluidas en Zona A; guarismos correspondientes a los planes de vivienda para las áreas libres internas (bolsones); en tanto para las áreas amanzanadas no loteadas se adoptan valores similares a los utilizados para los sectores colindantes a las mismas. El total de población obtenido supera las cifras de las proyecciones efectuadas para la hipótesis de media hasta el año 2020, lo que es indicativo de la necesidad de contar con una política clara en materia de ocupación para las áreas de reserva ubicadas en los bordes de la mancha urbanizada.

En el caso de las áreas libres internas (bolsones para relleno) ubicados en Barrio Ferroviario al sur de la ciudad, puede resultar conveniente el completamiento de la trama que posibilite una pronta consolidación de un sector con buenas condiciones de accesibilidad, en la medida que se logre concertar entre el municipio y el urbanizador la concreción de un espacio verde y la cesión de predios para la construcción de equipamiento básico, generando un nodo barrial.



TAREA

7.2. PROPUESTA DE ESQUEMA DE ORDENAMIENTO URBANO

7.2.1. Introducción

Habiendo realizado en la Tarea 7.1. un análisis de las situaciones posibles de estructuración urbana, explicitando los criterios fundamentales en que se basará la propuesta de ordenamiento del centro bajo estudio, se desarrolla en el presente punto un esquema de conformación con carácter de preliminar. El mismo será puesto a consideración para su evaluación y posterior ajuste, como base para la formulación de los instrumentos normativos en la etapa siguiente del Plan.

Básicamente el modelo de estructuración físico-funcional que se propone, adopta las ventajas de una alternativa de crecimiento concentrado por consolidación y renovación de áreas centrales e intermedias, que presentan ventajas relativas respecto a la dotación de infraestructura de servicios. Tiende a revertir la desestructuración de los sectores periféricos a través de la generación y consolidación de los núcleos de equipamiento barrial, difiriendo la ocupación de las áreas libres externas afectadas al uso rural.

7.2.2. Caracterización del Modelo Propuesto

Las consideraciones expuestas precedentemente en relación a las alternativas de conformación urbana, en función de crecimiento esperado de la población, permite afirmar que la disponibilidad actual del suelo apto para su ocupación efectiva torna innecesaria la afectación de áreas libres externas en la próxima década.

Atento a ello y de conformidad con los fundamentos técnicos de ordenamiento físico - funcional explicitados en etapas previas del presente estudio, se propone un modelo de conformación urbana estructurado a partir del refuerzo de las Avdas. Independencia - Quintana como eje articulador de las actividades comerciales, institucionales y de servicio y del mantenimiento del núcleo central como único nodo multifuncional a escala urbana y regional (Plano N° 55).

Estructurado éste núcleo central sobre el eje citado, con la plaza General Paz como foco, se tiende a conformar una trama alentando la mayor concentración de actividades en las arterias de mayor jerarquía (ver punto 7.2.2.2.).

La consolidación del nodo institucional - recreativo estructurado sobre la Av. Quintana, reforzando la tendencia la actualmente débil concentración lineal de actividades sobre este eje, requiere de acciones que mas allá que alentar la localización de equipamientos públicos y privados, promuevan el comercio y otros usos aptos para la necesaria dinamización del sector.

La integración del club Sportivo Norte tiene por finalidad la recuperación del carácter público de ese espacio al momento del trazado fundacional. El adecuado tratamiento del espacio constituido por los terrenos del ferrocarril, sumado al

nuevo paso a nivel en correspondencia con calle España, tenderá a atenuar la segregación física y social y a contrarrestar el desigual grado de evolución entre el Norte y Sur.

En ese sentido, el nodo de enlace propuesto, que contempla acciones de refuncionalización en el tramo central de los terrenos del ferrocarril donde se ubica la actual estación, incluye proyectos arquitectónicos y urbanísticos en torno a los servicios vinculados al transporte interurbano de pasajeros como actividad básica, complementada con usos comerciales y de servicio e integrados con áreas verdes que tiendan a vincular ambos sectores, pudiendo constituirse en un área con alto potencial estructurador a escala de ciudad.

Rematando la Av. Independencia hacia el Sur, el nodo institucional - de escala urbana y regional mantiene su carácter, previéndose su progresivo completamiento en respuesta a la demanda futura acorde con la densificación poblacional propuesta.

La estrategia de estructuración de los restantes sectores de la planta urbana implica, como en las situaciones descriptas, acciones combinadas en materia vial, de distribución de población y de concentración espacial de equipamientos y servicios.

Las intervenciones en el sistema vial interno tienden a mejorar la conectividad intraurbana, posibilitando una adecuada distribución del tránsito a los puntos de mayor concentración de actividades atractoras.

En tal sentido, la propuesta de adecuación tipológica funcional de las arterias se complementa con el refuerzo o el aliento del carácter comercial de las mismas variando su escala con la vía o el tramo considerado.

La nuclearización de equipamientos cumplirá el doble propósito de estructurar la actividad urbana periférica permitiendo concentrar los esfuerzos en el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad, a la vez que atenúa la falta de legibilidad urbana, contribuyendo a la identidad barrial.

Respecto a la distribución de población los criterios quedan explicitados en el punto anterior.

En sentido Este - Oeste el eje estructurante propuesto está conformado por un par de arterias principales, Intendente Fenoglio - Juan A. Mas y Pellegrini - Brown, que vinculan el ingreso por la ruta Provincial N° 4 con la Av. Circunvalación Este, a través del Area Central, quedando comprendida entre ambas el área donde se propicia una expansión de las funciones centrales en ambas direcciones, en correspondencia con las mencionadas arterias.

Estas se ven tensionadas por la presencia de sendos nodos sectoriales, el primero en B° Pueyrredón y el segundo en B° Bochín, organizados a partir de la existencia de instituciones significativas.

La articulación entre los nodos de alcance barrial - sectorial cuya consolidación se propone en los sectores oeste y norte se da a través de los únicos ejes Norte - Sur que atraviesan las vías ferroviarias, Mitre - Estanguet y Alberdi - Llorente.

Las ubicadas en el sector norte - Barrios Belgrano y 8 de Octubre - se vinculan transversalmente a través de calle Gainza Vieytes. Los ubicados en el sector sur - Barrios Chacarita e ICA, este último de alcance barrial - lo hacen a través de la calle Orlandini - Casalins.

Los nodos barriales restantes cuya promoción se propone hacia el sur de la planta urbana, están en correspondencia con planes de vivienda existentes o a materializar.

El sistema de espacios verdes recreativos se conforma básicamente por el nodo Lago Parque Municipal - Espacio Verde tangencial al ramal ferroviario, de alcance urbano y regional por su escala y la singularidad de actividades que ofrece; acompañado de dos nuevos parques urbanos, el primero, al oeste de Gregoria Vidal y al sur del ramal a Jovita (cuya transferencia se negocia con ferrocarriles) y el segundo hacia el sureste de la mancha urbanizada atendiendo a las tendencias de crecimiento que la misma manifiesta y que el modelo que se está proponiendo tiende a afianzar (al este de B° 25 de Mayo). Tales intervenciones resultan de indudable valor para el desarrollo de los sectores donde se insertan, siendo importante promover su concreción y consolidación, con los beneficios ambientales que ello aportaría.

El verde lineal constituido por la cortina forestal sobre el lado sur de la Av. Intendente Del Bo, suma su función de protección a las de índole ambiental, considerándose conveniente su protección y completamiento. Resulta igualmente conveniente la preservación de la valiosa forestación existente sobre el borde oeste del sitio propuesto para la futura playa de cargas del ferrocarril.

Los espacios verdes mencionados se complementan con los de escala sectorial y barrial, escasamente distribuidos en la trama, que serán acompañados por nuevas plazas y plazoletas previstas en los nodos de equipamiento propuestos.

Lindando con el cinturón perimetral vial, sobre el borde oeste de la mancha urbanizada y en correspondencia con el ramal ferroviario y las principales vías de acceso regional, se define un sector con aptitud para la construcción de un centro de concentración y distribución de cargas, complementado con actividades de apoyo al transporte automotor. su ubicación se fundamenta en razón de ser un punto de encuentro clave del circuito de tránsito pesado propuesto, cuyo objetivo es impedir la circulación en la trama urbanizada de vehículos de gran porte.

Asimismo se cree conveniente afectar el área externa a la mancha urbanizada hacia el oeste de calle Moreira entre ruta Prov. a Jovita y ruta Nac. N° 7, a la radicación de industrias de impacto significativo por su actividad y tamaño, debiendo delimitarse normativamente la zona de ocupación prioritaria -adyacente a la arteria mencionada- donde se deberán concentrar los esfuerzos de inversión en infraestructura, quedando la ocupación de la superficie restante condicionada a eventuales acciones de concertación con los sectores interesados; previéndose diferenciar a su vez un área destinada a industria peligrosa.

El destino asignado a esta área aprovecha las ventajas comparativas derivadas de su adyacencia con la ruta para la circulación del transporte de cargas, acentuando la contención al crecimiento físico, de donde surge la necesidad de que los organismos técnicos municipales ejerzan un efectivo control sobre la ocupación de zonas que la futura legislación urbanística califique como no aptos para el uso residencial.

La ocupación de las áreas libres externas, que constituyen la reserva para futuras expansiones, quedaría condicionada al cumplimiento de una serie de requerimientos previos, debiendo preverse en la norma a título orientativo los patrones alternativos en caso de su urbanización.

Tales exigencias tienden a evitar procesos no deseados de ocupación discontinua del suelo, elevados costos de extensión de infraestructura y servicios que afecten al conjunto de la población.

7.2.2.1. Patrones de Asentamiento

Se procede a formular una caracterización genérica de los distintos patrones de urbanización del modelo propuesto, tomando como base los propósitos generales de estructuración urbana planteados en el informe anterior, los que serán ajustados y referidos espacialmente en la etapa de elaboración de los instrumentos normativos que implementarán el Plan.

Se toma en consideración el grado de compatibilidad de cada uso con el resto de las actividades urbanas, con el propósito de asegurar una adecuada flexibilidad en el funcionamiento de la ciudad mediante la apropiada mixturación de los usos asignados a cada área de intervención. Se establece así el uso dominante que caracteriza cada sector, los usos complementarios que acompañan al principal y las actividades que, presentando diversos grados de incompatibilidad, requieren cumplimentar con determinadas condiciones para su emplazamiento.

Acompaña al tipo de mixturación admisible la intensidad de uso medida a través de la densidad media residencial, lo que definirá las características tipológicas básicas de la vivienda (individual o colectiva).

Esta caracterización se completa con las condiciones del fraccionamiento y las transformaciones parcelarias requeridas para un adecuado soporte de los tejidos urbanos que se pretenden lograr, los que quedan configurados en esta

instancia por la forma de ocupación definida por la continuidad o no de la edificación, quedando la determinación de los índices de ocupación para la etapa de implementación normativa.

7.2.2.1.1. Sectores Consolidados

En el sector central se propiciará una mixturación del uso (residencial, comercial y de servicios a escala urbana y regional) principalmente sobre los ejes conformados por Av. Independencia y calle España en el sentido Norte-Sur; Fenoglio-Juan A. Mas y Pellegrini-Brown en sentido Este-Oeste; favoreciendo su expansión sobre las arterias adyacentes con el objetivo de ir consolidando una trama de uso mixto con una ocupación intensiva del suelo, densidad residencial media, admitiendo tipología de vivienda colectiva y máxima restricción al asentamiento de actividades industriales, talleres y depósitos de envergadura (Plano N° 55).

En general se tenderá a mantener un perfil continuo de la edificación sobre la línea municipal, evitando situaciones de retiros que por sus características afecten la legibilidad de la trama.

Se desalentará la tendencia a la excesiva subdivisión del suelo, promoviendo la reunificación de parcelas mediante la aplicación de índices de ocupación diferenciados por tamaño de lote.

Similares características se proponen para los sectores estructurados sobre el eje de la Av. Independencia, en el tramo comprendido entre calles Caseros e Intendente Del Bo, y sobre Av. Quintana en el sector Norte de la ciudad, entre calles 25 de Mayo-J. B. Justo y la sede del Club Sportivo Norte, donde a las actividades citadas se incorpora el comercio a escala de sector sobre los corredores y barrial en la trama.

La fracción del ferrocarril comprendida entre calles Mitre y Alberdi, donde se ubica la estación y algunos depósitos, será caracterizada como área de refuncionalización, propiciando su ocupación con actividades institucionales, comerciales y de servicio de alcance urbano y regional, que favorezcan la renovación del entorno y la integración funcional entre los sectores Norte y Sur, complementados con espacios verdes y de recreación.

7.2.2.1.2. Sectores Semiconsolidados

Para los sectores pericentrales y los ubicados al norte de las vías que cuentan con un buen nivel de servicios (incluidas las cloacas), se promoverá el completamiento de la urbanización con densidades residenciales medias, admitiendo vivienda agrupada y colectiva, con fuerte restricción para las actividades industriales, tejido continuo y discontinuo en función del tamaño del lote.

En las áreas de mayor antigüedad (Barrios Bochín, Belgrano y Chacarita) se propiciará su renovación con vivienda individual y agrupada de media densidad, admitiéndose vivienda colectiva siempre que se cuente con desagües cloacales.

En los sectores intermedios con condicionamientos para la extensión de los servicios se admitirá vivienda individual y agrupada de densidad media baja, con retiros de la edificación en función del tamaño de la parcela. En ambos casos se asignarán restricciones medias al uso industrial.

Sobre los ejes arteriales e intersectoriales y en torno a los nodos de equipamiento, el uso residencial se complementará con actividades de servicio a escala barrial y sectorial, admitiéndose una mayor intensidad de edificación.

Se mantendrán en general las condiciones de fraccionamiento existentes.

Se tenderán a consolidar los bordes colindantes con áreas rurales, evitando la invasión de éstas por parte del uso urbano en zonas no deseadas.

7.2.2.1.3. Sectores Incipientes

En los sectores que actualmente se encuentran loteados se propone su ocupación con un uso dominante residencial de baja densidad en base a vivienda individual, con retiros acordes al tamaño de las parcelas. Sobre los ejes viales principales la densidad será similar a la trama, mixturándose el uso residencial con actividades comerciales y de servicio a escala barrial y sectorial en función de la jerarquía de las arterias, como asimismo en torno a los focos barriales constituidos por las plazas y el equipamiento básico.

En aquellos sectores amanzanados pero aún no loteados se postergará su anexión hasta tanto los sectores adyacentes alcancen un nivel de ocupación que justifique su habilitación; siendo necesario definir con precisión los límites de estas áreas para evitar la invasión de usos urbanos en zonas libres externas cuya ocupación resultaría inconveniente.

7.2.2.1.4. Areas de Tratamiento Especial

Las actividades industriales de impacto significativo en función de su tamaño y/o tipo de actividad, así como las peligrosas y nocivas, se localizarán exclusivamente en los predios ubicados al oeste de calle Moreira, entre Ruta Prov. N° 4 (a Jovita) y Ruta Nac. N° 7, admitiéndose sólo la vivienda accesoria al uso industrial sujeta a condiciones especiales de

asentamiento. Será necesario resguardar las áreas residenciales de su entorno fijando retiros especiales y exigiendo el tratamiento adecuado de los mismos.

Se contemplará asimismo la particular situación de los terrenos propiedad del ferrocarril que se traspasen a la órbita municipal, determinándose en cada caso el destino específico al que serán afectados en función de sus dimensiones, ubicación, vinculaciones con el resto de la trama y demás condiciones urbanísticas. En particular el tratamiento del predio donde se ubica la estación fue incluido en la caracterización de los sectores centrales consolidados.

Se considerarán también las áreas adyacentes a los equipamientos significativos de alcance urbano y regional, a fin de amortiguar los efectos causados por la incidencia de los mismos sobre las actividades vecinas.

7.2.2.2. Estructura nodal

1- Nodo multifuncional de alcance urbano-regional

Se mantiene su carácter de núcleo de máxima jerarquía.

Se refuerza la marcada concentración de funciones institucionales, comerciales, financieras y de servicio, reafirmando el rol de Laboulaye como polo de la microregion sobre la que ejerce su gravitación.

Se orienta normativamente la mayor concentración de actividades en calle Independencia y en torno a la Plaza General Paz como punto focal, alentando la aún débil tendencia a expandirse hacia el Este y Oeste en especial en el sector comprendido entre las calles Juan A. Mas y A. Brown.

Se promueve la consolidación de las vías citadas como así también España y Sarmiento con actividad comercial y de servicios y con menor intensidad sobre la trama lindante con las mismas.

Se alienta la expansión de este nodo hacia el Sur reforzando la incipiente vocación comercial del eje principal en ese tramo

- 2- Nodo institucional - recreativo y comercial, de alcance urbano-regional.

Se estructura linealmente a partir de los asentamientos institucionales a lo largo del eje Quintana y en menor medida en torno a la plaza Mauricio Boireau; se expande hacia el norte abarcando el Club Sportivo Norte, propiciándose su integración espacial y funcional con el entorno.

Se propicia su diversificación alentando el comercio y otras actividades "atractoras" complementarias con lo cultural - recreativo, que dinamicen el área.

- 3- Nodo institucional, de alcance urbano-regional

Se estructura hacia el extremo Sur de la planta urbana en la intersección entre Av. Independencia e Intendente Del Bo.

Conformado por el Hospital Ramón J. Cárcano y la Escuela 25 de Mayo, de escala regional y sectorial respectivamente, se alienta su consolidación propiciando actividades comerciales y de servicio complementarias con la función dominante (asistencial - educacional).

Se propone completar a largo plazo con un establecimiento educativo de nivel secundario

- 4- Nodo recreativo - deportivo, de alcance urbano-regional.

Basado en la presencia del Lago Parque Municipal, reserva de significativo valor ambiental y único espacio verde de escala urbana de la ciudad, afectado parcialmente a sedes de clubes e instituciones diversas para sus actividades recreativas, deportivas e institucionales, se propone su integración con el espacio verde lindante con el ferrocarril, cuya transferencia a la Municipalidad está siendo gestionada ante el Gobierno de la Nación.

5. Nodo de servicios de alcance regional.

a. Se propone su estructuración entorno a la localización tentativa de actividades de apoyo al transporte automotor de pasajeros, complementado con comercio y servicios compatibles con el uso principal.

Se concibe como nodo de enlace entre los sectores Sur y Norte, que a su vez contribuirá a la vitalización de éste último, atrayendo actividades múltiples en particular en torno a la plaza M. Boireau.

b. Organizado tangencialmente al circuito de tránsito pesado y constituido por la playa de concentración y distribución de cargas, con servicios complementarios tales como aprovisionamiento de combustible, alberges y otras prestaciones de apoyo a ruta.

- 6- Nodo recreativo y de servicios de alcance urbano-regional.

Montado sobre la Ruta N° 7 y constituido por el casino provincial y un establecimiento hotelero; se complementa con actividades de apoyo a ruta.

7- Nodo sectorial.

Estructurado sobre el eje Juan A. Mas a partir de su intersección con Inchauspe (B° Pueyrredon), concentra equipamiento y servicios de alcance sectorial (deportivo, educacional y de culto).

Se propicia su diversificación y consolidación como estructurante del sector y como foco promotor de la integración intersectorial y de la identidad barrial.

8- Nodo barrial - sectorial.

A partir de la existencia de algun equipamiento significativo como escuela primaria, hogar de día, dispensario, club o un conjunto de ellos se propone su consolidación o promoción - segun el caso - con espacio verde barrial, guarderia, salon comunitario; mixturado con alguna actividad comercial a escala de sector.

9- Nodo barrial.

Se promueve en función de la existencia o prevision de planes de vivienda hacia el sur de la planta urbana, con el consecuente incremento de población y a partir de agrupamientos incipientes o de algún elemento tal como plaza o espacio público, que pueda actuar como generador de una concentración de actividades comunitarias, de tal forma que se transformen progresivamente en puntos estructurantes de la actividad barrial.

7.2.2.3. Sistema Vial

A los fines de la integración de la propuesta del sistema vial al modelo urbano proyectado, se realizó una clasificación funcional de las vías. Se han jerarquizado algunas de las existentes y se señalan proyectos viales que se consideraron estructurantes del sistema urbano (Plano N° 56).

El criterio general para la elaboración de la propuesta fue brindar un nivel de servicio adecuado a todas las áreas de la estructura urbana, extendiendo hacia ellas arterias jerarquizadas de modo de incrementar y mejorar la oferta en procura de lograr la interconexión de todos los sectores.

Se debe aclarar que para su determinación no se contó con elementos necesarios tales como encuestas de origen y destino, volúmenes esperados, etc., sino con estimaciones de tránsito basadas en el conocimiento empírico de la realidad.

Las arterias se categorizan según sus funciones en principales, secundarias, intersectoriales y colectoras, considerándose además las vías destinadas a la circulación del transporte de carga.

7.2.2.3.1. Red Arterial Principal

Es la estructura básica de la trama vial. Son aquellas arterias que tienen como finalidad servir de interconexión entre vías regionales y/o sirven a los mayores centros de actividad de la ciudad, canalizan los principales volúmenes de tránsito y responden a las líneas de deseo de los viajes mas largos. En el Plano N° 56 se pueden apreciar las vías afectas a esta categoría.

Está constituida básicamente por las Avenidas Independencia - Ferreira y calle España, en dirección Norte - Sur y por las Avenidas Fenoglio - Juan A. Mas, Pellegrini - Brown, Julio A. Roca - Colon y 25 de Mayo - J.B. Justo en dirección Este - Oeste.

La incorporación de vías a esta jerarquía surge, en función de la necesidad de asignarle en el mediano plazo sentido único de circulación a determinadas arterias para garantizar un adecuado flujo vehicular; la propuesta de apertura de un nuevo paso a nivel en calle España y la reubicación de la Estación Terminal de Omnibus en terrenos del FFCC.

El sistema de vinculación en dirección Norte - Sur estará compuesto por Av. Ferreira y Av. Independencia con doble sentido de circulación hasta Av. Pellegrini, a partir de ella se realiza por mano única (Plano N° 57) complementándose con calle España, donde se propone la apertura de un paso a nivel para una mayor integración del sector norte con el sur de la ciudad.

La canalización vehicular en dirección Este - Oeste se realizará en conjunto por las avenidas Fenoglio - Juan A. Mas y Pellegrini - Brown con sentido único y contrario de tránsito entre ellas (Plano N° 57), teniendo como tramo de enlace la calle Inchauspe, a partir de la cual la Av. Juan A. Mas tendría circulación en ambos sentidos.

El resto de las vías que componen la red arterial principal canalizarán flujos vehiculares en ambos sentidos, incluidos todos los cruces ferroviarios.

Para evitar el paso de vehículos de carga de gran porte dentro del área urbanizada, se realiza una propuesta de un circuito para transporte pesado (Plano N° 58), complementado con una Estación de Transferencia de Cargas. El mismo estará

compuesto por el sistema de circunvalación existente sobre el cual deberán realizarse obras acordes con la función asignada (ensanche, pavimentación, estudio de intersecciones), además de una clara señalización y control para asegurar la derivación de vehículos de gran porte por el cinturón perimetral

Dentro del circuito es de vital importancia la adecuación funcional de la calle Manuel Moreira que cumple la triple función de vincular en forma directa la ruta Provincial N° 4 (La Carlota - Jovita) y la ruta Nacional N° 7, proveer acceso al Centro de Transferencia de Carga y al área industrial propuesta.

La terminal de carga se propone ubicarla en la intersección de la Ruta Provincial N° 4 (a Jovita) y calle Manuel Moreira. El rol básico de la misma es concentrar mercancías, lo que permitirá un mejor aprovechamiento de la unidad de transporte interurbano y transferir carga a unidades mas pequeñas que efectuarán la distribución en el ámbito urbano, disminuyendo conflictos de tránsito, contaminación ambiental, deterioro del pavimento y demanda de estacionamiento.

Sobre la última vía mencionada es necesario ejecutar obras en las intersecciones con las rutas, accesos al área industrial y la terminal de cargas, ensanche, pavimentación, iluminación y señalización acorde a su función.

Para el correcto funcionamiento de la red arterial principal dentro del área urbanizada, se deberán tener en cuenta, medidas tales como control de accesos, restricciones de estacionamiento, señalización e iluminación adecuada y pavimentación.

7.2.2.3.2. 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 vías de primera jerarquía.

La red secundaria esta compuesta por Av. Quintana, J. B. Justo, calles Colón y Mitre (Plano N° 56)

Sobre Av. Quintana se estructura el nodo institucional, recreativo y comercial de alcance urbano y regional, la misma canaliza un importante volumen de tránsito de la zona Norte.

La Av. J. B. Justo proveerá accesibilidad adecuada al nodo recreativo deportivo de alcance regional (Lago Parque Municipal), además de completar una vinculación alternativa Norte - Sur a través del paso a nivel ubicado en calle Alberdi.

La calle Colón (tramo entre calle España y Echeverría) cumplirá la función de comunicar el área central con el sector Este de la ciudad.

La calle Mitre (tramo entre Av. Roca y Pellegrini) interconecta vías arteriales principales en dirección Norte - Sur, canalizando un importante volumen de tránsito.

El correcto funcionamiento de esta segunda jerarquía se logra con un ordenamiento acorde a sus funciones previendo restricciones parciales al estacionamiento, señalización, iluminación adecuadas, obras de pavimentación, etc.

7.2.2.3.3. Intersectoriales

Son las vías que vinculan en forma directa y pericentral áreas urbanas y nodos de equipamiento y servicios.

Está compuesta por las arterias especificadas en el Plano 56.

En el sector Oeste de la ciudad, en dirección Norte - Sur, la calle Alberdi - Llorente unirá los barrios 25 de Mayo, Nueva Laboulaye, ICA, Lago Parque Municipal, Belgrano y 8 de Octubre, en tanto la calle Inchauspe y su prolongación vincula B° 25 de Mayo, el futuro parque urbano sur propuesto y el nodo de equipamiento y servicios de B° Pueyrredón.

En el sector Este de la ciudad, en dirección Norte - Sur, las calles M. Gill (y su futura prolongación), Mitre y Estanguet resolverán la circulación entre los Barrios Ferroviario, Cachinga, Chacarita, Bochín, Florencio y Belgrano Norte y la calle H. Irigoyen vincula el Cementerio, B° Chacarita y B° Bochín.

En dirección Este - Oeste, las vinculaciones interbarriales, se resuelven a través de calle Orlandini - Cazalinz que vincula el Cementerio, B° Chacarita y B° ICA y la actual terminal de ómnibus y la calle Tedesco - Int. del Bo resuelve la circulación entre B° Cachinga, B° Ferroviario, B° Nueva Laboulaye, B° 25 de Mayo y el parque urbano sur propuesto.

Sobre las vías antes mencionadas es necesario ejecutar obras de adecuación para su correcto funcionamiento (apertura, pavimentación, iluminación, señalización, etc.)

7.2.2.3.4. Colectoras

Son las vías que penetran las unidades barriales canalizando el tránsito desde y hacia las vías arteriales, además de proveer adecuada accesibilidad a los nodos barriales.

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

Dada la configuración actual y propuesta de la trama urbana, las vías intersectoriales en la mayoría de los casos cumplirán la función de colectoras, salvo en Barrio Belgrano donde se jerarquizó la calle Gainza-Vieytes; en B° Ferroviario, la calle Senador Ferreiro y en B° 25 de Mayo la calle Crespi y su prolongación propuesta.

En el caso del Barrio 8 de Octubre, por tratarse de una zona de muy baja densidad, no adquiere relevancia el tránsito que canaliza cada calle, sin que se manifieste en ninguna de ellas evidencia de esta jerarquía.

En el Plano N° 56 se indican las colectoras seleccionadas sobre las que deberán implementarse medidas acordes con sus funciones (pavimentación, señalización, iluminación, etc.)

Además se considera necesaria la apertura de la calle de servicio en el margen norte de la Ruta Nacional N° 7, en todo el tramo correspondiente al área urbana.

7.2.2.3.5. 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° 57 se indican las intersecciones mas complejas a resolver, requiriendo un estudio particularizado su adecuado diseño.

A tal efecto se deberá realizar un estudio de tránsito para determinar los movimientos reales y prever los giros esperados o deseados en las mencionadas intersecciones.

Requiere especial atención para su resolución, el encuentro de la Ruta Provincial N° 4 (a Jovita), la calle M. Moreira y Av. Pellegrini, además de proponerse en sus inmediaciones la ubicación de la Estación de Transferencia de Cargas, dada la complejidad de los intercambios viales a solucionar y la magnitud de los vehículos que circularán por ella (unidades de gran porte).

La intersección de Av. Quintana y 25 de Mayo adquiere relevancia en virtud de la propuesta de relocalización de la Terminal de Omnibus en sus inmediaciones, recomendándose estudiar exhaustivamente el diseño del acceso a la misma y el circuito de ingreso y egreso interno de las unidades de transporte.

Con respecto al encuentro de Av. Pellegrini y Av. Independencia, es de especial importancia por ser un encuentro de vías arteriales principales y además por distribuir el tránsito de Av. Independencia que a partir de ese punto pierde su doble mano. Cabe aclarar que fue necesario invertir el

sentido de circulación actual de esta última arteria para optimizar el flujo de tránsito en el tramo de enlace con calle España.

En general se podrá resolver una buena canalización vehicular con soluciones a nivel, a través de isletas, rotondas, etc., sin necesidad de ocupar grandes superficies de terreno.

7.2.2.3.6 Señalización

Su utilización responde a criterios de ordenamiento y seguridad para control de tránsito, siendo una inversión considerada prioritaria. Deberá estudiarse un sistema completo y eficiente de señalización horizontal y vertical en toda la red, asignando las prioridades en forma acorde con la jerarquía de las arterias.

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

Respecto a la señalización horizontal se demarcarán prioritariamente los cruces peatonales (zonas de seguridad), líneas de parada, lugares de estacionamiento, separaciones en calles de doble sentido, giros y transiciones, etc.

La implementación de la señalización semafórica aislada no es recomendable sin un estudio previo pues puede aumentar el peligro y no significar aumentos representativos en la eficiencia o capacidad de las intersecciones.

La semaforización coordinada a implementarse en la red arterial, se basará en un estudio adecuado de flujos y velocidades.

7.2.2.3.7 Estacionamiento

Este es uno de los problemas fundamentales que afectan principalmente al Area Central, cuya solución permitirá modificar las características de circulación en la red al aminorar las fricciones laterales de tránsito (vehículo en movimiento - vehículo estacionado).

Se recomienda restringir el estacionamiento en las vías de la red arterial principal y secundaria, especialmente en los tramos donde se encuentra mayor concentración de actividades comerciales y de servicio.

Se advierte que pueden liberarse de la restricción algunos tramos con un estudio adecuado de oferta y 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 y/o creando espacios fuera de la calzada para este fin, con la ejecución de playas de estacionamiento de propiedad municipal o privada.

Para aquellas actividades nuevas que generen una alta demanda de estacionamiento (Terminal de Omnibus, clínicas, supermercados, etc.) ubicados en áreas consolidadas, con alto flujo vehicular en las arterias circundantes, se recomienda exigir que la oferta de estacionamiento se satisfaga en el predio donde se desarrolla la actividad.

Para los vehiculos de gran porte involucrados en las operaciones de carga y descarga de los establecimientos molineros insertos en la trama urbanizada se recomienda el establecimiento de playones de "espera" fuera de áreas residenciales. Si bien recientemente se destinaron dos predios para el estacionamiento de dichas unidades de transporte (Plano N° 58), los mismos carecen de condiciones mínimas para su adecuado funcionamiento (accesos, demarcación interior, servicios para el chofer, oficina de control, etc.).

7.2.2.4. Transporte

Con respecto al transporte interurbano automotor de pasajeros se propone a mediano plazo la relocalización de la Terminal de Omnibus, utilizando tentativamente predios del FF.CC. próximos a la estación de trenes, por la falta de capacidad física de la actual, para satisfacer adecuadamente las necesidades de la ciudad y por permitir un circuito de ingreso y egreso de las unidades por vías adecuadas para su circulación (Av. 25 de Mayo - calle Miguel Moreira - Ruta Prov. N° 4 - Ruta Nac. N° 7).

En relación al transporte público de pasajeros (actualmente inexistente) se remarca la utilidad del mismo para proveer una buena accesibilidad a toda el área urbana.

Para ello se propone que se realice un estudio a efectos de determinar los viajes posibles industria-residencia-centros de equipamiento y servicios, a través de instrumentos como encuestas de origen-destino, que permitan diseñar un recorrido piloto que vincule los distintos nodos propuestos, centros industriales y las área residenciales, determinando los horarios pico de la demanda potencial y el tamaño optimo de las

unidades de transporte. Se estima que puede ser conveniente la utilización de vehículos de poca capacidad, de manera de proveer el servicio adecuado con costos rentables para la concesionaria y accesible a los usuarios.

7.2.2.5. Infraestructura

Se puede establecer como orden de prioridades mas conveniente para la atención de los problemas de dotación de infraestructura, la graduación de densidades propuesta para cada unidad barrial, ubicando en primer lugar las áreas mas densas.

Se han intensificado las gestiones para la obtención de recursos para la concreción de la obra "Cuenca San Pedro", que posibilitará la provisión de agua por redes a la ciudad, su ejecución mejorará notablemente la calidad de vida urbana, generando un posible crecimiento poblacional por nuevos asentamientos, complementada con la extensión de la red de desagües cloacales a toda la mancha urbanizada, la que contribuirá a reducir la degradación de aguas y suelos.

En cuanto a la ejecución de las redes de provisión de gas, mejorará notablemente las condiciones económicas y residenciales de la ciudad. Actualmente, se construye la segunda etapa proyectada en sectores inmediatos al sur y oeste del área central.

Con respecto a las obras de pavimentación se recomienda establecer un esquema de prioridades teniendo en cuenta la red vial jerarquizada propuesta, en orden decreciente con su jerarquía, además de proveer una buena transitabilidad de las vías en todas las épocas del año con un adecuado tratamiento y sistema de desagües pluviales. Se encuentran en

ejecución obras de pavimentación como complemento de la trama existente y en mayor medida construcción de cordón cuneta en los sectores Norte (B° Belgrano Este) y Sur (B° Ferroviarios).

En referencia a la forma de eliminación de residuos sólidos debe promoverse la pronta puesta en funcionamiento del predio destinado a enterramiento sanitario, para permitir el adecuado tratamiento de los mismos, siendo conveniente abordar los estudios integrales que contemplen la posibilidad de poner en práctica el reciclaje de residuos.

Sobre la provisión de infraestructura al área industrial contemplada en el modelo urbano propuesto, se considera fundamental tener en cuenta las recomendaciones que a continuación se detallan para su adecuada puesta en funcionamiento.

Se deberá ~~prever~~ la derivación de una colectora de desagües cloacales sobre calle Moreyra y tener la precaución de ejercer control sobre los efluentes industriales que se vuelca, principalmente en los siguientes parámetros: grasas, aceites, detergentes y sustancias tóxicas o inhibidoras de la actividad microbiológica de las lagunas facultativas, exigiendo a las industrias, según su tipo, un tratamiento previo de los líquidos antes de su volcamiento a la red.

Se tendrá que contemplar en la obra de gas por redes, la extensión de una distribuidora para proveer de este fluido al área industrial, el mismo actuará como agente promotor del asentamiento de industrias en el sector.

Además las obras de ensanche y pavimentación de calle Moreyra deberán coordinarse con la implementación de los servicios antes enunciados.

Por último será necesaria la apertura y tratamiento de calles en el interior del área y la extensión de todos los servicios urbanos (energía eléctrica, alumbrado público, comunicaciones, etc.).

ANEXO GRAFICO

CUADRO N° 1
 DENSIDADES DE OCUPACION FUNDIARIA PROPUESTAS Y DENSIDADES RESIDENCIALES NETAS
 POR UNIDAD DE ANALISIS - ALTERNATIVA 1A
 C.F.I. - PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO
 CIUDAD DE LABOULAYE - FEBRERO 1994

UNIDAD DE ANALISIS	DENSIDAD FUND. 1991 TRAMA (%)	DENSIDAD FUND. ALTER. 1 TRAMA (%)	CORFIC. DE AJUSTE	POBLACION 1991 TRAMA (hab)	POBLACION 1991 P.V. (hab)	POBLACION 1991 TRAMA+P.V. (hab)	POBLACION ADMISIBLE ALTER. 1 (hab)	POBL. TOTAL TRAMA (hab)	POBL. TOTAL ALTER. 1 TRAMA+P.V. (hab)	SUPERFICIE NETA TRAMA (Has.)	SUPERFICIE NETA P.V. (Has.)	SUPERFICIE NETA TRAMA+P.V. (Has.)	DENS. RESID. NETA 1991 TRAMA (hab/Ha)	DENS. NETA ALTERNAT. 1 TRAMA (hab/Ha)	DENS. NETA 1991 P.V. (hab/Ha)	DENS. NETA ALTERNAT. 1 TRAMA+P.V. (hab/Ha)	UNIDAD DE ANALISIS
1	96	100	1.00	3385	0	3385	141	3526	3526	50.92	0.00	50.92	66.48	69.25	-	69.25	1
2	58	75	1.00	933	70	1003	273	1206	1276	17.82	0.90	18.72	52.36	67.70	77.78	68.19	2
3	33	45	1.00	729	0	729	265	994	994	18.36	0.00	18.36	39.71	54.14	-	54.14	3
4	49	75	1.00	1440	734	2174	764	2204	2938	30.06	7.16	37.22	47.90	73.32	102.51	78.94	4
5	60	60	1.00	723	0	723	0	723	723	12.78	0.00	12.78	56.57	56.57	-	56.57	5
6	63	70	1.00	2146	114	2260	238	2384	2498	42.98	0.88	43.86	49.93	55.48	129.55	56.96	6
7	71	75	1.00	1724	0	1724	97	1821	1821	30.09	0.00	30.09	57.29	60.52	-	60.52	7
8	53	60	1.00	2554	215	2769	337	2891	3106	51.06	2.76	53.82	50.02	56.63	77.90	57.72	8
9	37	50	1.00	99	332	431	35	134	466	3.97	3.41	7.38	24.94	33.70	97.36	63.11	9
10	26	50	1.00	228	838	1066	210	438	1276	10.53	8.38	18.91	21.65	41.64	100.00	67.50	10
11	28	50	1.00	262	0	262	206	468	468	15.74	0.00	15.74	16.65	29.72	-	29.72	11
12	55	55	1.00	1115	145	1260	0	1115	1260	20.83	0.88	21.71	53.53	53.53	164.77	58.04	12
13	40	40	1.00	348	720	1068	0	348	1068	7.21	3.48	10.69	48.27	48.27	206.90	99.91	13
TOTAL	59.59	69.00		15686	3168	18854	2568	18254	21422	312.35	27.85	340.20	50.22	58.44	113.75	62.97	TOTAL

FUENTE: Elaboración propia



CUADRO N° 2
 DENSIDADES DE OCUPACION FUNDIARIA PROPUESTAS Y DENSIDADES RESIDENCIALES NETAS
 POR UNIDAD DE ANALISIS - ALTERNATIVA 1B
 C.F.I. - PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO
 CIUDAD DE LABOULAYE - FEBRERO 1994

UNIDAD DE ANALISIS	DENSIDAD FUND. 1991 TRAMA (%)	DENSIDAD FUND. ALTER. 1 TRAMA (%)	COEFIC. DE AJUSTE	POBLACION 1991 TRAMA (hab)	POBLACION 1991 P.V. (hab)	POBLACION 1991 TRAMA+P.V. (hab)	POBLACION ADMISIBLE ALTER. 1 (hab)	POBL. TOTAL ALTER. 1 TRAMA (hab)	POBL. TOTAL ALTER. 1 TRAMA+P.V. (hab)	SUPERFICIE NETA TRAMA (Has.)	SUPERFICIE NETA P.V. (Has.)	SUPERFICIE NETA TRAMA+P.V. (Has.)	DENS. RESID. META 1991 TRAMA (hab/Ha)	DENS. NETA ALTERNAT. 1 TRAMA (hab/Ha)	DENS. NETA 1991 P.V. (hab/Ha)	DENS. NETA ALTERNAT. 1 TRAMA+P.V. (hab/Ha)	UNIDAD DE ANALISIS
1	96	100	1.20	3385	0	3385	846	4231	4231	50.92	0.00	50.92	66.48	83.10	-	83.10	1
2	58	90	1.00	933	70	1003	515	1448	1518	17.82	0.90	18.72	52.36	81.24	77.78	81.08	2
3	33	55	1.00	729	0	729	486	1215	1215	18.36	0.00	18.36	39.71	66.18	-	66.18	3
4	49	75	1.00	1440	734	2174	764	2204	2938	30.86	7.16	37.22	47.90	73.32	102.51	78.94	4
5	60	60	1.00	723	0	723	0	723	723	12.78	0.00	12.78	56.57	56.57	-	56.57	5
6	63	80	1.00	2146	114	2260	579	2725	2839	42.98	0.88	43.86	49.93	63.40	129.55	64.73	6
7	71	90	1.00	1724	0	1724	461	2185	2185	30.09	0.00	30.09	57.29	72.63	-	72.63	7
8	53	70	1.00	2554	215	2769	819	3373	3588	51.06	2.76	53.82	50.02	66.06	77.90	66.67	8
9	37	60	1.00	99	332	431	62	161	493	3.97	3.41	7.38	24.94	40.44	97.36	66.74	9
10	26	60	1.00	228	838	1066	298	526	1364	10.53	8.38	18.91	21.65	49.97	100.00	72.14	10
11	28	60	1.00	262	0	262	299	561	561	15.74	0.00	15.74	16.65	35.67	-	35.67	11
12	55	55	1.00	1115	145	1260	0	1115	1260	20.83	0.88	21.71	53.53	53.53	164.77	58.04	12
13	40	45	1.00	348	720	1068	44	392	1112	7.21	3.48	10.69	48.27	54.30	206.90	103.98	13
TOTAL	59.59	75.98		15686	3168	18854	5173	20859	24027	312.35	27.85	340.20	50.22	66.78	113.75	70.63	TOTAL

FUENTE: Elaboración propia

CUADRO N° 3
 DENSIDADES DE OCUPACION FUNDIARIA PROPUESTAS Y DENSIDADES RESIDENCIALES NETAS
 POR AREA DE ANALISIS - ALTERNATIVA 2A
 C.F.I. - PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO
 CIUDAD DE LABOULAYE - FEBRERO 1994

AREA DE ANALISIS	DENSIDAD FUND. 1991 TRAMA (%)	DENSIDAD FUND. ALTER. 2 TRAMA (%)	COEFIC. DE AJUSTE	POBLACION 1991 TRAMA (hab)	POBLACION 1991 P.V. (hab)	POBLACION 1991 TRAMA+P.V. (hab)	POBLACION ADMISIBLE ALTER. 2 (hab)	POBL. TOTAL TRAMA (hab)	POBL. TOTAL ALTER. 2 TRAMA+P.V. (hab)	SUPERFICIE NETA TRAMA (Hae.)	SUPERFICIE NETA P.V. (Hae.)	SUPERFICIE NETA TRAMA+P.V. (Hae.)	DENS. RESID. NETA 1991 TRAMA (hab/Ha)	DENS. NETA ALTER. 2 TRAMA (hab/Ha)	DENS. NETA 1991 P.V. (hab/Ha)	DENS. NETA ALTER. 2 TRAMA+P.V. (hab/Ha)	AREA DE ANALISIS
1	99	100	1.00	963	0	963	10	973	973	11.32	0.00	11.32	85.07	85.93	-	85.93	1
2	92	100	1.00	1223	0	1223	106	1329	1329	21.21	0.00	21.21	57.66	62.68	-	62.68	2
3	93	100	1.00	1432	0	1432	108	1540	1540	22.09	0.00	22.09	64.83	69.71	-	69.71	3
4	90	100	1.00	1601	0	1601	178	1779	1779	21.37	0.00	21.37	74.92	83.24	-	83.24	4
5	78	80	1.00	676	0	676	17	693	693	11.94	0.00	11.94	56.62	58.07	-	58.07	5
6	88	90	1.00	729	0	729	17	746	746	8.84	0.00	8.84	82.47	84.34	-	84.34	6
7	70	80	1.00	789	170	959	113	902	1072	13.74	1.80	15.54	57.42	65.63	94.44	68.96	7
8	34	50	1.00	433	0	433	204	637	637	12.07	0.00	12.07	35.87	52.76	-	52.76	8
9	67	80	1.00	1599	70	1669	310	1909	1979	31.18	0.90	32.08	51.28	61.23	77.78	61.70	9
10	49	60	1.00	529	122	651	119	648	770	12.79	1.88	14.67	41.36	50.65	64.89	52.47	10
11	78	80	1.00	697	0	697	18	715	715	11.72	0.00	11.72	59.47	61.00	-	61.00	11
12	55	60	1.00	1001	124	1125	91	1092	1216	24.08	0.88	24.96	41.57	45.35	140.91	48.72	12
13	60	60	1.00	1113	0	1113	0	1113	1113	19.79	0.00	19.79	56.24	56.24	-	56.24	13
14	35	50	1.00	609	564	1173	261	870	1434	16.32	5.36	21.68	37.32	53.31	105.22	66.14	14
15	15	30	1.00	206	0	206	206	412	412	12.36	0.00	12.36	16.67	33.33	-	33.33	15
16	40	40	1.00	212	92	304	0	212	304	13.17	0.88	14.05	16.10	16.10	104.55	21.64	16
17	35	40	1.00	125	0	125	18	143	143	5.05	0.00	5.05	24.75	28.29	-	28.29	17
18	45	45	1.00	750	865	1615	0	750	1615	18.57	4.36	22.93	40.39	40.39	198.39	70.43	18
19	20	50	1.00	299	0	299	449	748	748	15.74	0.00	15.74	19.00	47.49	-	47.49	19
20	26	40	1.00	228	838	1066	123	351	1189	10.53	8.35	18.88	21.65	33.33	100.36	62.96	20
21	25	40	1.00	99	332	431	59	158	490	5.29	3.41	8.70	18.71	29.94	97.36	56.37	21
TOTAL	60.44	69.10		15313	3177	18490	2406	17719	20896	319.17	27.82	346.99	47.98	55.51	114.20	60.22	TOTAL

FUENTE: Elaboración propia

CUADRO N° 4
 DENSIDADES DE OCUPACION FUNDIARIA PROPUESTAS Y DENSIDADES RESIDENCIALES NETAS
 POR AREA DE ANALISIS - ALTERNATIVA 2B
 C.F.I. - PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO
 CIUDAD DE LABOULAYE - FEBRERO 1994

AREA DE ANALISIS	DENSIDAD FUND. 1991 TRAMA (%)	DENSIDAD FUND. ALTER. 2 TRAMA (%)	COEFIC. DE AJUSTE	POBLACION 1991 TRAMA (hab)	POBLACION 1991 P.V. (hab)	POBLACION 1991 TRAMA+P.V. (hab)	POBLACION ADMISIBLE ALTER. 2 (hab)	POBL. TOTAL ALTER. 2 TRAMA (hab)	POBL. TOTAL ALTER. 2 TRAMA+P.V. (hab)	SUPERFICIE NETA TRAMA (Has.)	SUPERFICIE NETA P.V. (Has.)	SUPERFICIE NETA TRAMA+P.V. (Has.)	DENS. RESID. NETA 1991 TRAMA (hab/Ha)	DENS. NETA ALTER. 2 TRAMA (hab/Ha)	DENS. NETA 1991 P.V. (hab/Ha)	DENS. NETA ALTER. 2 TRAMA+P.V. (hab/Ha)	AREA DE ANALISIS
1	99	100	1.00	963	0	963	10	973	973	11.32	0.00	11.32	85.07	85.93	-	85.93	1
2	92	100	1.30	1223	0	1223	505	1728	1728	21.21	0.00	21.21	57.66	81.48	-	81.48	2
3	93	100	1.20	1432	0	1432	416	1848	1848	22.09	0.00	22.09	64.83	83.65	-	83.65	3
4	90	100	1.00	1601	0	1601	178	1779	1779	21.37	0.00	21.37	74.92	83.24	-	83.24	4
5	78	90	1.00	676	0	676	104	780	780	11.94	0.00	11.94	56.62	65.33	-	65.33	5
6	88	100	1.00	729	0	729	99	828	828	8.84	0.00	8.84	82.47	93.71	-	93.71	6
7	70	100	1.00	789	170	959	338	1127	1297	13.74	1.80	15.54	57.42	82.03	94.44	83.47	7
8	34	70	1.00	433	0	433	458	891	891	12.07	0.00	12.07	35.87	73.86	-	73.86	8
9	67	90	1.00	1599	70	1669	549	2148	2218	31.18	0.90	32.08	51.28	68.89	77.78	69.14	9
10	49	60	1.00	529	122	651	119	648	770	12.79	1.88	14.67	41.36	50.65	64.89	52.47	10
11	78	80	1.00	697	0	697	18	715	715	11.72	0.00	11.72	59.47	61.00	-	61.00	11
12	55	70	1.00	1001	124	1125	273	1274	1398	24.08	0.88	24.96	41.57	52.91	140.91	56.01	12
13	60	60	1.00	1113	0	1113	0	1113	1113	19.79	0.00	19.79	56.24	56.24	-	56.24	13
14	35	60	1.00	609	564	1173	435	1044	1608	16.32	5.36	21.68	37.32	63.97	105.22	74.17	14
15	15	40	1.00	206	0	206	343	549	549	12.36	0.00	12.36	16.67	44.44	-	44.44	15
16	40	45	1.00	212	92	304	27	239	331	13.17	0.88	14.05	16.10	18.11	104.55	23.52	16
17	35	45	1.00	125	0	125	36	161	161	5.05	0.00	5.05	24.75	31.82	-	31.82	17
18	45	50	1.00	750	865	1615	83	833	1698	18.57	4.36	22.93	40.39	44.88	198.39	74.07	18
19	20	50	1.00	299	0	299	449	748	748	15.74	0.00	15.74	19.00	47.49	-	47.49	19
20	26	60	1.00	228	838	1066	298	526	1364	10.53	8.35	18.88	21.65	49.97	100.36	72.25	20
21	25	60	1.00	99	332	431	139	238	570	5.29	3.41	8.70	18.71	44.91	97.36	65.47	21
TOTAL	60.44	75.57		15313	3177	18490	4876	20189	23366	319.17	27.82	346.99	47.98	63.26	114.20	67.34	TOTAL

FUENTE: Elaboración propia

CUADRO N° 5
 POBLACION INCORPORADA Y SUELO REQUERIDO POR ALTERNATIVA DE ANALISIS
 C.F.I. PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO
 CIUDAD DE LABOULAYE - FEBRERO 1994

ALTERNATIVA	Sup. Neta Trama (Ha)	Densidad Fundiaria Asignada (%)	Densidad Residenc. Media (hab/Ha)	Población 1991 (hab)	Población Total (hab)	Población Incorporada (hab)	Superficie Requer. Adicional (Ha)	Superficie baldia Disponible (Ha)	Ocupación Superficie Baldia (%)
1A	340.20	69.00	62.97	18854	21422	2568	28	127	22
1B	340.20	75.98	70.63	18854	24027	5173	56	127	44

FUENTE: Elaboración propia

CUADRO N° 6
 POBLACION ADMITIDA POR TIPO DE AREA URBANA
 C.F.I. PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO
 CIUDAD DE LABOULAYE - FEBRERO 1994

	Superficies Netas (Has)	Densidad Fundiaría Asignada (%)	Densidad Residenc. Neta (hab/Ha)	Población Total (hab)
Areas de uso Residencial 1991(Zona A)	340.20	75.98	70.63	24.028
Areas libres internas (Bolsones para relleno)	5.00	100.00	120.00	600
Areas amanzanadas no loteadas	43.40	50.00	45.00	1.953
TOTAL	388.60	73.39	68.40	26.581

FUENTE: Elaboración propia

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

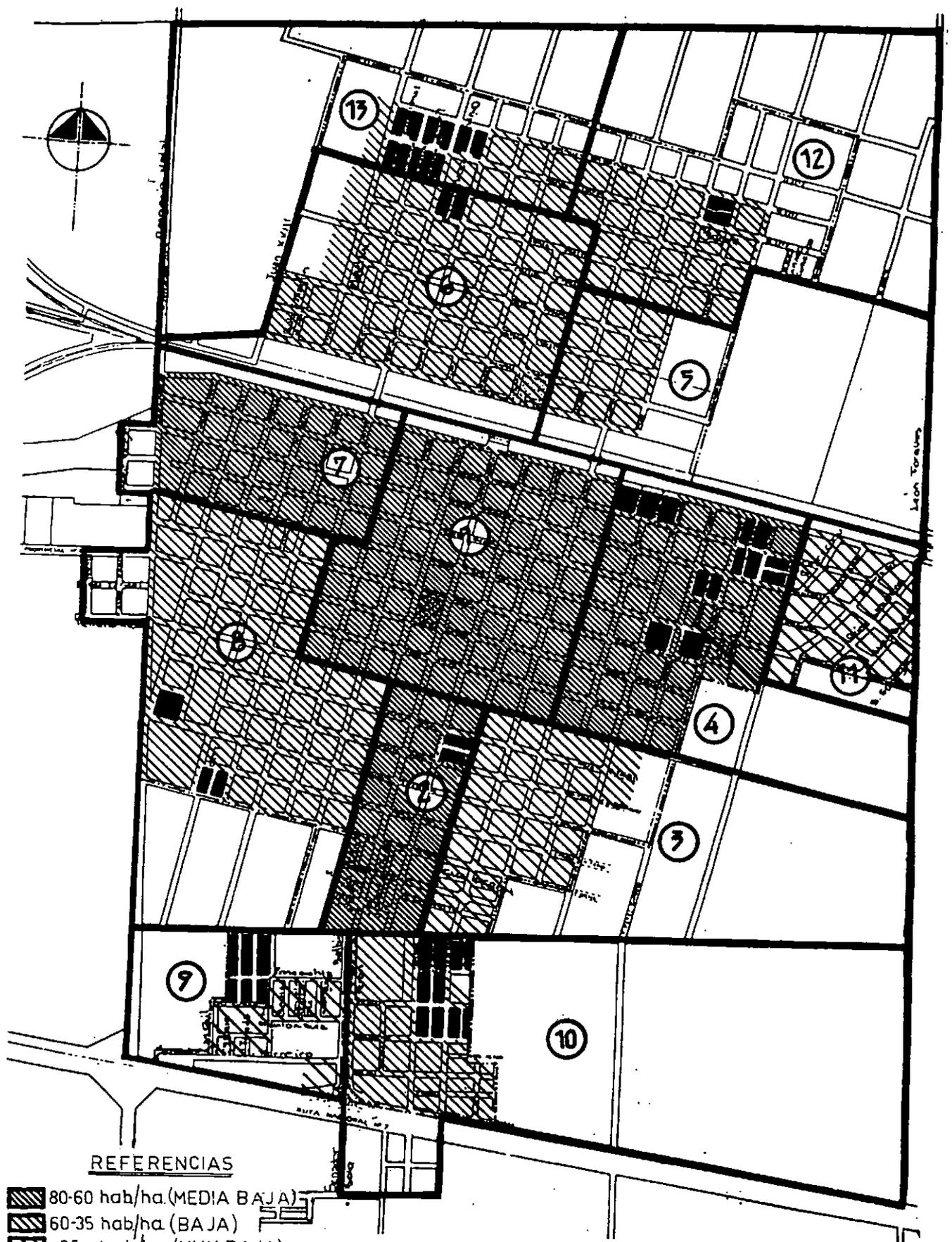
PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO

CIUDAD DE LABOULAYE

PROVINCIA DE CORDOBA

**SEGUNDA ETAPA
SEGUNDO INFORME PARCIAL
ANEXO DE PLANOS**

CORDOBA, Febrero de 1994



REFERENCIAS

-  80-60 hab/ha. (MEDIA BAJA)
-  60-35 hab/ha. (BAJA)
-  <math>< 35</math> hab/ha. (MUY BAJA)
-  PLANES DE VIVIENDA

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO

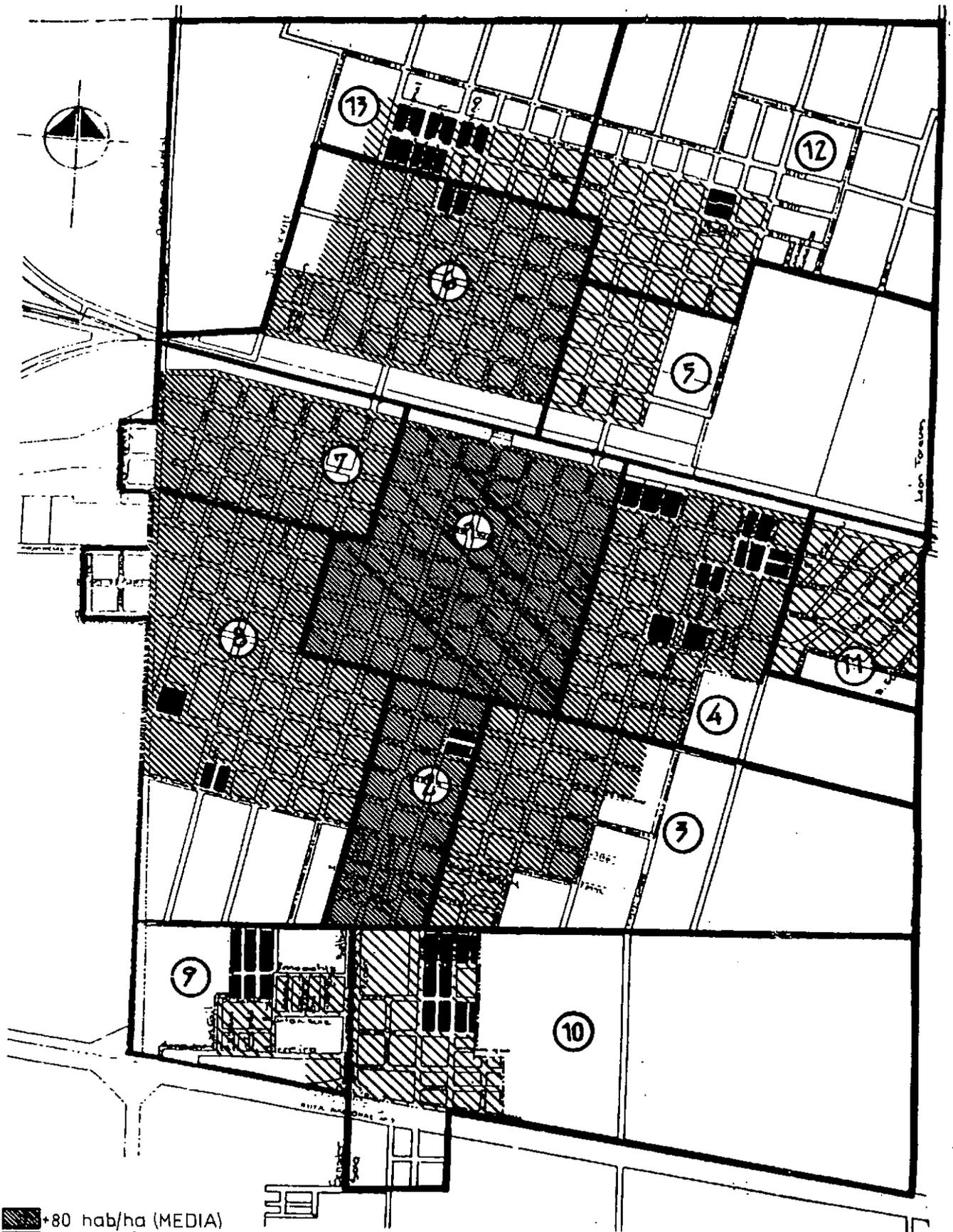
CIUDAD DE LABOULAYE - PCIA. DE CORDOBA

PLANO Nº 51 DENSIDADES RESIDENCIALES NETAS POR UNIDAD DE ANALISIS
(ALTERNATIVA 1A)

ESC. 1/20000

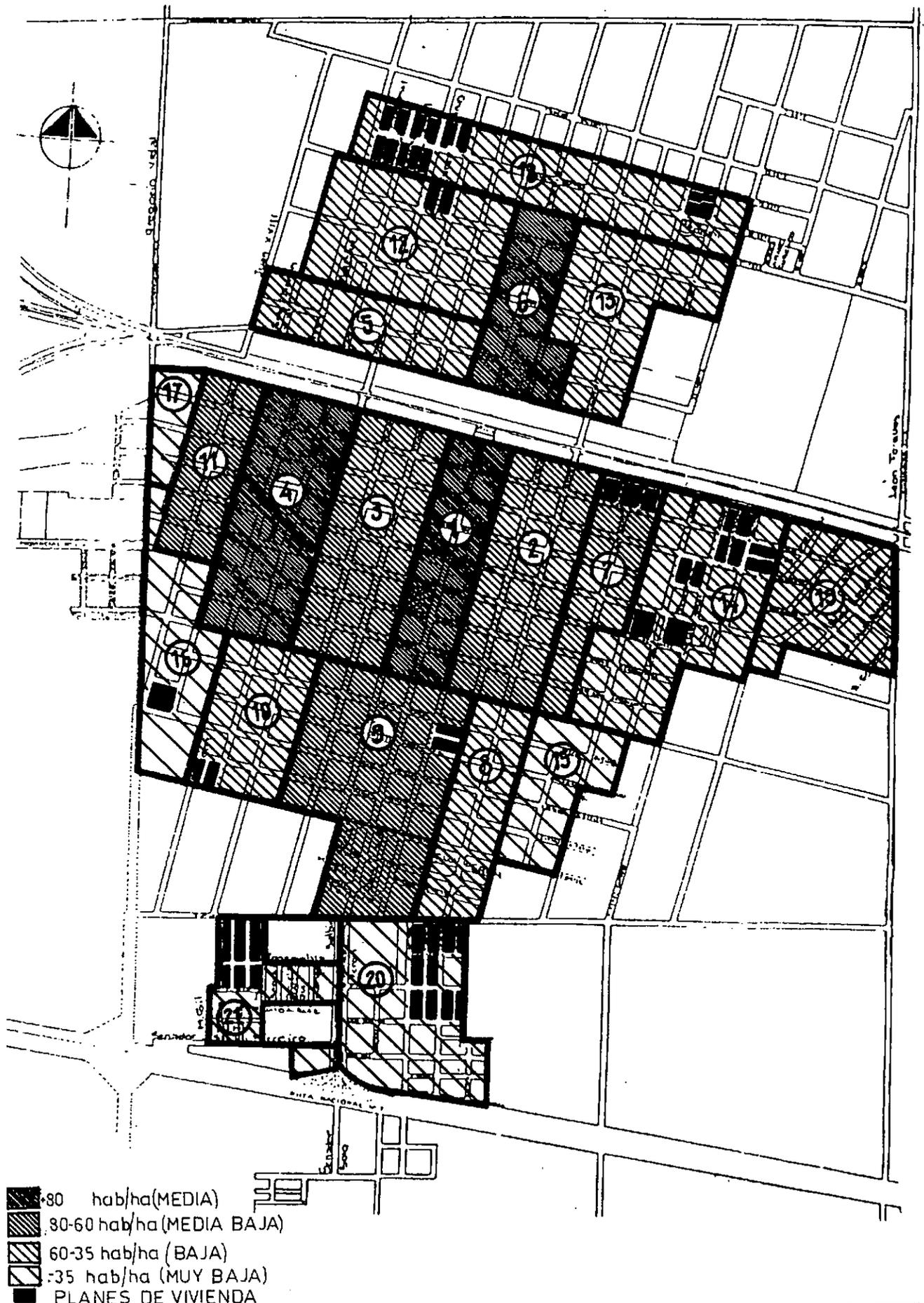
FUENTE: Elab. Propia

FEB. 1994

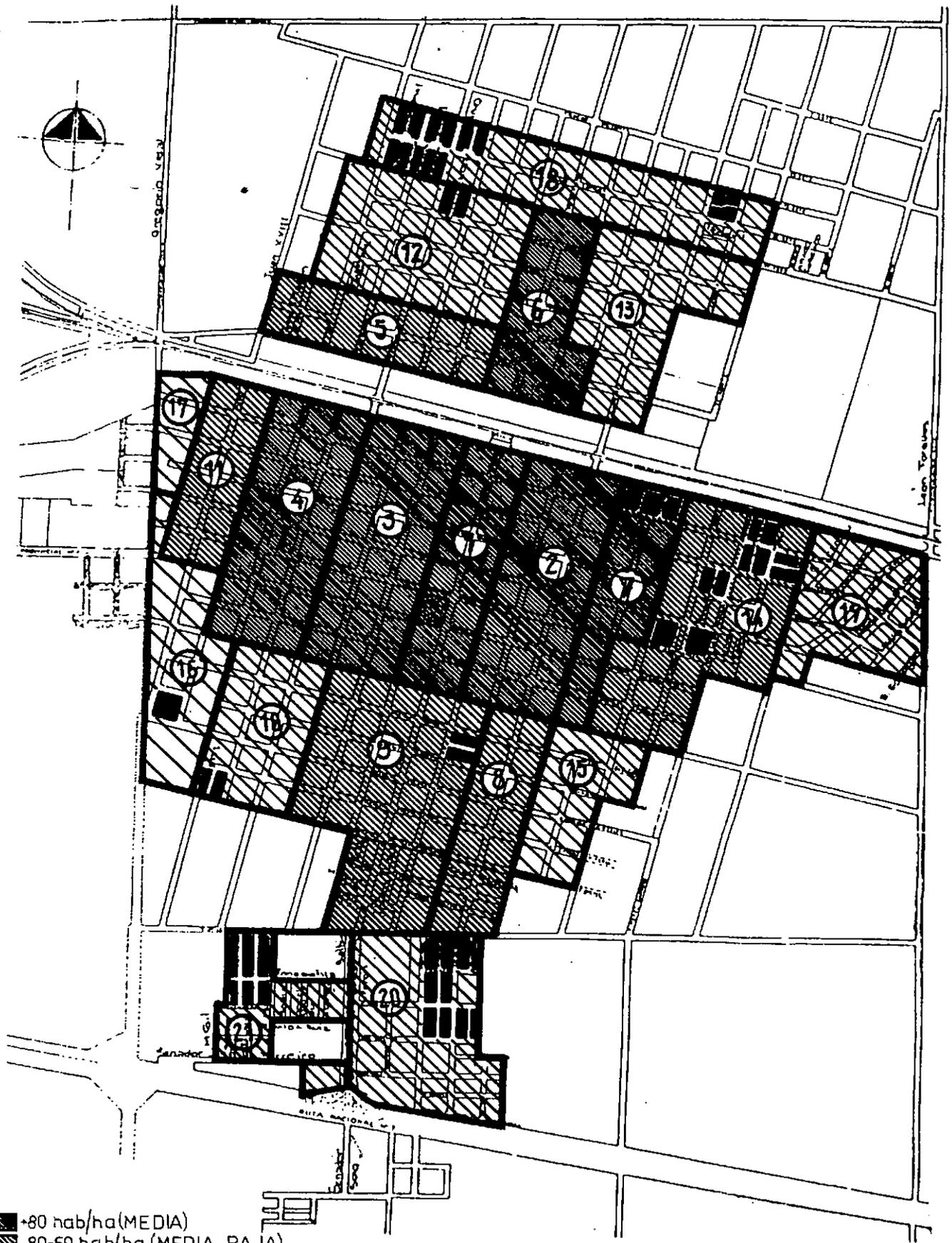


- +80 hab/ha (MEDIA)
- ▨ 80-60 hab/ha (MEDIA BAJA)
- ▧ 60-35 hab/ha (BAJA)
- PLANES DE VIVIENDA

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
 PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO
 CIUDAD DE LABOULAYE - PCIA. DE CORDOBA
 PLANO Nº52 DENSIDADES RESIDENCIALES NETAS POR UNIDAD DE ANALISIS
 (ALTERNATIVA 1B)
 ESC 1/20000 FUENTE: Elab. Propia FEB. 1994

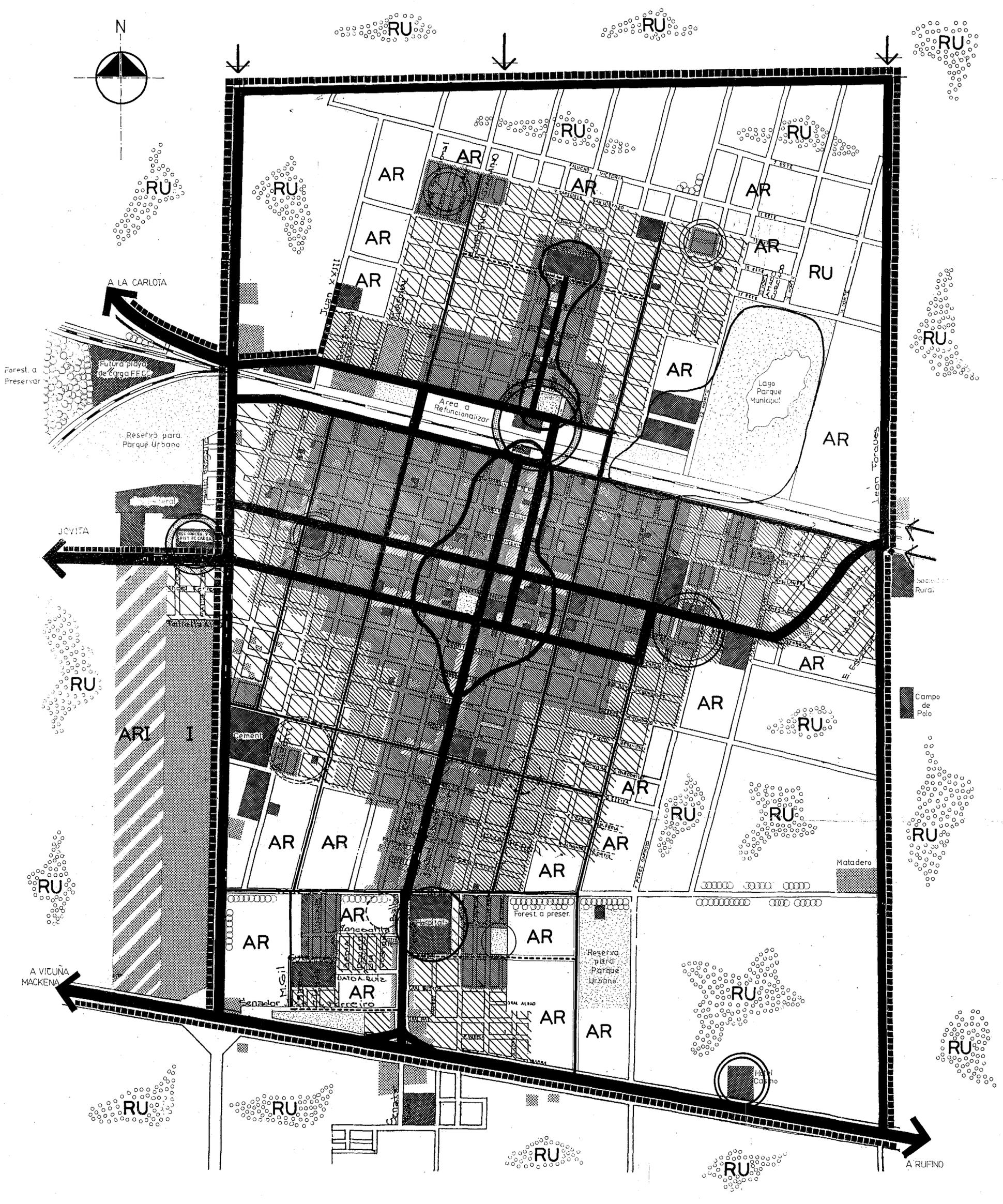
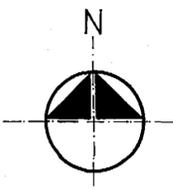


CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
 PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO
 CIUDAD DE LABOULAYE - PCIA. DE CORDOBA
 PLANO Nº53 DENSIDADES RESIDENCIALES NETAS POR AREA DE ANALISIS
 (ALTERNATIVA 2 A)
 ESC 1/20000 FUENTE: Elab. Propia FEB. 1994



- +80 hab/ha (MEDIA)
- ▨ 80-60 hab/ha (MEDIA BAJA)
- ▧ 60-35 hab/ha (BAJA)
- ▩ -35 hab/ha (MUY BAJA)
- PLANES DE VIVIENDA

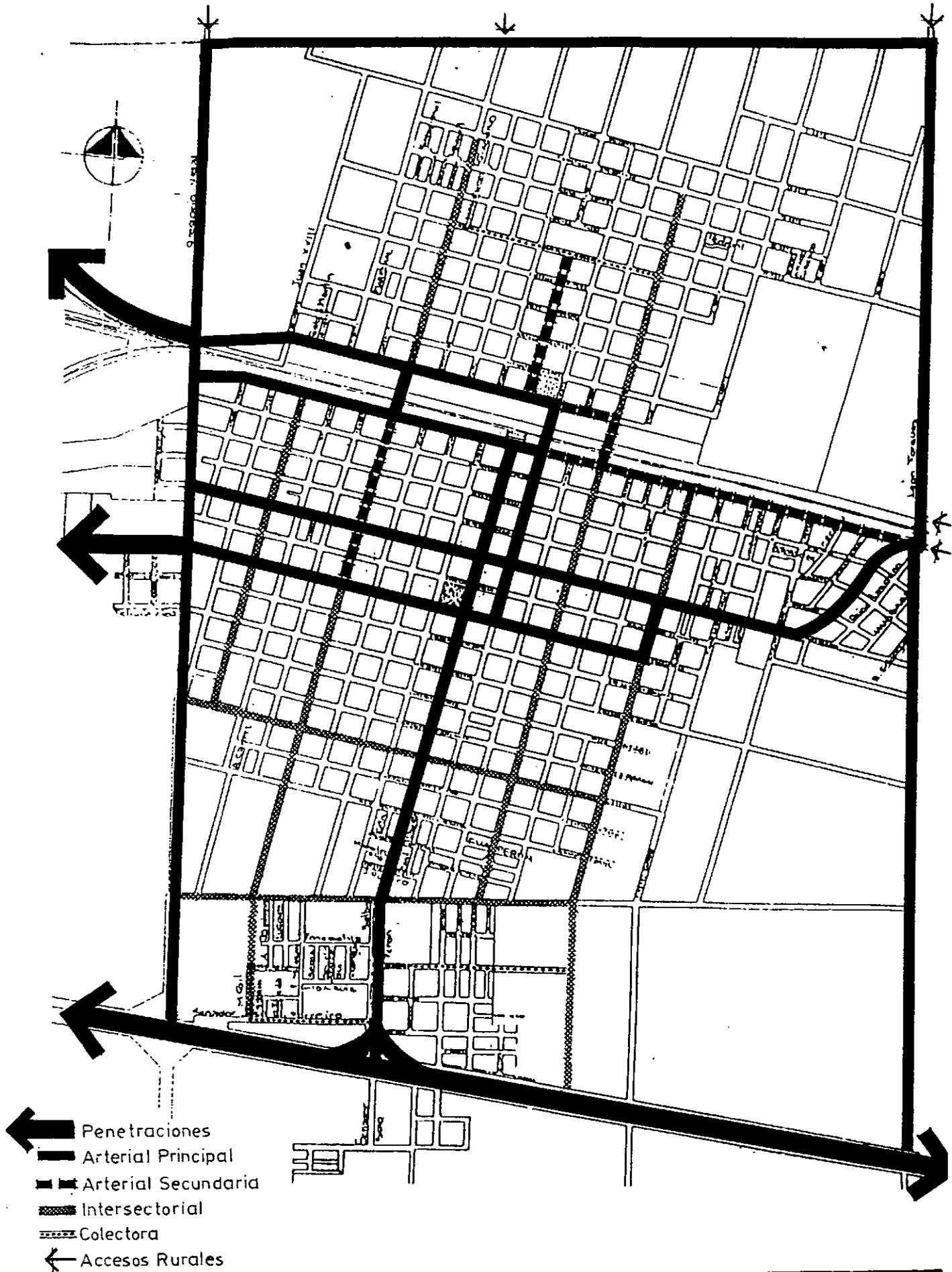
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
 PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO
 CIUDAD DE LABOULAYE - PCIA. DE CORDOBA
 PLANO Nº 54 DENSIDADES RESIDENCIALES NETAS POR AREA DE ANALISIS
 (ALTERNATIVA 2B)
 ESC 1/20000 FUENTE: Elab. Propia FEB. 1994



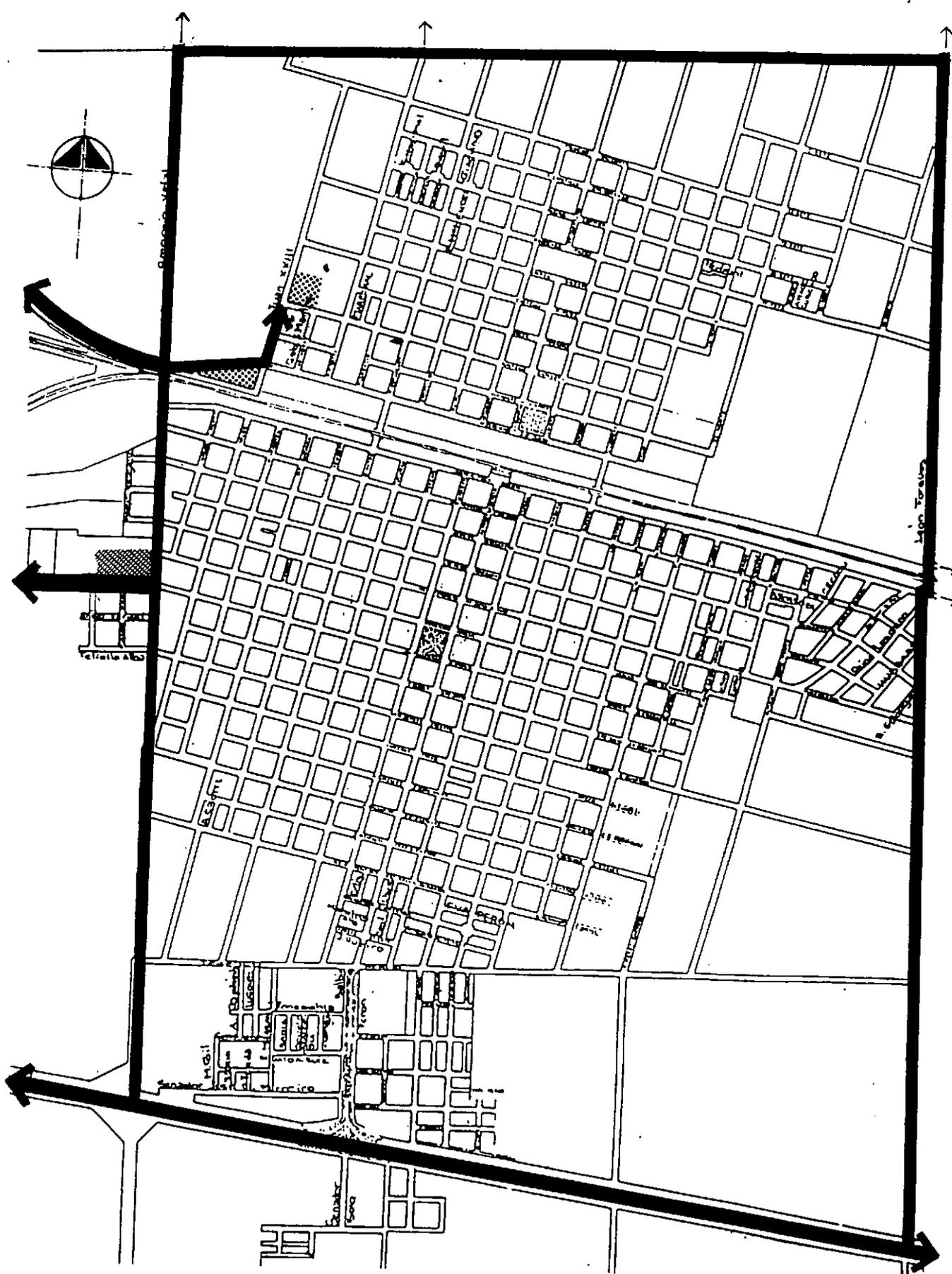
- PENETRACIONES
- ▬ ARTERIAL PRINCIPAL
- ▬ ARTERIAL SECUNDARIA
- ▬ INTERSECTORIAL
- ▬ COLECTORA
- ▬ TRANSITO PESADO
- ▬ FERROCARRIL
- ▬ ACCESO RURAL
- ▨ RESIDENCIAL DENSIDAD MEDIA
- ▨ RESIDENCIAL DENSIDAD MEDIA BAJA
- ▨ RESIDENCIAL DENSIDAD BAJA
- ▨ RESIDENCIAL DENSIDAD MUY BAJA
- ▨ COMERCIAL Y SERVICIOS
- ▨ EQUIPAMIENTOS
- ▨ INDUSTRIAL

- VERDE
- FORESTACION
- RURAL
- NODO MULTIFUNCIONAL URBANO-REGIONAL
- NODO INSTITUCIONAL, RECREATIVO Y COMERCIAL URBANO-REGIONAL
- NODO INSTITUCIONAL URBANO-REGIONAL
- NODO RECREATIVO DEPORTIVO URBANO REGIONAL
- NODO DE SERVICIOS REGIONAL
- NODO RECREATIVO Y DE SERVICIOS REGIONAL
- NODO SECTORIAL
- NODO BARRIAL SECTORIAL
- NODO BARRIAL
- NODO A PROMOVER

AR AREA DE RESERVA
ARI AREA DE RESERVA INDUSTRIAL



CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
 PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO
 CIUDAD DE LABOULAYE - PCIA. DE CORDOBA
 PLANO N°56 RED VIAL PRINCIPAL
 ESC 1/20000 FUENTE: Elab. Propia FEB. 1994



-  Vias de Tránsito Pesado
-  Estación Concentradora y Distribuidora de Cargas
-  Playones de Espera para Molinos

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO
CIUDAD DE LABOULAYE - PCIA. DE CORDOBA
PLANO Nº 58 VIAS DE TRANSITO PESADO
ESC 1/20000 FUENTE: Elab. Propia

FEB. 1994