



ÁDEC

PROYECTAMOS EL DESARROLLO
DE CÓRDOBA



Estudio N°2 / 2017

**> Contribución a la
recuperación del Área Central
de la Ciudad de Córdoba**



Estudio 

> Estudio del Área Central de la Ciudad de Córdoba

Contribución a la recuperación del Área Central de la Ciudad de Córdoba

Coordinación general:
Mónica Elisa Sánchez

Equipo técnico:
Luciana Inés Repiso
Estefanía Natalia Rodríguez
Guillermo Daniel Mir
María José García Montaldo
Angelina Garnica

Córdoba, Febrero 2017
ADEC - Agencia para el Desarrollo
Económico de la Ciudad de Córdoba





“ESTUDIO DEL AREA CENTRAL DE LA CIUDAD DE CORDOBA”

Contribución a la recuperación del área Central de la ciudad de Córdoba

Objeto del estudio

Elaborar un estudio diagnóstico que identifique problemas, necesidades y potencialidades del área central de la ciudad de Córdoba y que sirva como base para elaborar un futuro plan integral orientado a su recuperación.

Fundamentación

Realizar un estudio de un área central con altísimo valor simbólico, identitario, histórico, socio-cultural, económico como es el caso del Área Central de la ciudad de Córdoba, implica considerar su carácter multifuncional, complejo, diverso. Se entrelazan en esta zona tan significativa de la ciudad procesos de distinta naturaleza y lógicas, de distintas escalas. Su rol histórico y actual se vincula directamente no sólo por lo que ocurre en su interior, sino también por sus interrelaciones con las demás áreas urbanas, con la región metropolitana y con el contexto regional.

Procesos, fenómenos y dinámicas sociales, económicas, políticas se relacionan aquí de manera intensa, y se manifiestan mediante variados aspectos urbanos y físicos, sintetizados en la calidad espacial, paisajística, y en la calidad de vida que el área ofrece.

Se entiende por “recuperación” a la intervención que involucra tanto acciones en las dimensiones físicas como en las económicas y sociales del desarrollo urbano para revertir los procesos de deterioro socio-económicos y físico-espaciales de las áreas centrales. Para ello, se requiere de la acción pública, porque el sector público es el único actor con capacidad de desarrollar una visión a largo plazo y que cuenta con los instrumentos necesarios para abordar el problema en forma integral. Uno de los desafíos de una política de recuperación de las áreas centrales es la coordinación de los diversos actores sociales que inciden en el desarrollo de las mismas. Su consideración es clave para la gestión de la recuperación, a los fines de abordar desde el diagnóstico los problemas relacionando los actores vinculados a los mismos y a las demandas y necesidades que los distintos actores manifieste; y no menos importante es el objetivo de considerarlos desde las primeras instancias para una planificación factible de ejecutar acciones concretas en un estadio posterior a la misma.

Equipo técnico

Arquitecta, Planificadora Urbana y Regional **Mónica Elisa Sánchez**

Arquitecta, Urbanista **Luciana Inés Repiso**

Arquitecta, Paisajista **Estefanía Rodríguez**

Arquitecto, Urbanista **Guillermo Mir**

Lic. en Sociología **María José García Montaldo**

Lic. en Economía **Angelina Garnica**



P1

PRODUCTO 1

Relevamiento y sistematización de estudios (diagnósticos y propuestas) realizados sobre el Área Central en sus diversos aspectos, urbanos, sociales y económicos

- 1.1. Relevamiento y sistematización de antecedentes de estudios y propuestas para el Área Central Córdoba
- 1.2. Interpretación valorativa comparativa de los antecedentes
- 1.3. Síntesis comparativa de los límites de las áreas/subáreas determinadas por los antecedentes

PRODUCTO 2

Relevamiento de experiencias exitosas de recuperación de Áreas Centrales

- 2.1. Fichas de Sistematización de experiencias de recuperación de Áreas Centrales
- 2.2. Sistematización de las temáticas clave en las experiencias de recuperación de áreas centrales y aportes al caso del Área Central Córdoba

PRODUCTO 3

Diagnóstico del Área Central

- 3.1. Caracterización General del Área Central
- 3.2. Estudio de Actores
- 3.3. Caracterización particularizada de las subáreas, ejes y nodos del Área Central
- 3.4. Reconocimiento de la situación tendencial del Área Central: problemas, necesidades y demandas futuras
- 3.5. Anexos

4

PRODUCTO 4

Bases para la elaboración de un plan integral de intervención y propuesta metodológica para abordar un potencial trabajo con los actores del área

- 4.1. Diagnóstico de la situación actual y tendencial del Área Central
- 4.2. Perfiles de desarrollo propuestos
- 4.3. Propuesta metodológica de trabajo con actores locales
- 4.4. Anexos

P1

Relevamiento y sistematización de estudios (diagnósticos y propuestas) realizados sobre el Área Central en sus diversos aspectos, urbanos, sociales y económicos



RESULTADOS PRODUCTO 1

Introducción

El Documento que se presenta contiene el resultado de las tareas realizadas vinculadas con el **Producto 1. Relevamiento y sistematización de estudios (diagnósticos y propuestas) realizados sobre el área central en sus diversos aspectos, urbanos, sociales y económicos**

Este informe se organiza de acuerdo con la estructura general de la propuesta técnica metodológica presentada a los fines la convocatoria para el Estudio del Área Central de la Ciudad de Córdoba.

Las instancias metodológicas propuestas son las siguientes:

ETAPA

PRODUCTO 1: ANÁLISIS de ANTECEDENTES de ESTUDIOS del ÁREA CENTRAL

SUBETAPAS

1.1. RELEVAMIENTO y SISTEMATIZACIÓN de ANTECEDENTES de ESTUDIOS y PROPUESTAS para el ÁREA CENTRAL CÓRDOBA

1.2. INTERPRETACIÓN VALORATIVA COMPARATIVA de los ANTECEDENTES de ESTUDIOS

1.3. SÍNTESIS COMPARATIVA de los LÍMITES de las ÁREAS/SUBÁREAS determinadas en los ANTECEDENTES

RESULTADOS

1. IDENTIFICACIÓN PRELIMINAR de las **PROBLEMÁTICAS** y **POTENCIALIDADES** del **ÁREA CENTRAL CÓRDOBA** e **INFORMACIÓN BASE** para la **ELABORACIÓN** del **DIAGNÓSTICO** en el **PRODUCTO 3**

2. RE-DEFINICIÓN de los **LÍMITES** del **ÁREA CENTRAL CÓRDOBA**

3. DELIMITACIÓN PRELIMINAR de **ÁREAS, SUBÁREAS, EJES/CORREDORES** y **NODOS**: para realizar el Diagnóstico en el Producto 3

A continuación se hace una síntesis de los contenidos de las distintas Subetapas.

Subetapa 1.1. Relevamiento y sistematización de antecedentes de estudios y propuestas para el Área Central Córdoba

Dada la gran cantidad de información relevada y las consultas realizadas a informantes clave, se presentan los resultados de esta Subetapa en varios cuadros y fichas de síntesis analíticas.



➔ CUADRO de INSTITUCIONES / INFORMANTES CLAVE / OTROS MEDIOS CONSULTADOS / ENTREVISTAS

En el mismo se ordenó la información según el siguiente esquema:

- Instituciones consultadas: Instituciones estatales (Municipio y Provincia), Instituciones educativas, de investigación y desarrollo. Instituciones mixtas, Cámaras Empresariales. Otras fuentes de información
- Informante clave (nombre y cargo o rol), para cada una de ellas
- Temáticas problemas abordados
- Emergentes para retomar en otros productos

➔ CUADRO SÍNTESIS DE PLANES VINCULADOS CON EL ÁREA CENTRAL CÓRDOBA

En este cuadro se listan todos los planes consultados. En el mismo se ordenó la información según el siguiente esquema: Instituciones, Año, Equipo Técnico, Tema-problema que aborda el Plan, Etapas que desarrolla el Plan (Diagnóstico, Propuestas, Proyectos previstos, en ejecución, no ejecutados. Se indica únicamente, si dichos planes estudian el área central, y cuáles de las etapas del proceso de planificación se concretan.

➔ FICHAS DE SÍNTESIS ANALÍTICAS DE PLANES

Del cuadro precedente surgió que todos los Planes abordan el estudio del Área Central, pero llegando a distintas instancias del proceso de planificación.

Para el análisis particularizado de los Planes, en las fichas se sintetizan sus contenidos según los siguientes temas y aspectos:

- ➔ TÍTULO DEL ANTECEDENTE
- ➔ Autor, lugar y fecha del antecedente
- ➔ Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.)
- ➔ Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos
- ➔ Aspectos y variables consideradas
- ➔ Instancias analíticas
- ➔ Reconocimiento de problemáticas
- ➔ Reconocimiento de potencialidades
- ➔ Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)
- ➔ Instancias temporales
- ➔ Fuentes de datos utilizadas

➔ CUADRO DE SÍNTESIS DE CONTENIDOS COMPARATIVOS DE LOS PLANES VINCULADOS CON EL ÁREA CENTRAL CÓRDOBA

Los contenidos desarrollados en las fichas precedentes, se sintetizan en un cuadro en el que se señalan *Problemáticas*, *Potencialidades*, *Propuestas/Proyectos* de los diversos planes en forma comparativa.



➔ **FICHA DE SÍNTESIS ANALÍTICAS DE LOS PROYECTOS PARA EL ÁREA CENTRAL**

Del relevamiento de algunos proyectos propuestos para el Área Central, se seleccionaron los que se consideraron relevantes en esta instancia, y para cada uno de ellos se elaboró una ficha síntesis en las que se analizaron los siguientes temas y aspectos:

- TÍTULO DEL PROYECTO
- Autor, lugar y fecha del proyecto
- Área, subáreas, ejes de intervención
- Reconocimiento de problemáticas
- Idea de la propuesta
- Propuestas de proyectos: lineamientos, etapas, subproyectos
- Mecanismos de gestión y financiamiento
- Instancias temporales
- Fuentes de datos utilizadas

➔ **CUADROS SÍNTESIS DE INVESTIGACIONES CONSULTADAS VINCULADAS CON EL ÁREA CENTRAL CÓRDOBA**

En este cuadro se listan todas las investigaciones consultadas. En el mismo se ordenó la información según el siguiente esquema: Instituciones, Año/Período, Equipo de Investigación, Título del Proyecto de Investigación, Temas abordados vinculados con el Área Central Córdoba, y en el caso afirmativo, se señalan las Instancias metodológicas (análisis-recomendaciones) que desarrolla la investigación.

➔ **FICHAS DE SÍNTESIS ANALÍTICAS DE INVESTIGACIONES**

Del cuadro precedente surgieron sólo tres investigaciones abordan el estudio del Área Central. Para el análisis particularizado de las Investigaciones, en las fichas se sintetizan sus contenidos según los siguientes temas y aspectos:

- ➔ TÍTULO DEL ANTECEDENTE
- ➔ Autor, lugar y fecha del antecedente
- ➔ Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.)
- ➔ Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos
- ➔ Aspectos y variables consideradas
- ➔ Instancias analíticas
- ➔ Reconocimiento de problemáticas
- ➔ Reconocimiento de potencialidades
- ➔ Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)
- ➔ Instancias temporales
- ➔ Fuentes de datos utilizadas



➤ CUADROS SÍNTESIS DE PUBLICACIONES VINCULADOS CON EL ÁREA CENTRAL CÓRDOBA

Se elaboraron dos cuadros: uno en el que se listan todas las publicaciones consultadas y otro en el que se sintetizan algunos contenidos de algunas publicaciones consultadas que abordan el estudio del Área Central.

En ellos se ordenó la información según el siguiente esquema: Título y tipo de publicación, año/período, autores, temáticas que desarrolla y si aborda o no temas vinculados en el Área Central, y si los aborda, si se plantea un Diagnóstico y/o Recomendaciones.

Las publicaciones se agruparon del siguiente modo:

- ✓ Publicaciones en eventos científicos técnicos y profesionales
- ✓ Publicaciones en libros y revistas on line/impresas

➤ FICHAS DE SÍNTESIS ANALÍTICAS DE PUBLICACIONES

Para las publicaciones que abordan el estudio del Área Central que se consideran de interés, se elaboraron unas fichas de síntesis analíticas en las que se analizaron los siguientes temas y aspectos:

- TÍTULO DEL ANTECEDENTE
- Autor, lugar y fecha del antecedente
- Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.)
- Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos
- Aspectos y variables consideradas
- Instancias analíticas
- Reconocimiento de problemáticas
- Reconocimiento de potencialidades
- Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)
- Instancias temporales
- Fuentes de datos utilizadas

Subetapa 1.2. Interpretación valorativa comparativa de los antecedentes de estudios

En esta Subetapa, se pretende dar respuesta al **Resultado Identificación preliminar de las problemáticas y potencialidades del Área Central Córdoba e información base para la elaboración del Diagnóstico en el Producto 3.**

Para ello, se hace una valoración de los principales problemas, potencialidades y propuestas que surgen de las investigaciones y publicaciones, de otras fuentes (medios de prensa, otros y entrevistas) y de los planes.

La interpretación valorativa se organiza a partir de las tres dimensiones que estructurarán el *Diagnóstico del Área Central* en el *Producto 3*: dimensión físico-espacial-ambiental, dimensión socio-económica y dimensión institucional-legal, a los fines de interrelacionar esta valoración de antecedentes con aquel Diagnóstico.

Los contenidos la Subetapa 1.2., se organizan del siguiente modo:



- 1.2.1. Síntesis de los problemas, potencialidades y propuestas de las investigaciones y publicaciones**
 - a. Temáticas principales recurrentes
 - b. Principales potencialidades
 - c. Principales problemáticas
 - d. Principales recomendaciones
 - e. Límites Área Central/ sub-áreas, ejes, nodos

- 1.2.2. Síntesis de los problemas, potencialidades y propuestas de otras fuentes: medios de prensa, otros y entrevistas**
 - a. Medios de Prensa y otros
 - b. Entrevistas a instituciones

- 1.2.3. Síntesis de los problemas, potencialidades y propuestas de los planes**
 - a. Reconocimiento de las principales problemáticas
 - b. Reconocimiento de las principales potencialidades
 - c. Reconocimiento de las propuestas: lineamientos-estrategias y proyectos
 - d. Caracterización preliminar de las subáreas emergentes de los planes

El último apartado de esta Subetapa, es **1.2.4. Síntesis de los proyectos**, en la cual, se señalan las principales temáticas que plantean los mismos, sean ideas o concretos proyectos de obra física.

Subetapa 1.3. Síntesis comparativa de los límites de las áreas/subáreas determinadas en los antecedentes

Para dar respuesta al **Resultado Re-definición de los límites del Área Central Córdoba**, se consideraron principalmente los antecedentes de los *planes* analizados que involucran el Área Central, y aquellos específicos del Área, como así también las *normativas urbanas* aplicables a la misma.

En 8 gráficos se muestran los límites planteados en los diversos estudios, y en dos gráficos se realiza una síntesis en la que se superponen todas las delimitaciones.

Para dar respuesta al **Resultado Delimitación preliminar de áreas, subáreas, ejes/corredores y nodos**, para realizar el Diagnóstico para Producto 3, se realiza una primera aproximación a tal delimitación, que se expresa en un gráfico síntesis.

Finalmente, se plantean las **Conclusiones del Producto 1**, en las cuales se señalan algunos de los aspectos más relevantes de todos los antecedentes consultados y analizados.



INSTITUCIONES / INFORMANTES CLAVE / OTROS MEDIOS CONSULTADOS / ENTREVISTAS

Instituciones consultadas		Informante clave (nombre y cargo o rol)	Temas problemas abordados	Emergentes para retomar en otros productos
Repartición	Dependencia			
Instituciones estatales. Municipio y Provincia				
Municipalidad de Córdoba	Subsecretaría de Planificación	Subsecretaria. Arq. Leticia Gómez	Estudios y proyectos que se están realizando Áreas clave a consultar en la Municipalidad	Se derivan consultas a realizar en áreas clave de la Municipalidad.
	IPLAM Ciudad Instituto de Planificación Municipal	Directora. Arq. Elvira Fernández	Revitalización del sistema peatonal del centro histórico del área central	Datos de obras a concretarse para retomar como parte del <i>Producto 3</i> .
	Subsecretaría de Ambiente	Director de Espacios Verdes. Ing. Sidio Daniel Prina Directora de Evaluación de Impacto Ambiental. Biol. María Alejandra Toya	Sectores de la Ciudad con más "carga de usuarios" Situación de la basura y cartoneros en peatonales Contaminación ambiental Plagas (palomas y perros) Vendedores ambulantes Personas en situación de calle. Área "especial Mercado Norte" Algunos lineamientos del Proyecto "bici sendas en el área central"	Municipalidad de Córdoba: Dir. de Estadísticas y Censos. Sra. María Natalia Gadea. Dirección del Área Central. Centros Verdes (CRECE), Coordinadora Sra. Ana Villa Rolla. Observatorio Ambiental, Sr. Carlos Poncio. Subdirección de Programación y Gestión Ambiental. Sra. Analía Noemí Righetti. Subsecretario de Desarrollo Social Sr. Walter Rubén Ferreyra.



	Dirección de Catastro	Directora. Ing. Civil Silvia Estela Miras	Documentación facilitada: Carta Catastral completa del Área de Estudio Esc 1:1000	A consultar si fuera necesario
	Dirección de Planeamiento Urbano. Patrimonio Arquitectónico Urbano	Subdirectora de Planeamiento Urbano. Arq. María Pía Monguillot	Documentación facilitada respecto a la conservación del patrimonio / Centro histórico: * Catálogo del Centro Histórico 2013. * Plano del Centro Histórico. * Plano de galerías comerciales. * Fichas de Inmuebles. * Mercado Norte. Catálogo del Mercado Norte 2013. * Plano y fichas de inmuebles.	A consultar si fuera necesario
	Dirección de Planeamiento Urbano. Patrimonio Arquitectónico Urbano	Cargo profesional. Arq. Betiana Doffo	Fondo especial. Consejo Asesor de Patrimonio de la ciudad de Córdoba. Certificado de Edificabilidad. Potencial Transferible (CEPT). Problemáticas actuales con respecto a la conservación y estado de bienes patrimoniales.	
	Dirección del Área Central	Director. Carlos Martineau		Queda pendiente una entrevista.
	Dirección de Planeamiento Urbano	Director de Planeamiento Urbano. Arq. Santiago Giunta Jefe de Departamento de	“Plan integral de la Revisión de la normativa”. Ordenamiento Jurídico. Ordenanza N° 8.057. 12.483 Estudio del Mercado Norte. Plan Director del Área Central (no	Queda pendiente una reunión y la entrega del material solicitado (Proyectos de obras privadas previstos o con factibilidad de ejecución. Parcelas particulares o singulares que pudieran albergar proyectos que



		Planificación General. Arq. Alejandro Flores	está publicado)	requieran estudios particularizados. Proyecto de equipamientos previstos y/o con factibilidad de ejecución situados en parcelas singulares por su tamaño y dimensión.
Gobierno de la Provincia de Córdoba	Secretaría de Equidad y Promoción del empleo.	Jefa del Área de Intermediación Laboral. Lic. Agustina Pilar Rodríguez	Información facilitada: Lista completa de cámaras y base de SIFCoS (Sistema de Información para el Fortalecimiento de la Actividad Comercial y de Servicios)	A consultar si fuera necesario
Instituciones educativas, de investigación y desarrollo				
Universidad Nacional de Córdoba	ISIT Instituto Superior de Ingeniería del Transporte	Director. Ing. Alejandro Tanco	Estudios de tránsito y transporte referidos al Área Central. <i>No han realizado.</i> Están realizando el estudio de tránsito del nodo Plaza España	NO
		Docente-Investigador. Ing. Jorge Galarraga	Estudios de tránsito y transporte referidos al Área Central	NO



	IIFAP Instituto de Investigación y Formación en Administración Pública	Directora Mgter. Silvana López Investigador. Mgter. Claudio Tecco	Estudios e Investigaciones referidas al Área Central. <i>No han realizado.</i>	Posible entrevista al Mgter. Claudio Tecco para <i>Producto 3</i>
	Observatorio Urbano de Córdoba	Coordinadora. Mgtr. Arq. Andrea Cometto	Procesamiento de información en mapas que expresan un conjunto de indicadores urbanos referidos a las temáticas de vivienda, desarrollo social y erradicación de la pobreza, gestión ambiental, desarrollo económico y gobernabilidad, emergente de diversas fuentes, como datos censales., entre otros.	<i>Producto 3:</i> Construcción de mapas de indicadores que impacten sobre el Área Central.
	Carrera de Geografía. Facultad de Filosofía y Humanidades	Profesor Adjunto a Cargo de Geografía Urbana. Mgtr. Diego Hernán Omar	Estudios específicos respecto al Área central.	<i>Producto 1:</i> no existen trabajos y publicaciones específicas. <i>Producto 3:</i> Sugirió contacto con Prof. Carla Pedrazzani (co autora de una publicación resultado de voluntariado universitario UNCOR 45 -2013: "Alberdi no se vende".
	Instituto de Antropología de Córdoba	Dra. en Ciencias Sociales Natalia Bermúdez	Estudios específicos respecto al área central.	<i>Producto 1:</i> No existe publicación específica. <i>Producto 3:</i> El libro "Merodear la ciudad" podría aportar aspectos de análisis respecto a quiénes



				son o se siente habilitados para visitar el área de estudio.
	GIITT Grupo de Investigación en Industria, Territorio y Trabajo. Facultad de Filosofía y Humanidades	Dra. en Geografía Luciana Búffalo	Estudios específicos respecto al área central.	<i>Producto 1:</i> No existe publicación específica. <i>Producto 3:</i> Ofrecen material sobre conflictos en la zona sur y publicación con reflexiones teóricas sobre el concepto de conflicto territorial que estará disponible hacia fin de mes.
	Facultad de Psicología	Mgtr. Alejandra Marta Bertolez	Estudios específicos respecto al área central.	<i>Producto 1:</i> no existe publicación específica. <i>Producto 3:</i> ofrece entrevista para comentar trabajos en barrio vulnerables (cuyos niños podrán trasladarse eventualmente al Área Central).
Universidad Católica de Córdoba	Instituto del Patrimonio "Marina Waismann". Facultad de Arquitectura	Dr. Arq. Pedro Cufre	Estudio de obras de arquitectura Art Nouveau en el Área Central.	Estudios en proceso que serán de valor para elaboración de mapas para el <i>Producto 3</i> .
CONICET Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas - CBA	CEVE Centro Experimental de la Vivienda Económica	Dra. Arq. Daniela Gargantini	Estudios específicos respecto al Área Central.	<i>Producto 1:</i> Información de la Red Ciudadana Nuestra Córdoba. <i>Producto 3:</i> Se pautó entrevista para relevamiento de conflictos y problemas detectados en el Área Central.



	IDH Instituto de Humanidades	Dra. en Estudios Sociales de América Latina Julieta Capdevielle	Estudios específicos respecto al Área Central.	<p><i>Producto 1:</i> no existe publicación específica.</p> <p><i>Producto 3:</i> existen publicaciones que pueden contribuir a la elaboración del diagnóstico teniendo en cuenta a la ciudad y sus fenómenos de forma integral. Algunas de éstas podrían ser: “Cambios y continuidades de los grupos desarrollistas y su incidencia en la ciudad de Córdoba, Argentina”; “Miedo, (in)seguridad y violencia en el entramado social” y “Estrategias de promoción inmobiliaria en la producción de la ciudad. El caso del “desarrollista” Gama en la ciudad de Córdoba, Argentina”.</p>
	CIECS Centro de Investigaciones y Estudios sobre Cultura y Sociedad	Mgtr. en Comunicación y Cultura Contemporánea María Eugenia Boito	Estudios específicos respecto al Área Central.	<p><i>Producto 1:</i> sin publicaciones específicas, sugirió contacto con la Dra. Molinatti.</p> <p><i>Producto 3:</i> existen trabajos que pueden contribuir a la elaboración del diagnóstico teniendo en cuenta a la ciudad y sus fenómenos de forma integral. Algunos de ellos son: “Urbanismo estratégico y segregación clasista. Identificación y descripción de algunas imágenes y vivencias de las alteridades de clase en el espacio urbano cordobés (‘ciudades-barrios’, 2007); “Definiciones y redefiniciones de la interacción inter-clases</p>



				en contextos de guetización. Una exploración sobre las heterogéneas significaciones del Respeto" y "La gestión habitacional de la pobreza en Córdoba: el antes y después de las ciudades-barrios".
Instituciones mixtas, Cámaras Empresariales, otros				
ADEC Agencia para el desarrollo económico de la ciudad de Córdoba		Gerente Técnico y Proyectos. Mgtr. en Formulación y Evaluación de Proyectos Jorge Pellici	<ul style="list-style-type: none"> • Investigaciones previas vinculadas con el Área Central. • Informantes claves para contactar. • Antecedentes del proyecto y expectativas. • Rol de ADEC en proyectos futuros para el Área Central. • Experiencia acumulada como Institución donde conviven actores públicos y privados. • Uso como ciudadano del Área Central. 	<p><i>Producto 3.</i> <i>Diagnóstico perceptivo:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Motivos por los que el centro no resulta atractivo. • Usos y apropiaciones del Área Central por parte de distintos actores. <p><i>Diagnóstico socioeconómico:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Estudio Prospectivo de la Gestión de Residuos Urbanos de la Ciudad de Córdoba. <p><i>Producto 4:</i> Diseño e implementación de una metodología participativa de articulación público-privada con un abordaje a escala barrial a partir de un enfoque territorial.</p>
CCC Cámara de Comercio de Córdoba		Director General. Cristian Pastore	Límites y zonas del Área central. Ideas de proyecto: "Ente autárquico para la Administración del Área Central". Procedimientos para la habilitación	<i>Producto 3</i> Entrevista Sr. Fiorani.



			<p>de negocios. “Fenómeno Patio Olmos”. Transformaciones del centro a través de los años (traslado de grandes marcas y subdivisión de lotes para más rentabilidad). “La complejidad del centro”. Socios de la Cámara de Comercio. Grandes locales deportivos. Proporcionó antecedentes referidos a estudios, notas, comunicados, etc.; Ordenanza 10.378 - Regulación de la publicidad efectuada mediante anuncios publicitarios en la Ciudad de Córdoba.</p>	
CEDUC Cámara de Desarrollistas Urbanos de la ciudad de Córdoba		Presidente. Ing. César Martínez	<p>Demanda de inversiones inmobiliarias en el Área Central. Trabas o inconvenientes para emprender desarrollos urbanos privados sobre áreas en promoción. Relación CEDUC – Municipalidad. Factores claves para evaluar las posibilidades de inversiones. Foro de la Construcción Privada.</p>	Comisión de Urbanismo / CEDUC Arq. Ezequiel Novillo y Sr. Atilio Buglioti.
Cámara de Inmobiliarios de la Prov de Córdoba		Presidente. Juan Martin Dahan	<p>Estudios y/o informes vinculados a las perspectivas que visualizan desde la Cámara con respecto al mercado inmobiliario.</p>	Reunión pendiente a coordinar con miembros claves del Área Central y el envío de la información solicitada.



Cámara de Pequeños y Medianos Empresarios APYME		Presidente. Eduardo Fernández	Información respecto a estudios y/o informes respecto a la situación de pequeños y medianos empresarios en el ámbito del Área Central.	Envío pendiente de la información solicitada.
--	--	----------------------------------	--	---

OTRAS FUENTES DE INFORMACIÓN				
FUENTE	TÍTULO	AÑO	TEMAS	ACTORES DETECTADOS
Diario La Voz del Interior	<i>Apunten al que estaciona mal: los desarrollistas exigen sanciones duras</i>	16/06/2016	Empresarios denuncian la falta de controles y piden multas más duras para los infractores que congestionan la ciudad de Córdoba. Desde el Municipio señalan que hay suficientes operativos, pero intentan acelerar la implementación de dos proyectos ya anunciados para mejorar el tránsito.	Pablo Farías, Subsecretario de Tránsito. Bloque de ediles Fuerza de la Gente. Cámara Empresarial de Desarrollistas Urbanos de Córdoba (CEDUC)



Diario La Voz del Interior	<i>El Centro de Córdoba de noche, una escenografía que se queda sin actores</i>	12/06/2016	Describe los actores que pueblan el centro de noche. Opinión de actores claves.	Sandra Sachi, Directora de Emergencia Social Municipal. Arq. Fernando Díaz Terreno (vecino)
Diario La Voz del Interior	<i>Un plan para cambiarles la cara al Centro y a tres barrios</i>	21/05/2016	La Municipalidad de Córdoba avanza en el desarrollo de las propuestas ejecutivas para licitar trabajos de puesta en valor de siete sectores del Centro y de las áreas principales de Villa El Libertador, San Vicente y barrio Yofre.	Arq. Elvira Fernández, Directora del Instituto de Planificación Municipal (IPLAM)
Diario La Voz del Interior	<i>La calidad acústica en espacios céntricos es de regular a mala</i>	02/05/2016	Un estudio de la UNC realizó encuestas y mediciones en 12 plazas y paseos de la Capital. En algunos sitios es hasta agradable sentarse para escuchar. Se agrupan paisajes sonoros en tres categorías: sonidos naturales, (los más deseables); humanos (pasos, conversaciones y música); y tecnológicos, los menos aceptados y estudia la relación entre los sonidos de fondo y los que se escuchaban en primer plano.	Arq. Arturo Maristany, Centro de Investigaciones Acústicas y Luminotécnicas (CIAL) de la UNC. Senadora por Córdoba Norma Morandini (presentó proyecto de Ley sobre "Presupuestos mínimos para la calidad acústica", que tiene media sanción).



Diario La Voz del Interior	<i>En la calle: la indigencia también tiene rostro joven</i>	20/04/2016	Desde las direcciones de Emergencia Social y de Defensa Civil municipal, se informó que están en situación de calle “entre 90 y 100 personas” en toda la ciudad. Se trata de números correspondientes a la última medición realizada meses atrás. Consideran que se trata de migrantes de otras provincias o localidades del interior que al no encontrar empleo quedan en la calle. Se resisten a dormir en albergues por las restricciones a la ingesta de alcohol que les imponen.	Walter Ferreyra, a cargo de Desarrollo Social del Municipio. Daniela Sacchi, Titular de Emergencia Social de la Municipalidad de Córdoba.
Diario La Voz del Interior	<i>La Municipalidad decomisó mercadería que se vendía en la vía pública de forma ilegal</i>	24/02/2016	La Municipalidad de Córdoba, a través de distintos operativos realizados por la Dirección de Control Integral, decomisó 10.500 películas truchas y 15 mil anteojos que se vendían de forma ilegal en las calles de Córdoba.	Dirección de Control Integral de la Municipalidad de Córdoba.
Diario La Voz del Interior	<i>La zona de la Manzana Jesuítica, jaqueada por los robos</i>	10/09/2015	Comerciantes, profesionales, instituciones y vecinos del sector enviaron nota de reclamo al gobernador José Manuel de la Sota y al jefe de la Policía de Córdoba, Julio Suárez. El reclamo fue firmado por 55 personas. Piden a De la Sota y a Suárez que envíen policías a la zona “las 24 horas del día, no sólo en el horario de 8 a 22”, ya que muchos comercios fueron asaltados a la madrugada.	



Diario La Voz del Interior	<i>Una maraña de cables invade el espacio aéreo en el Centro</i>	04/09/2015	La mayor parte del cableado aéreo existente en el área central es clandestino, es decir, no posee autorización de la Municipalidad. También perduran líneas antiguas que habían sido instaladas por empresas de telefonía. Existen cuestiones burocráticas que vuelven muy lento el control. En octubre, el Municipio intervendría en el área central para sacar cualquier cableado ilegal.	Héctor Di Forte, Secretario de Infraestructura. Eduardo Baldi a cargo del Ente Municipal de Administración del Espacio Público (EMAES).
Diario La Voz del Interior	<i>Piden ideas para que los cordobeses retornen al Centro</i>	25/07/2015	Opinión de referentes de distintos ámbitos que explican porqué es importante prestarle atención al centro.	Arq. Jorge Monti, Presidente del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Córdoba. Arq. Ian Dutari, Decano de la Facultad de Arquitectura de la UNC. Arq. José Santillán, Decano de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica de Córdoba.
Diario La Voz del Interior	<i>Todos piden un plan para el área central de Córdoba</i>	03/08/2015	Entrevista a referentes claves en el marco de Concurso Proyecto Córdoba Imagina.	Pablo Canedo, ex titular de la Agencia Córdoba Cultura. Roque Lenti, presidente de la desarrollista GNI. Alejandro Cohen, arquitecto y docente FAUD- UNC.



<p>Diario La Voz del Interior</p>	<p><i>Turismo y arte, salidas posibles para el área central</i></p>	<p>09/08/2015</p>	<p>En el tercer encuentro del Proyecta Córdoba-Imagina el Centro, se coincidió en propiciar la instalación de hoteles y espacios para propuestas culturales.</p>	<p>Arq. Alberto Roganti (diseñó las últimas intervenciones “exitosas” en el Centro: las cuadras semi-peatonalizadas de Caseros-Entre Ríos e Independencia). Cheté Cavagliatto, directora teatral. Mateo Borella (titular de la Fundación Centro). Arq. Elvira Fernández, Directora del Instituto de Planificación Municipal (IPLAM). César Martínez, Presidente de la Cámara Empresarial de Desarrollistas Urbanos Córdoba (CEDUC).</p>
<p>Diario La Voz del Interior</p>	<p><i>Transporte multimodal para poder llegar al Centro</i></p>	<p>31/08/2015</p>	<p>En el último encuentro, para generar ideas del Proyecta Córdoba-Imagina el Centro, se planteó la necesidad de sumar alternativas a los ómnibus. También se podrían construir viviendas sociales.</p>	<p>Ing. Jorge Galarraga, Instituto Superior en Investigación del Transporte (ISIT). Juan Adrián Ratti, Psiquiatra y gestor cultural. Arq. Enrique Moisso, miembro del Instituto de Planificación del Área Metropolitana (IPLAM). Arq. Fernando Díaz Terreno docente e investigador universitario.</p>



<p>Multimedia Cadena 3</p>	<p><i>Comerciantes del área central piden más controles</i></p>	<p>10/04/2015</p>	<p>Cuestionamiento de la Cámara de Comercio respecto al accionar de la Municipalidad en torno al problema de la venta ambulante en las calles. Respuesta del Director de Convivencia Ciudadana asumiendo que es un problema muy grande, difícil de erradicar.</p>	<p>Horacio Busso, Presidente de la Cámara de Comercio (2015). Walter Saieg, Ministro de Seguridad de la Provincia de Córdoba. José Fernández, titular de Convivencia Ciudadana del Municipio. Alberto Jiménez, Secretario General de la Municipalidad. Julio César Suárez, Jefe de Policía de la ciudad de Córdoba.</p>
<p>CEDAC Cámara Empresaria del autotransporte de carga de Córdoba</p>	<p><i>Ordenamiento de carga y descarga en el área central</i></p>	<p>2008</p>	<p>Reunión organizada por la Sociedad del Centro para que los distintos actores planteen sus ideas sobre el área central. Nombran la Ordenanza N° 10.879, sancionada en el año 2005, que permite la inversión a través de un mecanismo de repago de impuestos y otras cuestiones</p>	<p>Cámara Empresaria del Autotransporte de Carga de Córdoba (CEDAC). Walter Arriola, Gerente de la Sociedad del Centro. Analía Nievas, Directora General de Planeamiento Estratégico de la Secretaría de Desarrollo Económico de la Municipalidad de Córdoba. Cámara de Hoteleros y Gastronómicos. Cámara de Corredores Inmobiliarios. Cámara de Comerciantes Industriales Mayoristas de la Provincia de Córdoba.</p>



				Fundación "Córdoba nuestra". Asociación Gremial de Empleados de Comercio.
Presencia Mercantil	<i>Centro de Córdoba. Zona de exclusión</i>	S/D	Opinión de diversos actores respecto distintos problemas del área central y posibles formas de intervenir sobre ellos.	Ing. Alejandro Ambrosini, Gerente de Fundación Centro - Unión de Vecinos. Luis Grunhaut, Presidente de la Cámara de Comercio; Luis Oliva, miembro de la Cámara de Comercio. Pablo Chacón, Asociación Gremial de Empleados de Comercio (AGEC). Cámara de Comercio Mayorista.
Municipalidad de la Ciudad de Córdoba		S/D	Acciones realizadas desde la Dirección General del Área Central. Nombran una mesa de diálogo abierta con distintas instituciones.	Cámaras: de Turismo; de Comercio; de Corredores Inmobiliarios; de Comerciantes e Industriales Mayoristas de la Provincia de Córdoba; Asociación Empresaria Hotelera y Gastronómica de la Ciudad. Asociaciones: Fundación Centro, Fundación Córdoba La Nuestra, Asociación de Vecinos del Centro. Autoridades Municipales: Gustavo Adrián Rigoni (Director del Área Central) y Matías Mestre (Director Gral. del Área Central).



Municipalidad de Córdoba	Ordenanza Municipal	S/D	A los fines de fijar y determinar los aspectos administrativos formales establecidos por la Ordenanza N° 10.841, se establece la ubicación transitoria y precaria sobre calle Rosario de Santa Fe entre calles San Martín y Rivadavia.	
Centro Comercial Córdoba (luego Cámara de Comercio)	Tareas coordinadas, necesidad de aplicar políticas activas para rescatar la esencia del casco céntrico, cuestiones frecuentes que plantean los empresarios del área central.	S/D	Notas que ofrecen la posición y propuestas que tuvo la Cámara frente a distintas acciones de la Municipalidad. Se espera conocer la fecha y el contexto en el que fueron elaboradas las notas para poder hacer un análisis más profundo.	Empresarios del Área Central.



CUADRO SÍNTESIS DE PLANES VINCULADOS CON EL ÁREA CENTRAL CÓRDOBA

INSTITUCIONES		AÑO	EQUIPO TÉCNICO	TEMA-PROBLEMA QUE ABORDA EL PLAN	ETAPAS QUE DESARROLLA PLAN		
Repartición	Dependencias				DIAGNÓSTICO	PROPUESTAS	PROYECTOS -Previstos -En ejecución -No ejecutados
Municipalidad de Córdoba	Secretaría de Servicios Públicos	09/1998	Directorio del Proyecto: Ing. Aldo Scagliarini. Arq. Claudia Moroni. Arq. Mónica Sánchez Colaboradores principales: Dr. Ing. Marcelo Zeballos. Ing. Fernando Marhuenda. Ing. Pablo Arranz. Ing. Miguel Ledesma	Plan Integral de Tránsito para la Ciudad de Córdoba	X	X	X Previstos no ejecutados
Municipalidad de Córdoba	Dirección de Urbanismo	12/2000	Arq. Jorge Montenegro. Arq. Rosa Harari. Arq. Adriana Menéndez. TCU Roque J. Favre	Córdoba en su situación actual: bases para un diagnóstico. 2000	X	X	NO
Municipalidad de Córdoba	Instituto de Planeamiento Urbano de Córdoba. Estudios IPUCOR.	09/2001	Directora Ejecutiva: Arq. María Elena Foglia. Equipo Técnico: Arq. Mario Donicelli, Arq. Fernando Díaz, Arq. Gabriela Pestrín	Diagnóstico y Líneas Estratégicas orientativas para el Plan Urbano Ambiental.	X	X	X Algunos proyectos previstos ejecutados



Municipalidad de Córdoba	Sociedad del Centro PECba	2006	Cámara de Comerciantes e Industriales Mayoristas de Córdoba, Asociación Civil "Córdoba Nuestra", Asociación Gremial de Empleados de Comercio, Cámara de Corredores Inmobiliarios de Córdoba, Asociación Empresaria Hotelera y Gastronómica de Córdoba Socios adherentes: Universidades, Empresas, Organismos Internacionales, Asociaciones civiles sin fines de lucro creadas para fines específicos: (Asociación Civil La Merced y Asociación Civil Río Capitalinas), Consorcios, Otros	Plan de Recuperación Área Central Córdoba	X	X	X Algunos proyectos previstos ejecutados
Municipalidad de Córdoba. UNC	Secretaría de Desarrollo Urbano y Ambiente –FAUD	2007	Coordinación Técnica Gral. FAUD UNC. Arq. Alejandro Cohen. Arq. Juan Giunta. Arq. Carlos Gómez. Equipo Técnico: Arqts. Celina Caporossi, Fernando Díaz Terreno, Inés Saal. Colaboradores: Arqts. Ana Lucía Fernández, Luciano Mansilla. Coordinación FCFyN. Ing. José Nasser.	Plan Director de la Ciudad de Córdoba 2007 – 2008. Síntesis del Diagnóstico y Lineamientos. Situación actual de la Ciudad	X	X	NO
Municipalidad de Córdoba - UNC	Subsecretaría de Planeamiento Urbano y Áreas Técnicas	12/2008	Coordinación: UNC FAUD TIPU Taller de Investigación de Proyectos Urbanos	Bases para el Plan Director de la ciudad de Córdoba. Lineamientos y estrategia general para el reordenamiento del territorio	X	X	X

“ESTUDIO DEL AREA CENTRAL DE LA CIUDAD DE CORDOBA”

Contribución a la recuperación del Área Central de la ciudad de Córdoba



Municipalidad de Córdoba	Secretaría de Desarrollo Urbano	08/2010	Asesor Arq. Oscar Díaz	Programa de Densificación Urbana. Plan Director Córdoba 2020. Documento Preliminar	X	X	NO
Municipalidad de Córdoba	Direcciones de Tránsito, de Transporte, de Planeamiento y de Evaluación de Impacto Ambiental.	05/2012	Comisión de elaboración del Plan Integral de Movilidad de la ciudad de Córdoba CEPIM Integrantes: Coordinadora General: Arq. Graciela Español	Pre-diagnóstico de Movilidad. 1º Informe	X	NO	NO
Municipalidad de Córdoba	Secretaría de Transporte y Tránsito CEPIM. Comisión para la Elaboración del Plan Integral de Movilidad	2012	Coordinadora General: Arq. Graciela Español Representantes de: Dirección de Tránsito, de Transporte, de Planeamiento Urbano, de Evaluación de Impacto Ambiental. Especialistas externos	Plan de Movilidad Ciudad de Córdoba 2012 - 2014. Partes 1 y 2	X	X	X



TÍTULO DEL ANTECEDENTE

Plan Integral de Tránsito para la Ciudad de Córdoba

Autor, lugar y fecha del antecedente

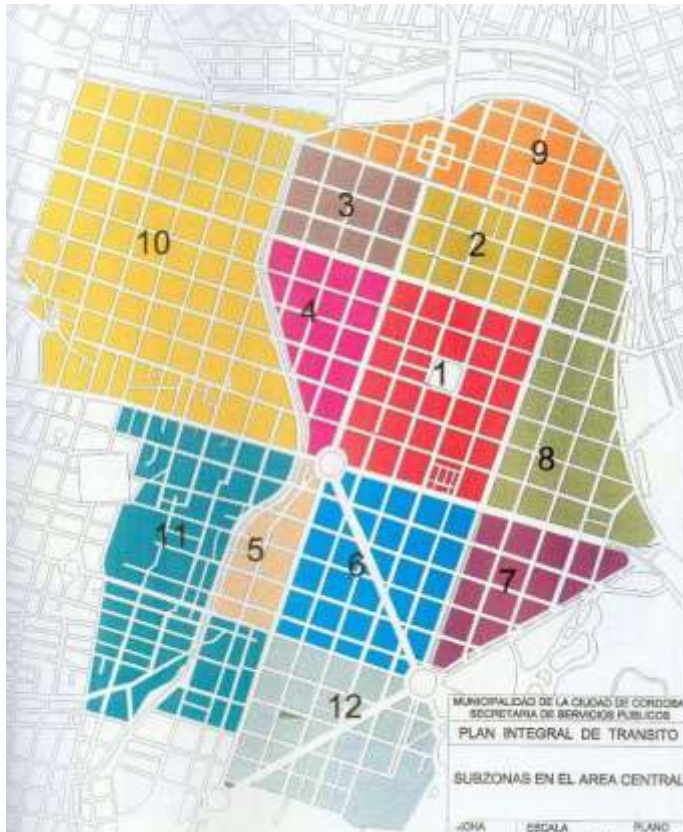
Municipalidad de Córdoba. Secretaría de Servicios Públicos.
Consultoría. Directorio del Proyecto: Ing. Aldo Scagliarini. Arq. Claudia Moroni. Arq. Mónica Sánchez. Colaboradores principales: Dr. Ing. Marcelo Zeballos. Ing. Fernando Marhuenda. Ing. Pablo Arranz. Ing. Miguel Ledesma. Septiembre 1998.

Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.)

Los límites del Área Central considerados son los establecidos en la Ordenanza N° 8057 y las áreas de expansión.

Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos

En el territorio así delimitado, se consideraron 12 zonas homogéneas en relación con criterios relacionados con la función acceso y la función movilidad y sus diferentes comportamientos y grados de restricción. Los límites de las zonas son los principales corredores urbanos vinculados con las vías de penetración, las cuales pertenecen a la red vial principal, y que canalizan tanto los tránsitos tangenciales como de acceso al uso del suelo. De las 12 zonas consideradas, las numeradas 1, 2, 3, 4, 8, 9 y parte de la 10 son las que se forman parte de este estudio.



“ESTUDIO DEL AREA CENTRAL DE LA CIUDAD DE CORDOBA”

Contribución a la recuperación del Área Central de la ciudad de Córdoba



Aspectos y variables consideradas

Las variables consideradas para la caracterización de las zonas son: usos del suelo, equipamientos, espacios verdes; tránsito; características de la vías; procesos de transformación urbana; función acceso y función movilidad.

Instancias analíticas

En el trabajo, en la Subtarea 7.2., se realiza el Estudio del Escenario 3: La movilidad en el Área Central de la Ciudad de Córdoba.

Se trabajó con la Encuesta de Origen y Destino realizada por la Municipalidad de Córdoba en 1994, en la que se obtuvo como datos que el Área Central es que recepta la mayor cantidad de viajes urbanos.

Los estudios realizados por el ISIT en 1996 sobre las penetraciones urbanas también confirman que el Área Central es la que capta el mayor porcentaje de viajes interurbanos y metropolitanos de automóviles por motivos turísticos y comerciales y de camiones livianos.

Del estudio de la relación entre la red de accesos a Córdoba, las penetraciones urbanas y el Área Central, el escenario de acceso a la misma arrojó los siguientes resultados: TMDA metropolitanos y urbanos, entran y salen al área central 287.913 vehículos diarios; al borde del Área Central entran y salen 151.103 v/d.

Un estudio realizado por el ISIT en el marco del Plan, concluyó que los niveles de servicio en las vías de penetración al Área Central vinculadas con la principales rutas de acceso a la ciudad y su evolución en diversos horizontes temporales, disminuyen en las siguientes vías: al Oeste, RNNº 20-Av. Fuerza Aérea; al Norte, RP Nº E53-Av. Monseñor P. Cabrera-Av. Castro Barros; al Sur, RP Nº5 -Av. Armada Argentina-Av. Vélez Sarsfield.

Se realizó un reconocimiento perceptual y analítico del Área Central para interpretar la situación de la movilidad y el impacto que producirían los proyectos previstos.

Se consideraron dos proyectos previstos en el PEC a ser localizados en el borde Noreste del Área Central: el Telepuerto y el Superdomo.

Reconocimiento de problemáticas y de potencialidades

Las problemáticas y potencialidades surgen de la caracterización de las zonas:

Zona 1:

Límites: Norte, Av. Colón-Olmos; Sur, Bv. San Juan-Ilía; Este, Bv. Chacabuco-Av. Maipú; Oeste, Av. Gral. Paz-V. Sarsfield.

Gran nivel de peatonalización de sus calles (17 cuadras peatonales), gran oferta para el peatón. El resto de las veredas tienen un ancho predominante entre 80 cm y 1,20 m, dimensión que no permite una circulación fluida y segura, condicionan la forestación y la señalización.

Zona con mayor restricción de circulación para los vehículos particulares y para estacionamiento, carriles selectivos en avenidas de borde; vías de circulación del transporte urbano de pasajeros. Se exceptúan Duarte Quirós y Alvear.

Uso del suelo predominante comercial minorista (excepto zona del Mercado Sur), con dos tipos edificatorios: el local comercial con frente a la vía pública y las galerías comerciales. Actividades administrativas, financieras e institucionales; importante número de hoteles y servicios gastronómicos.

Uso del suelo residencial de alta densidad localizado principalmente en las arterias



principales.

Zona del Mercado Sur: trama de manzanas de dimensiones menores y con pasajes. Actividad comercial principal de tipo alimenticia. Terminal de microbuses con destino a las localidades de la Región metropolitana de Córdoba. Circulación de vehículos de mediano porte. En el sector sur-sureste hay comercios de venta mayorista. Gran nodo de generación y atracción de transporte de cargas.

Proceso de renovación urbana limitado por existencia de gran cantidad de edificios de valor patrimonial.

Zona 2:

Límites: Norte, Av. Sarmiento-Av. H. Primo; Sur, Av. Colón-Av. Olmos; Este, Av. Maipú y Oeste, Av. Gral. Paz.

Uso del suelo predominante: comercial de uso periódico y ocasional de escala sectorial y urbana (mueblerías, bicicleterías, ferreterías, iluminación, vestimenta, etc.). Actividades administrativas, institucionales, financieras y hoteleras, en forma puntual y dispersa.

Área de expansión Norte del microcentro (Zona 1) con un marcado proceso de renovación urbana.

Una cuadra peatonalizada y tres calles que se convierten en peatonales en horario diurno comercial.

Calles Santa Rosa-Lima y La Rioja-Catamarca, tienen gran demanda de tránsito de vehículos particulares y de transporte público de pasajeros.

Escasa oferta de estacionamiento sobre calzada y buena oferta fuera de calzada en lotes privados, que, en general, tienen un solo nivel y escaso tratamiento. Ello facilita el cambio de uso, lo que podría incidir en la disminución de la oferta actual de estacionamiento.

Estrecha dimensión de las veredas que dificulta la circulación peatonal. Perfiles transversales que oscilan entre 0,80 m, 1,20 m a 2,50 m.

Fuerte presencia de vehículos de carga por el tipo de actividades de la zona, que estacionan sobre calzada con permanencias de diversa duración.

Zona 3:

Límites: Norte, Av. H. Primo; Sur, Av. Colón; Este, Av. Gral. Paz; Oeste, Av. Figueroa Alcorta en las dos márgenes de La Cañada.

Uso del suelo predominante: residencial e institucional (Dirección de Enseñanza Media, Dirección Provincial de Catastro, Dirección Provincial de Vialidad, Dirección Provincial de Hidráulica); comercios periódicos de escala urbana (de automotores, recreativos, de servicios, estación de servicio ACA) y comercios de escala barrial y sectorial (librerías, gastronomía).

Importante presencia de edificación en altura para uso del suelo residencial e institucional. Gran cantidad de galpones de grandes dimensiones.

Zona con gran nivel de consolidación y renovación urbana posible en algunos sectores.

No hay calles peatonales; no hay restricción de tránsito de vehículos particulares. Circulación de líneas de transporte público de pasajeros por calles Sta. Rosa, La Rioja, Tucumán, Jujuy y Sucre.

Las veredas tienen condiciones variables, con ancho de 2,50 m, y algunas de



menores dimensiones.

La forestación es, en general, escasa excepto en los bordes de La Cañada donde la vegetación brinda un alto valor paisajístico.

Gran restricción al estacionamiento sobre calzada. El estacionamiento tarifado está permitido en la Av. Colón y en la calle Sucre. Fuera de calzada hay oferta de playas de estacionamiento privadas, que en algunos casos, son edificios de estacionamiento con gran capacidad.

Zona 4:

Límites: Norte, Av. Colón; Sur, Bv. San Juan; E, Av. V. Sarsfield-Av. Gral. Paz; Oeste, Av. M. T. de Alvear-Av. F. Alcorta.

Uso del suelo mixto, residencial, comercial e institucional, con un alto grado de consolidación. Presencia de hoteles. Edificación en alguna, en general.

Hay 4 cuadras peatonales: 9 de julio entre Av. Gral. Paz y Jujuy y Ayacucho entre Caseros y 27 de Abril.

Hay restricciones a la circulación de vehículos particulares, excepto en las calles Deán Funes y Sucre. Escasa oferta de estacionamiento en playas privadas.

En el borde Oeste se localiza la playa de estacionamiento subterránea de la Plaza de la Intendencia.

Hay dos puntos muy conflictivos del tránsito: intersección entre las vías de La Cañada y el Bv. San Juan y el tramo de La Cañada desde su encuentro con la calle Belgrano, entre Bv. San Juan y calle Duarte Quirós.

Zona 8:

Límites: Norte, Av. Sarmiento; Sur, Bv. Illía; Este, Bv. Perón-Mitre; Oeste, Av. Chacabuco-Av. Maipú.

Zona con un gran proceso de renovación urbana.

Uso del suelo mixturado: gran predominio de usos vinculados con la Estación del FCGBM y la Estación Terminal de Ómnibus, y dos terminales de microbuses; hoteles, restaurantes, bares, comercios, servicios al automotor, etc. Presencia de equipamientos sanitarios de escala urbana y regional como el Hospital de Niños, de Urgencias y San Roque.

Hay un conjunto de proyectos previstos y en ejecución de alto impacto urbano y en la movilidad como: nudo vial de Av. P. Lugones, ampliación de la Terminal de Ómnibus, refuncionalización del espacio de los antiguos molinos de Av. Olmos, con un hotel de gran jerarquía y 16 cines; el futuro Telepuerto.

La calle San Jerónimo canaliza un importante tránsito de acceso al Área Central.

Hay varios edificios de gran valor patrimonial.

El tramo entre Bv. Perón-Mitre y calle Buenos Aires, hay un tratamiento especial de veredas por el tipo de iluminación y mobiliario urbano.

Hay gran restricción del estacionamiento sobre calzada y hay oferta fuera de calzada en terrenos privados, principalmente en las calles Salta y Santiago del Estero.

Variables condiciones de circulación para el peatón. Los perfiles transversales son, en general, reducidos, la vegetación es escasa y las calles tienen importantes volúmenes de tránsito, principalmente de ómnibus.



Zona 9:

Límites; Norte, Este y Oeste, Bv. Guzmán; Sur, Av. Sarmiento-Av. H. Primo.

Uso del suelo predominante: comercial de escala sectorial y urbana, con la presencia del Mercado Norte y en su entorno, comercios mayoristas del rubro alimenticio.

En el borde SO se encuentra la Plaza Gral. Paz, con escasa relevancia en sus cualidades paisajísticas.

En el borde Oeste se encuentran las instituciones EPEC y Empresa Telecom.

Proceso de renovación lento, si bien tiene gran capacidad de renovación potencial en el uso del suelo y la edificación

El transporte urbano de pasajeros circula principalmente por Av. Sarmiento, Av. Gral. Paz y Av. Maipú.

Calle Oncativo: es la de mayor circulación vehicular.

La oferta de estacionamiento sobre calzada es buena, es especial, en el sector del Mercado en donde se admite en ambos márgenes de las calles con sentido NO-S (San Martín, Rivadavia, Rivera Indarte). Ello genera deterioro en las condiciones paisajísticas de las calles.

Las veredas son de dimensiones variables, muchas de ellas con un ancho de 2,50 m.

Zona 10:

Límites: Norte, Av. H. Primo; Sur, Bv. San Juan; Este, Av. M. T. de Alvear-F. Alcorta; Oeste, Av. Santa Fe.

Zona de expansión del área central con gran dinámica urbana.

Uso del suelo mixto institucional, administrativo, comercial y residencial con edificación predominantemente en altura.

Presencia de equipamientos institucionales: Palacio Municipal, Central de Policía, Cuerpo de Bomberos, Maternidad Provincia, establecimientos educativos, etc.

En Av. Colón y Bv. San Juan hay gran desarrollo del suelo del suelo residencial con edificación en altura, y uso del suelo comercial y de servicios.

En el Barrio Paso de los Andes, el Bv. San Juan tiene uso predominantemente residencial de vivienda individual.

En la calle Duarte Quirós se observa un importante proceso de renovación urbana por localización del Nuevo Centro Shopping, Hotel Sheraton: Eje importante de circulación, alternativo a la Av. Colón.

El estacionamiento tiene una restricción media según los perfiles transversales de las vías y su uso. Importante oferta en calle D. Quirón, en proximidades al Palacio de Justicia. Mayor oferta de estacionamiento fuera de calzada en la playa subterránea de la Plaza de la Intendencia (89 boxes, con algo porcentaje de ocupación y renovación).

Localización próxima al microcentro.

Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)

Para el planteo de la estrategia para la futura movilidad del Área Central de la Ciudad de Córdoba, se partió de un escenario de conflicto para sus funciones de acceso y de movilidad. Se pretendía mejorar las condiciones de la movilidad y optimizar sus cualidades ambientales y paisajísticas. También se asumió el modelo urbano general y los lineamientos y proyectos para el área central propuestos por el PEC.

Se consideraron cuatro ejes estratégicos de intervención:



- Separación de los tránsitos tangenciales de los de acceso al uso del suelo.
- Mejoramiento de las condiciones viales a través de acciones de templado del tránsito.
- Priorización de la función acceso al Área Central en base a los conceptos de recentralización y redesarrollo urbano.
- Fortalecimiento de una política futura de transporte público multimodal.

Acciones de la estrategia:

- Mejorar la movilidad del Área Central a través de la separación de los tránsitos tangenciales y los de acceso, interviniendo sobre las vías que se constituyen en las principales directrices de tránsito y del transporte público.
- Priorizar la función de acceso en el Área Central en las vías principales a nivel de superficie.
- Canalizar los tránsitos tangenciales a nivel de subsuelo en las áreas de reserva de las vías principales con obras infraestructurales que optimicen la movilidad.
- Desestimar las obras que signifiquen intervenciones infraestructurales en altura para no generar impactos negativos.
- Favorecer la movilidad peatonal con medidas que tiendan a la disminución del conflicto entre vehículo y peatón, a través de acciones de templado de tránsito y rediseño vial, incrementando los espacios de veredas sin que éstos generen restricciones de acceso al Área y sustituyendo estacionamientos sobre calzada por estacionamientos a nivel de subsuelo.
- Generar acciones normativas que permitan preservar las áreas de reservas localizadas en los bordes del Área Central, de manera tal que permitan acciones de incremento de oferta de estacionamientos compatibles con nodos de intercambio multimodal frente a una política de modos alternativos de transporte.
- Mejorar la función acceso al Área Central de vehículos privados a través de una oferta de estacionamientos subterráneos estables ubicados de manera tal de crear arcos peatonales que faciliten el acceso al Área.
- Reducir la competencia entre el transporte urbano de pasajeros y el vehículo privado a través de la persuasión y no de la restricción, con incorporación de sistemas de información en los sectores de acceso que permitan al conductor tener legibilidad sobre los espacios disponibles de estacionamiento y las condiciones de circulación.
- Otorgar al Área Central una elevada calidad ambiental y paisajística, una puesta en valor de su patrimonio urbano-arquitectónico con acciones de reordenamiento vial, templado de tránsito, mejoramiento de la forestación y rediseño del mobiliario urbano y la señalización horizontal y vertical.

Proyectos:

Principales vías directrices de la movilidad en el Área Central y que tienen gran volumen de tránsitos tangenciales y de acceso: Av. Colón-Av. Olmos, Av. Chacabuco-Av. Maipú, Av. Gral. Paz-Av. Vélez Sarsfield y Av. Humberto Primo-Av. Sarmiento.
Av. Chacabuco-Av. Maipú, tramo entre Bv. San Juan y Río Suquía

Creación de un nivel de subsuelo con dimensiones mínimas de tres carriles para circulación de tránsitos tangenciales con condiciones de vía rápida sin interferencias de intersecciones.



Incorporación de ventilaciones con sistemas modernos que tamicen los elementos contaminantes del aire y el polvo en suspensión.

Creación, en ciertos sectores alternados de la vía, de un segundo nivel de subsuelo para incorporación de espacios de estacionamiento.

A nivel de superficie, rediseño vial generando un perfil de bulevar con la incorporación de un cantero central con forestación.

Av. Gral. Paz-Av. Vélez Sarsfield, tramo entre Plaza Vélez Sarsfield y Río Suquía

Creación de un nivel de subsuelo con dimensiones mínimas de tres carriles para circulación de tránsitos tangenciales con condiciones de vía rápida sin interferencias de intersecciones.

Incorporación de ventilaciones con sistemas modernos que tamicen los elementos contaminantes del aire y el polvo en suspensión.

Creación de espacios para estacionamiento debajo de las reservas areales de las plazas Gral. Paz y sector de la Plaza V. Sarsfield y Av. Irigoyen para generar suficientes ofertas estables.

A nivel de superficie, rediseño vial con acciones de templado de tránsito, forestación y sistemas de señalización de alta tecnología.

Av. Colón-Av. Olmos, tramo entre la Plaza Colón y el Río Suquía

Generación de una circulación subterránea para el paso de los tránsitos tangenciales con mayor profundidad para permitir pasar por debajo de la Cripta.

Creación de espacios para estacionamiento debajo de las reservas de la Plaza Colón y sus vías de borde

A nivel de superficie, rediseño vial generando un perfil de bulevar con la incorporación de un cantero central con forestación.

Av. Humberto Primo-Av. Sarmiento, tramo entre el Puente Sarmiento y la calle Avellaneda

Creación de un nivel de subsuelo con dimensiones mínimas de tres carriles para circulación de tránsitos tangenciales con condiciones de vía rápida sin interferencias de intersecciones.

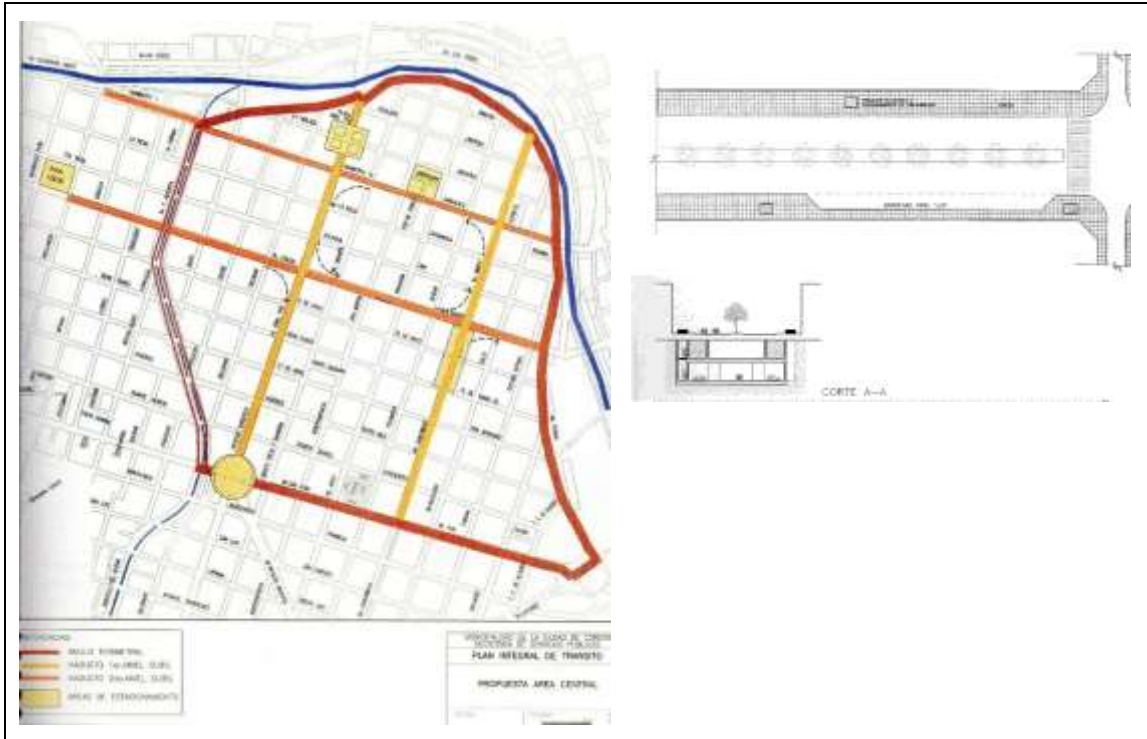
Incorporación de ventilaciones con sistemas modernos que tamicen los elementos contaminantes del aire y el polvo en suspensión.

Creación de espacios para estacionamiento debajo de las reservas areales de la zona del Mercado Norte.

A nivel de superficie, rediseño vial con acciones de templado de tránsito, forestación y sistemas de señalización de alta tecnología.

Sectores de borde del Bv. Guzmán-Bv. Perón

Revisión de los aspectos normativos para la determinación de mayores retiros de la edificación que permitan generar reservas de capacidad en los límites Norte y Este del Área Central.



Instancias temporales

Horizonte temporal de proyecciones poblacionales, año 2010.

Para la definición de los niveles de servicios de las arterias urbanas, años 1998, 2003, 2008 y 2013.

Fuentes de datos utilizadas

Información de los trabajos de la RAC, del PEC; información brindada por la Municipalidad de Córdoba; estudios realizados por el ISIT, UNC. Encuesta de Origen y Destino 1994, Municipalidad de Córdoba; Encuesta de Origen y Destino 1996, ISIT, UNC para la RAC; Censos de Tránsito, Estudios de Estacionamientos. Relevamientos de campo propios del equipo técnico.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE

Córdoba en su situación actual: bases para un diagnóstico. Diciembre 2000

Autor, lugar y fecha del antecedente

Municipalidad de Córdoba. Equipo Responsable: Arq. Jorge A. Montenegro. Arq. Rosa Harari. Arq. Adriana Menéndez. TCU Roque J. Favre
Diciembre 2000

Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.)

Se define el Área Central la comprendida por 170 manzanas, de las cuales, 70 pertenecen a la planta fundacional de la ciudad.

Gráficos



Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos

No se caracterizan.

Aspectos y variables consideradas

Principalmente vinculadas a la dimensión físico-espacial-ambiental: usos del suelo, equipamientos, espacios verdes, redes de infraestructura. Procesos de transformación urbana y sus dinámicas.

Instancias analíticas

Se reconocen en la estructura urbana, tres áreas urbanas distintivas: Área Central, Área Intermedia y Área Periférica, dispuestas concéntricamente de acuerdo con el crecimiento experimentado por la ciudad.

El Centro Histórico contiene la mayor parte del patrimonio arquitectónico-urbanístico



del pasado colonial de Córdoba; algunos son monumentos de gran valor y fueron reconocidos internacionalmente por la declaración de la Manzana Jesuítica como Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO.

El área concentra la mayor densidad edilicia y de actividades, enfrentando hoy una intensa dinámica resultado de cambios experimentados por la estructura urbana en las últimas décadas.

Reconocimiento de problemáticas

- Proceso de pérdida de vitalidad en relación a las nuevas tendencias de desarrollo policéntrico de la ciudad.
- Debilitamiento paulatino de la mixtura de usos del suelo con avance de la actividad comercial respecto de otros usos como el residencial.
- Incremento de los problemas ambientales (contaminación aérea, sonora y visual) por la creciente congestión del tránsito vehicular, producto de la estructura radiocéntrica de la ciudad.
- Impacto negativo en algunos sectores del Área Central de la aparición de nuevos modos de comercialización y consumo (shopping centers, hipermercados) con ventajas comparativas en la oferta de servicios, produciendo entre migración de actividades hacia otras áreas de la ciudad.
- Impacto de la fuerte recesión económica que afecta a la actividad comercial.
- Escenario comprometido para el futuro del Área Central, único polo multifuncional a escala urbana-regional y referente de la identidad del conjunto de la población.

Reconocimiento de potencialidades

Si bien no hay un análisis específico para el Área Central, en el trabajo se plantea que en función de los posibles escenarios emergentes del proceso de transformación que experimentaba Córdoba, debido a los cambios en su base económica y por la evolución hacia otro modelo físico-funcional (policéntrico), se debía consensuar la definición del rol futuro de la ciudad. ¿Ciudad cultural? ¿Universitaria? ¿Industrial? ¿De negocios? ¿De comunicaciones? ¿Turística?

La respuesta a estos interrogantes seguramente impactarían en el Área Central.

Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)

Se hace referencia al Plan Estratégico Córdoba que planteaba: *Córdoba "La Docta", ciudad moderna de América, ambientalmente sustentable, competitiva y solidaria.*
Eje Urbano: Ciudad funcionalmente equilibrada, espacialmente integrada, policéntrica y articuladora de su entorno metropolitano.

Instancias temporales

Síntesis elaborada a fines del año 2000.

Fuentes de datos utilizadas

Información cartográfica y documental 1973-1999. Resultados del PEC
En su mayoría publicaciones y planes elaborados en diversas dependencias de la Municipalidad y trabajos de investigación de la UNC.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE

Diagnóstico y Líneas Estratégicas orientativas para el Plan Urbano Ambiental

Autor, lugar y fecha del antecedente

Instituto de Planeamiento Urbano de Córdoba. Estudios IPUCOR. Municipalidad de Córdoba. Directora Ejecutiva: Arq. María Elena Foglia. Equipo Técnico: Arq. Mario Donicelli, Arq. Fernando Díaz, Arq. Gabriela Pestrín. Septiembre 2001.

Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.)

No se establecen explícitamente los límites del Área Central. Por los gráficos, se supone que se considera como tal la definida en la Ordenanza N° 8256/86.



Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos

Se mencionan grandes y pequeñas subáreas, pero no se las delimita con precisión.

Aspectos y variables consideradas

Las variables son principalmente de la dimensión físico-espacial: usos del suelo, equipamientos, espacios verdes, red vial, tránsito, patrimonio.

Instancias analíticas

Se señala que el Área Central tiene una cierta presencia de patrimonio significativo y una cierta vitalidad funcional que la constituye en la principal zona de actividades de la ciudad, centro vital y de atracción de los mayores viajes del conjunto del asentamiento urbano y metropolitano. El área modificó, incorporó y expandió distintas actividades en sí y respecto de su entorno inmediato; se densificó y perforó el corazón de sus manzanas, se congestionó su tránsito.

El Área Central atrae más del 54% de los viajes totales urbano-metropolitanos.



En la zona central (Área Central, Nueva Córdoba y Alberdi) se concentra la mayor oferta comercial de bienes y servicios, destacándose el rubro de servicios gastronómicos (bares y restaurantes) que supera el 50% del total de comercios de la ciudad.

Reconocimiento de problemáticas

Producto de los procesos de congestión, se generó una estrategia de descentralización de actividades con una localización periférica, con centros comerciales competitivos del Área Central y se desalentó la accesibilidad de ésta reduciendo su oferta de estacionamiento.

Se produce un deterioro acelerado del Área Central por la presencia de grandes y pequeñas subáreas de obsolescencia, la desaparición de ciertas funciones antes significativas, la escasa atención prestada al patrimonio privado y aún al público; a ello se suma la congestión del tránsito y las nuevas formas de comercialización.

Esta situación de decadencia pone en peligro la identidad histórica de los cordobeses, principal bien del cual es única depositaria el área.

Durante los siglos XIX y XX, se produjo la sustitución masiva de las tipologías preexistentes y los usos del suelo reduciéndose la preservación del patrimonio a escasos ejemplares de arquitectura significativa, modificándose además algunos elementos del espacio público, en especial en las situaciones de expansión del área que acompañaron su cambio –avenidas y bulevares, “plazas-monumentos”, etc.

Principales debilidades detectadas:

- Presencia de sub-áreas de distinta localización y dimensión que configuran zonas de diferentes grados de obsolescencia funcional y/o paisajística como producto del debilitamiento o desaparición de una función precedente, que degradan la imagen ambiental del conjunto del Área Central, tales como: el entorno de la Estación Ferrocarril Mitre –FCGBM-, del ex Mercado de Abasto, de los mercados Norte y Sud, de la costanera del Río; de algunos de sus principales ejes o zonas de expansión como el bulevar Illía, la calle Belgrano, el entorno del puente Avellaneda, entre otros.
- El deterioro de la accesibilidad al conjunto del Área Central derivado de la congestión del tránsito vial de tipo radiocéntrico de sus principales accesos, de su sistema vial interno, de su oferta de estacionamiento y del impacto del sistema de transporte público convencional que la atraviesa.

Reconocimiento de potencialidades

Principales Fortalezas reconocidas:

- Sus características de centro de servicios de importancia regional por su equipamiento comercial, educativo y de servicios técnicos, bancarios, de salud de alta complejidad, recreación y cultural, entre otros, y por su oferta de servicios turísticos apoyada en sus agencias de turismo y hotelería, cuya diversificación ha configurado su marca registrada de principal polo atractor del centro y noroeste del país

- Su patrimonio arquitectónico de valor monumental, su tradición docta y religiosa y su patrimonio cultural asentado en la memoria de sus bienales de arte, festivales de teatro, actividades musicales, etc., por la presencia de teatros, museos y galerías de arte, entre otros, constituyen su mayor potencialidad en materia de atracción turístico-cultural.



Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)

Se plantea una nueva estrategia urbanística para el Área Central para sustituir la instancia de descentralización precedente, proponiendo rescatar y reforzar las actividades de principal centro de servicios urbanos, recuperar su significado de imagen síntesis de la ciudad y resolver su accesibilidad urbana.

Para tal recuperación se planteó una *Estrategia Preliminar de Rehabilitación* que procura articular equilibradamente acciones específicas de renovación, preservación y puesta en valor.

La renovación de las áreas y funciones obsoletas implica orientar cambios en el uso del suelo y proponer o realizar obras que alienten las mejoras edilicias y urbanísticas necesarias en una política integral de áreas promovidas. Se proponen varios proyectos a complementarse con las acciones previstas en la normativa de Áreas Promovidas. Ellas son: refuncionalización del ex-Mercado de Abasto: Museo Nacional de Bellas Artes y Plaza de la Música; refuncionalización del Mercado Sur y del Mercado Norte, del Hospital San Roque; reestructuración de borde Costanera Sur entre puentes Maipú y Centenario; peatonalización del área Pasaje Pérez; ensanche Av. Maipú entre Av. Sarmiento y Bv. Guzmán; parqueización sobre eje de vías del ferrocarril; reparación peatonal; recuperación y puesta en valor de la calle 27 de Abril (sustitución de solado desde Maipú hasta La Cañada); recuperación de La Cañada (veredas, iluminación, forestación y mobiliario), primera etapa desde Colón a Bv. San Juan; revitalización del Área Especial Pasaje Revol y calle Belgrano, de ciertas áreas aledañas al Área Central articuladas con ésta por sus actividades sectoriales; puesta en valor del Parque Sarmiento.

Respecto de la puesta en valor del patrimonio arquitectónico y urbanístico, se proponen los siguientes proyectos: tratamiento paisajístico y refuncionalización de la Plaza San Martín; recuperación de la calle Caseros; Plazoletas Rafael García (frente Compañía de Jesús), La Merced, Malvinas, San Roque, Santo Domingo, del Fundador, del Virrey; puesta en valor del patrimonio de interés y sus conexiones con peatonalizaciones varias, recuperación del Cabildo de la Ciudad, Centro Cultural del Niño y la Familia –convento franciscano-; Cine Municipal “Hugo del Carril”; Museo de Arte Religioso; iluminación, mobiliario urbano y Ordenanza de publicidad.



Instancias temporales

Si bien no se indica expresamente el horizonte temporal de la propuesta, las proyecciones poblacionales se plantean al año 2010 y 2020.

Fuentes de datos utilizadas

Informes de diversos estudios y planes realizados por la Municipalidad de Córdoba, PEC 1998; CEDIN; Censos Nacionales de Población y Vivienda.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE

Plan de Recuperación Área Central Córdoba

Autor, lugar y fecha del antecedente

Sociedad del Centro / Municipalidad de Córdoba / PECba (Plan Estratégico de la ciudad de Córdoba)

Sociedad del Centro: ente mixto público-privado surgido del PECba. Socios fundadores: Municipalidad de Córdoba, Cámara de Comerciantes e Industriales Mayoristas de Córdoba, Asociación Civil "Córdoba Nuestra", Asociación Gremial de Empleados de Comercio, Cámara de Corredores Inmobiliarios de Córdoba, Asociación Empresaria Hotelera y Gastronómica de Córdoba

Socios adherentes: Universidades, Empresas, Organismos Internacionales, Asociaciones civiles sin fines de lucro creadas para fines específicos: (Asociación Civil La Merced y Asociación Civil Río Capitalinas), Consorcios, Otros.
Córdoba. Octubre de 2006.

Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.)

Límites que se muestran en el plano del Plan:

Norte: Río Suquía (incluyendo margen norte en zona del Abasto)

Sur: incluye Nueva Córdoba

Este: Río Suquía (incluye margen este en zona del FC Mitre y Barrio Gral. Paz)

Oeste: al sur, el límite hasta Caseros es calle Bolívar (calle paralela a la Cañada a una cuadra). Al norte incluye un sector de Barrio Alberdi con el Pasaje Aguaducho hasta calle 9 de Julio.

PLAN DE RECUPERACIÓN DEL ÁREA CENTRAL



PRINCIPALES INTERVENCIONES

1. Concejo Deliberante
2. Plaza de la Capitalidad
3. Plaza General Paz
4. Mercado Norte
5. Pasaje Aguaducho
6. San Martín Rivadavia
7. Colón y General Paz
8. Centro del Centro
9. Plaza de la Intendencia
10. Casa del Caminante
11. Mercado Sud
12. Plaza Vélez Sarsfield
13. Hipólito Irigoyen
14. Calle Belgrano
15. Casa de Pepino
16. Mercado de Objetos
17. Observatorio Astronómico



Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos

Zonas y sectores deprimidos reconocidos:

- Área Portal del Abasto
- Área Mercado Norte
- Área Mercado Sur
- Área San Roque – Estación Mitre
- City bancaria
- Área Tribunales – Alberdi
- Plazas, plazoletas, peatonales, calles para su puesta en valor

Aspectos y variables consideradas

Características de los espacios públicos, paisaje urbano, calidad ambiental.

Población y superficie del Ejido Municipal.

Antecedentes varios tomados de trabajos realizados por diversas instituciones.

Instancias analíticas

Este antecedente presenta los *objetivos planteados por el Plan*, y numerosas *acciones desarrolladas* en el marco del mismo, tanto aquellas ejecutadas como proyectadas.

Asimismo se introduce el trabajo con una caracterización de la ciudad de Córdoba: Ejido Municipal: 57.600 hectáreas, y al 2006: Área urbanizada: 19.450 hectáreas, Población 2001: 1.368.301 hab. Se reconoce el crecimiento físico de la ciudad de Córdoba, años: 1573-1810, 1810-1870, 1870-1900, 1940, 1960, 1991-2000.

Se consideraron como antecedentes 2003 – 2006 del Plan: 1. Constitución de una institucionalidad público-privada / 2. Centro del Centro / 3. Caminos del Centro / 4. Luces del Centro / 5. Seguridad en el Centro / 6. Patrimonio del Centro / 7. Movida del Centro / 8. Emergencia en el Centro

No se reconocieron expresamente instancias de análisis y/o diagnóstico del Área Central en este antecedente; probablemente debe haber estudios o etapas previas a las intervenciones realizadas y proyectos formulados.

Reconocimiento de problemáticas

Pueden inferirse las problemáticas detectadas por el Plan mediante los objetivos planteados: espacio público y paisaje urbano con necesidad de mejoramiento para elevar la calidad del ambiente urbano del área (*calidad ambiental de la vida en el centro*); sectores deprimidos; problemas de accesibilidad, movilidad y estacionamiento; déficit en infraestructura y saneamiento; necesidad de mayor desarrollo de la oferta turística, recreativa y cultural; participación e inclusión de grupos vulnerables; predominio de monoactividad; inseguridad.

Reconocimiento de potencialidades

No se explicitan expresamente. No obstante, es posible suponer que hubo estudios previos en los que se realizaron los correspondientes análisis y diagnósticos.

Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)

Objetivos del Plan:

1. Mejorar el espacio público y el paisaje urbano
2. Renovar zonas y sectores deprimidos
3. Mejorar la accesibilidad, movilidad y oferta de estacionamiento
4. Saneamiento ambiental y tendidos de infraestructura de servicios
5. Intensificar la oferta cultural y recreativa
6. Incentivar la construcción de viviendas en el centro



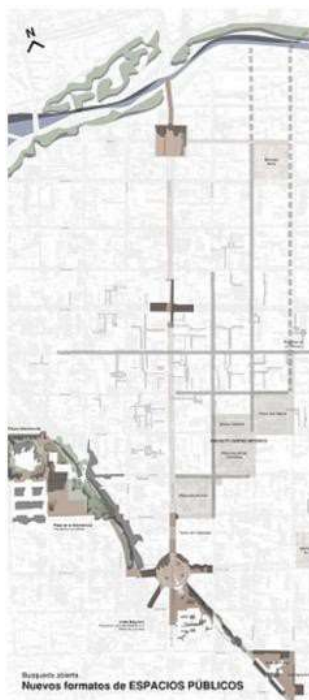
7. Promover la diversificación de la oferta turística
8. Desarrollo y diversificación de la actividad económica
9. Perfeccionar y consolidar los mecanismos participativos de gestión mixta
10. Incrementar la seguridad
11. Favorecer la inclusión social de grupos sociales vulnerables

Se sintetizan las *principales acciones* propuestas por el Plan:

1. Mejorar el espacio público y el paisaje urbano

Obras ejecutadas

- + Plaza San Martín / Remodelación y Reconstrucción de baños públicos. Obra ejecutada mediante Convenio Participativo
 - + Plazoleta Jerónimo Luis de Cabrera - Obra ejecutada por la Municipalidad de Córdoba
 - + Plazoleta de la Compañía de Jesús
 - + Plazoleta Santo Domingo (Obra finalizada?)
 - + Reparación de solados de calles peatonales y veredas (8 peatonales y 97 cuadras de veredas)
 - + Puesta en valor Calle Caseros 0-100
 - + Puesta en valor Calle Obispo Trejo 100-200
 - + Puesta en valor Peatonal Rivera Indarte 0-200
 - + Recuperación de fachadas y monumentos (5 ejecutas y 3 en proyecto)
- Proyectos / Búsqueda abierta: Nuevos formatos de Espacios Públicos
- + ex Plaza General Paz
 - + Plaza Vélez Sarsfield



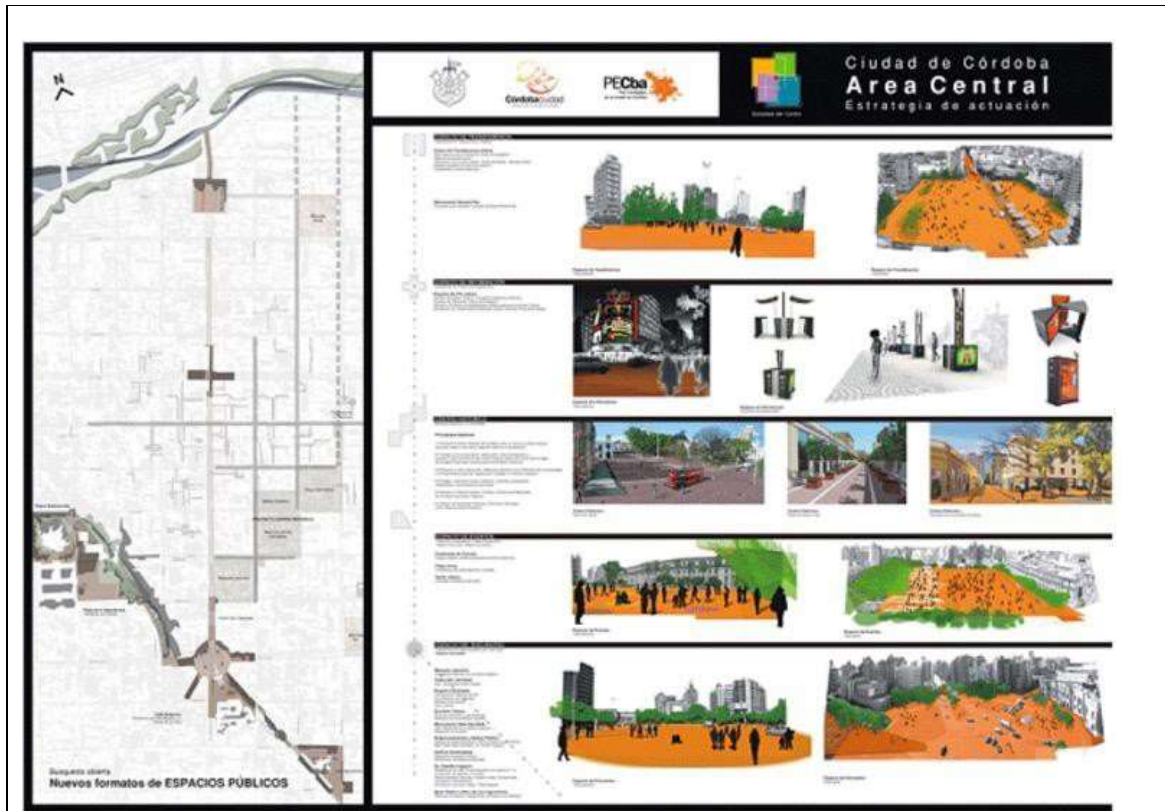
Plaza Vélez Sarsfield

Vista Actual



Proyecto





Puesta en valor Calle Caseros 0-100





Plazoleta de la Compañía de Jesús



Puesta en valor Calle Caseros 0-100



Obispo Trejo 100 - 200



2. Renovar zonas y sectores deprimidos



Área Portal del Abasto

Plan de Renovación Urbanística del Área Portal del Abasto

Objetivos

- ✓ Revertir el proceso de pérdida de vitalidad urbana del área central de la Ciudad.
- ✓ Revalorizar y promover la oferta de espacios públicos con la sede del Concejo Deliberante de la ciudad de Córdoba.
- ✓ Recuperar el área del río Suquía entre Puente Avellaneda y Puente Sarmiento continuando las acciones de recuperación y renovación del río, así como del tejido interior con epicentro en el sector del Mercado Norte.
- ✓ Alentar la inversión inmobiliaria privada mediante la redensificación edilicia del área, con actividades durante las 24 horas.
- ✓ Implementar una gestión urbanística público-privada que promocióne el desarrollo económico de la ciudad.

Resultado: Ordenanza N° 10998/05 y modificatoria N° 11044/06. La propuesta normativa procura orientar la renovación del área según características diferenciadas por sectores: Bv. Las Heras, Parque Las Heras, Pasaje Pérez, Abasto y entorno, borde norte del Área Central, desembocadura de La Cañada y Av. Humberto Primo hasta Puente Avellaneda. Pautas normativas:

- Basamento amable a escala peatonal, en todo el conjunto.
- Edificación de perímetro libre, con bajos índices de ocupación del suelo, en los



terrenos singulares (alturas: 60 metros).

- Frente continuo entre medianeras sobre el río en el borde norte del Área Central (alturas: 36 metros).
- Tejido continuo en la zona del Pasaje Pérez.
- Singularidad en la desembocadura de La Cañada.



Ordenanza N° 10998/05 y modificatoria N° 11044/06



Sede del Concejo Deliberante de la ciudad de Córdoba.

Primer Premio Concurso Nacional de Anteproyectos para la Sede del Concejo



Deliberante de la ciudad de Córdoba e Ideas Urbanas para el Área Portal del Abasto.
Ganador: Mariano Faracci, Iván Kustich, Juan Barrionuevo. Licitación Pública N°55/06.

Proyecto:

Superficie cubierta edificio: 5.329 m²

Superficie estacionamiento subsuelo: 4.950 m² (Capacidad 146 Vehículos)

Superficie de Plaza Pública y Espacios Verdes: 4.550 m²



*Plaza de la Capitalidad (Río Suquía y La Cañada). Monumento a la Capitalidad.
Paseo Costanera – Ensanche Peatonal Rambla Norte*



Ensanche peatonal Paseo Costanera – Rambla Norte



“ESTUDIO DEL AREA CENTRAL DE LA CIUDAD DE CORDOBA”

Contribución a la recuperación del Área Central de la ciudad de Córdoba



Mercado Norte (Segunda etapa)

Licitación Pública Nacional N° 07/05: Ministerio del Interior de la Nación. Banco Interamericano de Desarrollo. Municipalidad de Córdoba. Proyecto PNUD ARG/03/003 de Apoyo a la Ejecución del Programa GAU.

Proyecto:

- Remodelación de 560 m2 para nuevas oficinas
- Aire acondicionado en entresijo interno - CPC
- Paseo con puestos de información turística y puestos al aire



Mercado Norte





3. Mejorar la accesibilidad, movilidad y oferta de estacionamiento

- ✓ Carriles selectivos: Chacabuco – Maipú
- ✓ Centro de Traslado Estación Mitre – Estación Terminal de Ómnibus
- ✓ Construcción de playas públicas y/o privadas en correspondencia con el incremento de la actividad económica y la residencia
- ✓ Reestudiar la áreas de estacionamiento en calzadas para reemplazar progresivamente por estacionamiento en playas adecuadas para producir ensanches de vereda

Ampliación de la red de trolebuses: carril selectivo Chacabuco – Maipú

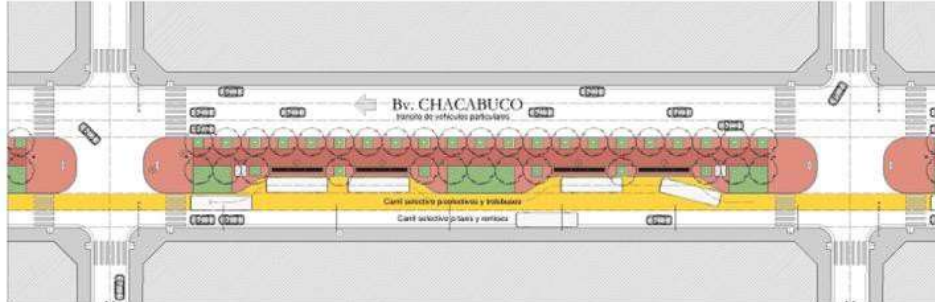
- Carril Selectivo Sector Bv. Chacabuco desde Plaza España hasta Bv. Illía:
 - Mejoramiento y readecuación del contrapiso y solado existente acorde a la refuncionalización del cantero.
 - Forestación: revisión, mejoramiento e incremento acorde a los nuevos espacios de descenso, recreación y paradas del transporte urbano.
 - Reubicación de refugios, postes y pantallas de las paradas de transporte urbano.
 - Reubicación y completamiento del mobiliario, kiosco de expendio de cospeles.
 - Señalización horizontal y vertical.
- Carril Selectivo Bv. Chacabuco desde Bv. Illía hasta calle San Jerónimo:
 - Extensión del trazado del boulevard hasta la calle San Jerónimo.
 - Realización nuevo cordón vereda.
 - Forestación: acorde a la tipología del cantero del sector anterior y de los nuevos espacios de descanso, recreación y paradas de transporte urbano.
 - Reubicación y completamiento del mobiliario, kiosco de expendio de cospeles, paneles de información.
 - Señalización horizontal, vertical y cartelera de información.
 - Readecuación de semáforos acorde a los nuevos movimientos.

Ampliación de la Red de Trolebuses: Carril Selectivo Chacabuco - Maipú





Ampliación de la Red de Trolebuses: Carril Selectivo Chacabuco - Maipú



Centro de Transbordo Estación Mitre – Terminal de Ómnibus

Programa de Transporte Urbano del área Metropolitana (P.T.U.M.A.) - Municipalidad de Córdoba – Banco Mundial - secretaria de Transporte de la Nación.

Proyecto:

Centro de Transbordo Estación Mitre – Terminal de Omnibus



Flujos de tránsito



Planta Nivel Estación Multimodal



Reformulación del centro de trasbordo histórico del Área Central (Estación Córdoba del Ferrocarril Gral. B. Mitre y la Estación Terminal de Ómnibus). Básicamente el proyecto propone la creación de una nueva Estación Multimodal que preste servicio a tres sistemas de transporte, incorporando a su funcionamiento, el edificio histórico de la estación del ferrocarril mediante la construcción de una nueva planta en el nivel +6,00m sobre la actual parrilla ferroviaria.



4. Saneamiento ambiental y tendidos de infraestructura de servicios

- Sistematizar tendidos subterráneos tanto a nivel de proyecto como de viabilidad técnica y de gestión.
- Ejercicio del poder de policía municipal para evitar el vertido de líquidos cloacales en la red de desagües pluviales.
- Promover la formulación de un plan sustentable para mejorar la calidad ambiental de la vida en el centro optimizando los índices suelo natural – suelo pavimentado y el incremento de la vegetación tanto en el espacio público como en el privado.
- Optimización de procesos de recolección de residuos sólidos).

5. Intensificar la oferta cultural y recreativa

Eventos en el espacio público (conciertos, músicos en la peatonal, etc.), Cineclub Municipal, Casa España-Córdoba.

6. Promover la diversificación de la oferta turística

Plan de Destino Turístico Córdoba Ciudad, CityTour.

7. Desarrollo y diversificación de la actividad económica

Reutilización de la capacidad instalada con readecuación e incorporación de nuevas actividades: reemplazar depósitos por oficinas y actividades industriales no contaminantes.



8. Perfeccionar y consolidar los mecanismos participativos de gestión mixta

Coordinación interjurisdiccional; coordinación intramunicipal; financiamientos y emprendimientos mixtos público – privados; actualización de normativas municipales; fuentes externas de financiamiento; organización de distritos; mecanismos de control, fiscalización y gerenciamiento; políticas de difusión y promoción.

9. Incrementar la seguridad

Coordinación de la política de seguridad ciudadana con la Policía de la Provincia de Córdoba; rol de la Policía Municipal de Tránsito, coordinación y ordenamiento con la seguridad privada; factibilidad de cuerpos propios preventivos y de educación y orientación urbana; educación y seguridad vial.

Instancias temporales

Período 2003-2006.

Fuentes de datos utilizadas

Presentación en el *Encontro: Planejamento Estratégico para a Reabilitação de Centros Urbanos. Gestão e Implementação de Projetos. Secretaria do Planejamento Municipal - PROGRAMA VIVA O CENTRO*. Porto Alegre – 24 y 25 de Octubre de 2006.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE

Plan Director de la Ciudad de Córdoba 2007 – 2008. Síntesis del Diagnóstico y Lineamientos. Situación actual de la Ciudad

Autor, lugar y fecha del antecedente

Municipalidad de la Ciudad de Córdoba, Secretaría de Desarrollo Urbano y Ambiente – Universidad Nacional de Córdoba, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño. *Equipo Técnico Universidad Nacional de Córdoba. Coordinación Técnica General – Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño.* Arq. Alejandro Cohen. Arq. Juan D. Giunta. Arq. Carlos A. Gómez.
Equipo Técnico: Arq. Celina Caporossi (FAUD). Arq. Fernando Díaz Terreno (FAUD). Arq. Inés Saal (FAUD). *Colaboradores:* Arq. Ana Lucía Fernández. Arq. Luciano Mansilla.
Coordinación por la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales: Ing. José Nasser.

Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.)

Se toma el área delimitada por la Ordenanza Municipal N° 8256/86.

Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos

Bordes cercanos al Río Suquía, Ferrocarril, Sector Centro Histórico, Sector San Roque, Sector Mercado Norte, Sector “Portal del Abasto”, Sector Barrio Alberdi, Sector Barrio Alberdi, Sector Barrio Nueva Córdoba, Barrio Güemes.
Los barrios Nueva Córdoba y Güemes no se analizarán por no formar parte del Área Central de este Estudio.

Caracterización particularizada de las zonas:

Sector Centro Histórico. Es el casco fundacional, con el más relevante legado histórico y patrimonial de la ciudad. Si bien hubo diversas intervenciones en distintos momentos, a partir de la década del '60 se efectúa una lectura más sistemática sobre la centralidad tradicional de la ciudad que ya evidencia una fuerte concentración y diversificación de actividades, una cierta especialización por subáreas (cultural, comercio minorista y mayorista, bancaria, etc.), la atracción de importantes flujos de tránsito y transporte, el incremento de los valores del suelo que induce una ocupación más densa, presionando por la sustitución tipológica y cambios en la organización del tejido. La presencia de galerías (desde la década del 40) y calles peatonales (desde los primeros 70), le dan singularidad al espacio público del sector. En los '70, se realizan intervenciones para facilitar el desplazamiento vehicular; cambio de sentido en la circulación de avenidas, eliminación de rotondas, etc.

Sector San Roque. Uno de los sectores con mayor nivel de degradación del Área Central. Una de las causas es la desactivación de la Estación Mitre del FC, lo que generó la baja de la rentabilidad del sector, causando una sobreexplotación de la infraestructura edilicia para mantener su rentabilidad con la consiguiente sobrecarga, tugurización, expulsión de la población y degradación continua del Sector. A ello se suma el traslado de los Hospitales de Niños y San Roque, más los impactos del crecimiento de flujos vehiculares hacia la Estación Terminal de Ómnibus.

Sector Mercado Norte. Es un sector que por las funciones que contiene, está deprimido, pero cuenta con elementos significativos como plazas y el propio Mercado,



valorizado recientemente, y con un potencial de renovación tanto hacia el interior del sector como en su borde costanero sobre el río Suquía. En su tejido tiene espacios posibles de rescatar a corto plazo por tratarse de depósitos o edificios deteriorados sin valor. Con la ejecución del sistema vial costanero realizado en los años 80 se generó un nuevo frente urbano, transformando las riberas en un eje verde y recreativo y en una nueva vía de conexión vehicular oeste-este. En el sector hay normativa especial, que flexibiliza los patrones de asentamiento normativos en cuanto a la intensidad de ocupación, perfiles, etc., pero ello no contribuyó al desarrollo del área. Es determinante el rol del sector público como promotor del área.

Sector “Portal del Abasto”. El sector tiene privilegiadas ubicación y accesibilidad al centro de la ciudad, dotación de infraestructuras, gran calidad ambiental y paisajística y capacidad para absorber mayores densidades edilicias, características que implican un alto potencial para promover transformaciones urbanas y para recuperar la centralidad de un sector degradado, mediante la localización de nuevas actividades residenciales, comerciales, recreativas y de servicios.

El proyecto Portal del Abasto tiene la finalidad de la recuperación del área norte del centro de la ciudad, con eje en el Río Suquía, revalorización y promoción del sector con intervenciones como la localización de la nueva sede del Concejo Deliberante de Córdoba y la definición de un nuevo polígono normativo con áreas de actuación, establecidas según las cualidades particulares de entorno, trazado, tejido y articulación urbana (Bv. Las Heras, Parque Las Heras, Pasaje Pérez, El Abasto, Borde Norte del Área Central, desembocadura de La Cañada). Por otra parte, se están desarrollando varias inversiones inmobiliarias (edificio Coral State, torres Capitalinas, Córdoba Tower II, el predio de la ex-Feigin).

Sector Barrio Alberdi. En este sector se localizan dos equipamientos de escala urbana: el Palacio Municipal y el Palacio de Tribunales, y en su entorno, el Paseo Sobremonte, la Plaza de la Intendencia y la Plaza Italia, lo que le otorga una particularidad ambiental especial. El tejido urbano a ambos lados del arroyo La Cañada es predominantemente de tejido continuo de 36 metros de altura con edificios destinados principalmente a vivienda, oficinas, alternado con usos administrativos y hotelería y con otros usos comerciales, sociales, educativos, etc. El resto del sector Alberdi presenta una imagen heterogénea, con calles de tránsito caótico, angostas veredas y la casi inexistencia de arbolado urbano. Es un sector de paso en la vinculación Área Central con las zonas Oeste y Noroeste de la ciudad. Las dificultades de accesibilidad y la demanda de estacionamiento en el Centro Histórico impactan negativamente en generar congestión y degradación en sus zonas aledañas.

Bordes cercanos al Río Suquía. En proceso de vaciamiento, envejecimiento y empobrecimiento de la población y fuga de actividades económicas y de residentes con mayor poder adquisitivo, el difícil acceso y habitabilidad del sector.

La zona tiene un potencial económico, turístico e histórico, que podría conducir a su revitalización social y económica, con influencia positiva sobre el conjunto del área.



Ferrocarril. Proceso de pérdida del rol dinámico del ferrocarril y las actividades ligadas al mismo, cuyas consecuencias se evidencian en la existencia de predios desafectados de sus usos originales, con usos existentes, en algunos casos, conflictivos y que constituyen verdaderas barreras para la integración física del entorno próximo.

Por otro lado, estas superficies conservan infraestructuras significativas en términos de patrimonio arquitectónico y son espacios factibles de albergar nuevas actividades.

Aspectos y variables consideradas

Principalmente, variables físico-espaciales: usos del suelo, equipamiento, espacios verdes, red vial; tránsito; patrimonio; variables socio-económicas: población y actividades.

Instancias analíticas

En el Eje IV del trabajo, se caracteriza la centralidad tradicional y otras centralidades. Se considera que el Área Central está instalada como el lugar de todos en la memoria colectiva y en la vida social, pero que la misma presenta una crisis de su significado por la pérdida parcial de su rol estratégico tradicional para el conjunto de la estructura urbana. Una de las causas es el acentuado crecimiento de las áreas periféricas urbanas y el virtual estancamiento y declinación del crecimiento poblacional del Área Central e intermedia.

Según el Censo de Población y Vivienda 2001, el 28% del total de habitantes de la ciudad reside en el Área Central e intermedia, y el 72% restante, lo hace en la llamada área periférica. En 1970, estas cifras representaban el 48% y 52 %, respectivamente.

Reconocimiento de problemáticas

El Área Central presenta evidencias de retroceso en la importancia de su rol para el conjunto de la ciudad, tales como la pérdida de población residente y una tendencia a la monofuncionalidad en ciertos sectores; déficit en la accesibilidad, el tránsito y el estacionamiento; marcado abandono de sus espacios públicos en general; y deterioro de sectores importantes, en particular, del pericentro, con áreas vacantes sin un destino preciso. Además, existen otras centralidades como subcentros barriales tradicionales o no; corredores y nodos comerciales y de servicios de generación espontánea y otras formas de concentraciones incipientes atractoras de actividades y población, que constituyen alternativas complementarias de la centralidad tradicional y un desafío para la reformulación de la conectividad urbana, el transporte público masivo, la densificación y nuevos espacios públicos.

Se señalan los siguientes problemas en el Área Central:

- Disminución de población residente, lo que atenta contra su condición de área multifuncional.
- Deficiencias en el tratamiento del espacio público, como una de las principales causas del deterioro de determinadas zonas internas.
- Congestión vehicular, unida a la deficiencia del transporte público que ha generado la fuga de determinadas actividades hacia zonas periféricas y con mejor posibilidad de acceso.



Reconocimiento de potencialidades

Se señalan las siguientes potencialidades en el Área Central:

- Renovación edilicia y de usos del suelo que implica la aparición de especializaciones a nivel de la ciudad y del Área Metropolitana (sedes corporativas, usos financieros, etc.).
- Generación de grandes emprendimientos en solares vacíos en cuanto a usos y estructuras edilicias obsoletas que constituyen una posibilidad de motorizar una resignificación a corto plazo.

Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)

Plan de Sector para el Área Central comprende la planificación de acciones integradas sobre el conjunto de los aspectos vinculados con la centralidad tradicional de Córdoba, liderada por el gobierno municipal y con una fuerte participación del sector privado, que debería orientarse a:

- Revalorizar el espacio público en general y aquellos sectores, tramos y estructuras edilicias que integran el patrimonio urbano-arquitectónico de la ciudad, para lo cual deberán definirse Programas de recuperación y puesta en valor del Área Central y el Casco Histórico de Córdoba.
- Reforzar la potencia del Área Central con el impulso a la renovación de lugares estratégicos y aptos para albergar nuevas actividades urbanas a través de Programas específicos de renovación de sectores deprimidos que orienten los emprendimientos y con el objetivo particular de promover la vivienda y actividades asociadas.
- Mejorar la accesibilidad, el desplazamiento y el estacionamiento a través de un Plan de ordenamiento vial que regule el movimiento en el sector del vehículo, las áreas de estacionamiento, y contemple las posibles nuevas modalidades de transporte público y sus paradores.

Instancias temporales

Período 2007-2008.

Fuentes de datos utilizadas

- Análisis histórico de los planes urbanos de la ciudad de Córdoba. Arq. Fernando Díaz Terreno – Equipo Plan Director.
- Síntesis de riesgos medioambientales en la Ciudad de Córdoba – Recurso Agua. Equipo Plan Director – síntesis de aportes externos.
- Informe para el Plan Director sobre la problemática ambiental de la ciudad. Prof. Dra. Cecilia Estrabou (Centro de Ecología y Recursos Naturales – FCEFyNat. UNC).
- Paisaje urbano: espacio público y espacio verde. Arq. Gabriel Díaz Reyna (Especialista en Paisaje) – Equipo Plan Director.
- Informe sobre la estructura vial de la Ciudad de Córdoba. Ing. Luis Bressán y Arq. Inés Saal (TIPU – Municipalidad de Córdoba).
- Transporte y movilidad urbana 2. Ing. Civil Italo D. Gherra (Colegio de Ingenieros).
- La gestión intermunicipal de la Región Metropolitana Córdoba. Lic. Claudio A. Tecco y Lic. Carlos M. Lucca (IIFAP).
- Vivienda y ciudad. Informe para el Plan Director de la ciudad de Córdoba. Cecilia Marengo y Celina Caporossi (Instituto de investigación de la Vivienda y el Hábitat y TIPU – FAUD) – Equipo Plan Director.



- La nueva dimensión de la centralidad. Arq. Alejandro Cohen, Inés Saal, Cristián Nanzer, Ing. Luís Bressán (TIPIU) y Carlos Gómez.
- Informe preliminar de las actividades económicas de la ciudad de Córdoba. Arq. Andrea Tumosa (Especialista en Economía Urbana) – Equipo Plan Director.
- Sobre el patrimonio de la ciudad y su conservación a través del tiempo. Prof. Dr. Horacio Gnemmi (Instituto de Preservación del Patrimonio – FAUD).
- El alumbrado público. Ing. Mario Arturo Quintana – FCEFyN, UNC.
- Electricidad y Energía. Ing. Héctor Meyer – FCEFyN, UNC. Carta geomorfológica de la Ciudad de Córdoba. Francisco Quintana Salvat y Osvaldo Luis Barbeito, FCEFyN, UNC.
- Definición y caracterización del sistema hidrológico de la Ciudad de Córdoba y su entorno. Francisco Quintana Salvat y Osvaldo Luis Barbeito, FCEFyN, UNC.
- Análisis de la disponibilidad de agua en el Sistema Suquía – Xanaes. Departamento de Hidráulica, FCEFyN, UNC.
- Plan Director de Inversiones 2006 – 2007 de la Empresa Aguas Cordobesas. Ing. Ana Armesto e Ing. Carmen Broudeur (Aguas Cordobesas).
- Transporte y movilidad urbana 1. Arq. Carlos Funes (Municipalidad de Córdoba – Equipo Plan Director).
- La situación edilicia de la ciudad de Córdoba, año 2007. Néstor Grodz (Dirección de Obras Privadas y Uso del Suelo, Municipalidad de Córdoba).
- Aportes (ideas) para el Plan Director de la ciudad de Córdoba. Agrimensores Mario Piumetto y Carlos Raimo (Dirección de Catastro, Municipalidad de Córdoba).
- Los valores fiscales de la tierra en la ciudad de Córdoba. Agrimensores Mario Piumetto y Carlos Raimo (Dirección de Catastro, Municipalidad de Córdoba).
- Notas sobre el proyecto de sistematización cartográfica. Agrimensores Mario Piumetto y Carlos Raimo (Dirección de Catastro, Municipalidad de Córdoba).
- Mapeo de la actividad económica de la ciudad de Córdoba. A. de Sistemas Guillermo Inchauspe (Director General de Desarrollo Económico – Municipalidad de Córdoba)
- Situación del sistema de cloacas de la Ciudad de Córdoba. Ing. Luis María Salduna. (Director de Coordinación de la Unidad Ejecutora Municipal – Municipalidad de Córdoba).
- Análisis de tierras urbanas vacantes. Arq. Adriana Menéndez y Agr. Mario Piumetto (Dirección de Planeamiento Urbano – Dirección de Catastro).



TÍTULO DEL ANTECEDENTE

Bases para el Plan Director de la ciudad de Córdoba. Lineamientos y estrategia general para el reordenamiento del territorio

Autor, lugar y fecha del antecedente

Municipalidad de la ciudad de Córdoba – Universidad Nacional de Córdoba. Secretaría de Desarrollo Urbano – Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño
Córdoba. Diciembre 2008

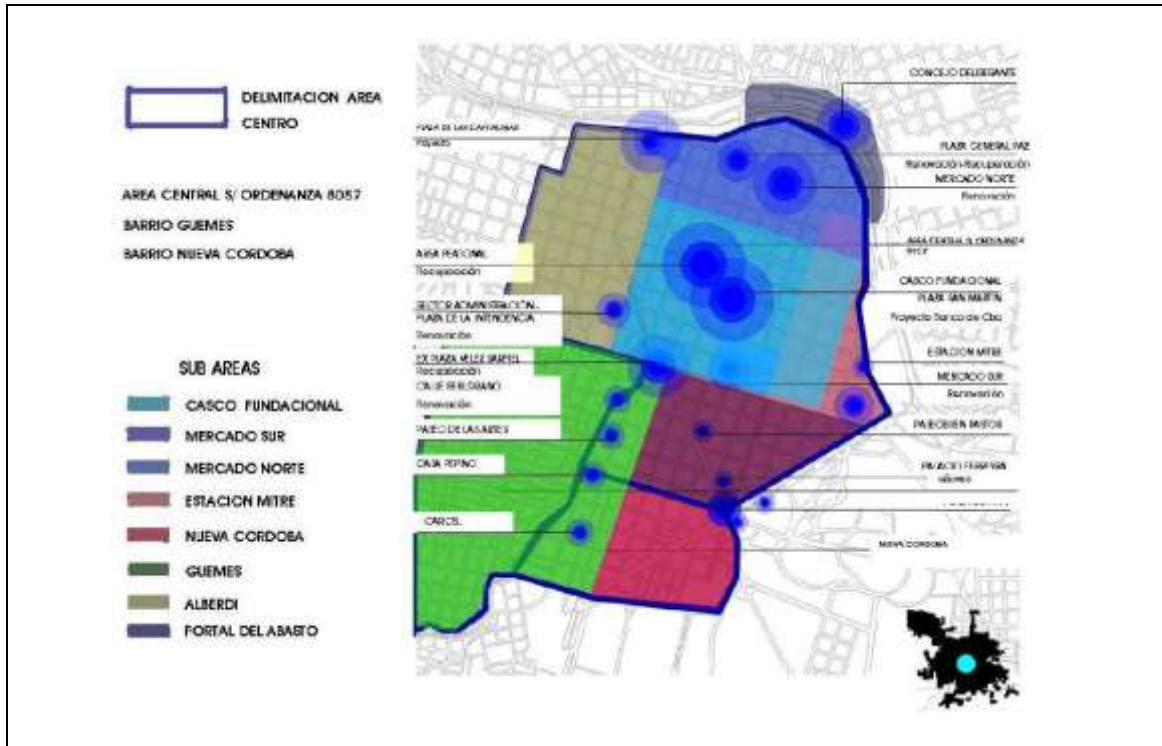
Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.)

La delimitada en el *Plan Director de la Ciudad de Córdoba 2007 – 2008. Síntesis del Diagnóstico y Lineamientos. Situación actual de la Ciudad.*



Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos

Zonas: Centro tradicional / Casco Histórico, Mercado Norte, Alberdi, Nueva Córdoba, Estación FC Mitre, Barrio Güemes / Bella Vista / Observatorio.
Los barrios Nueva Córdoba, Güemes, Observatorio y Bella Vista no se analizarán por no formar parte del Área Central de este Estudio.



Aspectos y variables consideradas

Principalmente, variables físico-espaciales: usos del suelo, equipamiento, espacios verdes, red vial; tránsito; patrimonio; variables socio-económicas: población y actividades.

Instancias analíticas

Se hace una síntesis de las características del Área Central. Se señala que el Área Central es el ámbito de mayor referencia en la vida urbana de Córdoba sumado a su dimensión histórica fundante y que está instalada en la memoria colectiva y en la vida social de la ciudad como el lugar de todos. Se distingue por ser un espacio concentrador de flujos, movimientos, personas y mercancías y por poseer una dotación completa de infraestructuras, que si bien se ha conservado activo en las últimas décadas ha sufrido procesos de transformación.

Presenta algunas evidencias de retroceso en la importancia de su rol para el conjunto de la ciudad: pérdida de población residente, déficit en la accesibilidad, el tránsito y el estacionamiento; marcado abandono de sus espacios públicos; y deterioro de sectores importantes con áreas vacantes sin un destino preciso. Ello se ve reforzado por la existencia de alternativas complementarias que compiten con la centralidad tradicional: centros comerciales, subcentros barriales; corredores y nodos comerciales y de servicios y otras formas de concentración incipientes, atractoras de actividades y población.

Caracterización de Sectores:

Sector Centro tradicional / Casco Histórico

Se lo caracteriza como el ámbito depositario del legado histórico y patrimonial más



relevante de la ciudad con fuerte concentración y diversificación de actividades y atractor de grandes flujos de tránsito y transporte; sector de la red de espacios públicos peatonales, galerías comerciales, plazas y plazoletas que articulan las diferentes actividades que se pueden recorrer y ofrecen nuevas lecturas del conjunto del centro histórico. Pero en los últimos años, el área central muestra un progresivo deterioro de su calidad urbana ya que hubo cambios en las pautas de habitación y consumo de gran parte de la población, como se evidencia en el gran crecimiento del barrio Nueva Córdoba; inauguración de nuevos equipamientos culturales y recreativos (Museo Caraffa, Museo P. Ferreira y Paseo del Buen Pastor) que produjeron una atracción de actividades hacia esa zona que compiten con la vitalidad del centro tradicional.

Sector Mercado Norte

Se caracteriza el sector con potencialidad por la existencia de elementos significativos que generan un sistema urbano de alto valor ambiental. Se reconocen dos sectores diferenciados:

Área Próxima al Mercado:

El edificio histórico del Mercado Norte es un centro comercial y administrativo y nodo generador de una gran cantidad de actividades y viajes desde y hacia su localización. Tiene un sistema de espacios urbanos, calles, pasajes y plazas en condiciones de ser recuperados junto a una serie de edificaciones aptas de renovarse a corto plazo por ser depósitos o edificios deteriorados sin valor. En el horario nocturno, cuando cesan las actividades comerciales, se desarrollan las actividades marginales producto de la falta de control del espacio público.

Arco Norte del Río Suquía:

Ámbito ligado a las proximidades del Río Suquía y que rodea al área próxima al mercado. Aunque las normas de ocupación del suelo tienen beneficios para el área, no se producen renovaciones edilicias. Se hipotetizaba que con la construcción de la sede del Concejo Deliberante podrían generarse otros emprendimientos que traccionarían la expansión de funciones centrales hacia el borde del río Suquía.

Sector Alberdi

El Barrio Alberdi constituye la primera expansión del casco fundacional. Actualmente, en esta zona se localizan dos equipamientos estructurantes a escala urbana: el Palacio Municipal y los Tribunales. Además, el área conformada por el Paseo Sobremonte, la Plaza de la Intendencia y la Plaza Italia posee una identidad especial. En el tejido urbano de ambos bordes de La Cañada se produjo un proceso de renovación que se consolidó con un tejido continuo de 36 metros de altura con edificios destinados principalmente a vivienda, oficinas, alternado con usos administrativos y hotelería, actividad que genera un nuevo dinamismo, tanto de afluencia de pasajeros como de gran cantidad de eventos empresarios, culturales, científicos y políticos. Coexisten, además, usos comerciales y de servicios en las plantas bajas de las edificaciones, y estacionamientos en grandes parcelas vacías; además hay diversas sedes sociales de sindicatos, colegios profesionales, pequeños centros de salud especializados, despachos profesionales y una importante oferta educativa.

Se observa un marcado proceso de sustitución tipológica que da como resultado un



espacio urbano heterogéneo, con diferentes alturas y volúmenes, diversos retiros de las líneas de fachadas, todo lo cual debilita la configuración la manzana.

El uso de las calles es en general conflictivo tanto por estar atravesada la zona por ejes de ingreso y egreso al centro, como por la presencia de equipamientos de convocatoria masiva.

Sector Ferrocarril Mitre

El área comprendida entre Bv. Illía, Bv. Chacabuco-Maipú, Av. Olmos y Bv. Perón es una de las zonas más deterioradas del Área Central debido a las siguientes situaciones: la pérdida del rol dinámico de actividades vinculadas con el ferrocarril que generan predios vacantes con imagen de abandono, conflictos de usos y efecto barrera para la integración con su entorno próximo; pérdida de numerosas actividades económico-sociales y de residentes de mayor poder adquisitivo; disminución de la rentabilidad del sector causando una sobre explotación de la infraestructura edilicia a fin de mantener su rentabilidad con la consiguiente sobrecarga, tugurización, expulsión de la población y acelerando el proceso de degradación; equipamiento hotelero en proceso de deterioro, si bien siguen prestando servicios, aunque con cambios de usos y desmejoramiento de su calidad de servicios, en algunos casos.

El traslado del Hospital de Niños y del San Roque a la zona de la Bajada Pucará y el creciente flujo de movimientos hacia la Estación Terminal de Ómnibus, genera un nudo vehicular conflictivo.

Sin embargo, existen la potencialidad de rescatar predios y edificios de alto valor significativo hoy en desuso -Estación Ferrocarril Gral. Mitre, molinos harineros- y aprovechar el potencial económico, turístico e histórico de la zona para su revitalización social y económica e impacto positivo en el Centro.

Reconocimiento de problemáticas

Si bien el Área Central es el ámbito de mayor referencia de la vida urbana de Córdoba, se observan evidencias de:

- Un retroceso/debilitamiento de la importancia de su rol urbano
- Pérdida de población residente.
- Déficit en la accesibilidad, por congestión / saturación vehicular y de transporte, el tránsito y el estacionamiento.
- Deterioro de sus espacios públicos
- Deterioro de sectores importantes, particularmente el pericentro con sus áreas vacantes sin destino preciso.
- Subutilización de infraestructuras edilicias de valor.

Reconocimiento de potencialidades

Potencialidades de la síntesis del diagnóstico:

- Identifica y representa a toda la comunidad.
- Es un polo de actividades urbanas.
- Contiene una dotación completa de infraestructuras.
- Concentra edificios de alto valor de patrimonio.



Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)

Las Bases para el Plan Director plantea una Estrategia General que pretende modificar la estructura de la ciudad interviniendo en tres componentes estructurales físico-territoriales: Ejes, Nodos y Áreas; se alienta la densificación con base en la estructura de conectividad existente o futura, para lograr valores de concentración poblacional que permitan la mayor sustentabilidad en la provisión de servicios, equipamientos y los sistemas de transporte público.

Plan Especial para el Área Central

Consiste en la planificación de acciones integradas del conjunto de aspectos vinculados con la centralidad tradicional de Córdoba, liderada por el gobierno municipal y con la participación del sector privado. Temáticas a abordar:

1. Realizar estudios especiales por zonas y sectores.
2. Revalorizar el Patrimonio Urbano-Arquitectónico.
3. Mejorar la accesibilidad y la movilidad peatonal y vehicular.
4. Mejorar e incrementar el Espacio Público

Propuestas:

- Revalorizar el espacio público en general y en aquellos sectores, tramos y estructuras edilicias que integran el patrimonio urbano-arquitectónico a través de un *Plan de conservación y puesta en valor del patrimonio arquitectónico y urbano*.
- Impulsar la renovación de lugares estratégicos y aptos para albergar nuevas actividades urbanas a través de *Programas específicos de renovación de sectores deprimidos* que oriente los emprendimientos, con el objetivo particular de promover la vivienda y actividades asociadas.
- Elaborar de un *Plan de Ordenamiento vial* que regule el movimiento vehicular en el sector, las áreas de estacionamiento, y que contemple las posibles nuevas modalidades de transporte público y sus paradores.

Respecto de la conectividad, movilidad y accesibilidad peatonal

- Completar la Av. Maipú en el tramo cuyo perfil transversal está interrumpido, y completar el sistema de avenidas del Área Central, para soportar la extensión de la línea A de trolebuses.
- Promover selectivamente el ensanche de una de las veredas en arterias del Área Central, de manera de obtener un ancho suficiente para la circulación de personas, la reposición del arbolado, el mobiliario, y la predeterminación de espacios para estacionamiento de taxis y para los vehículos del transporte de cargas, para contenedores, etc.
- Rediseñar los carriles de circulación, estudiando la posibilidad de nuevos anchos tanto para vehículos particulares como para carriles del transporte público.
- Incorporar al plan de tareas en el espacio público y al pliego de especificaciones técnicas para la ejecución de veredas por los frentistas, las rampas de acceso de calzada a vereda y garantizar la continuidad del nivel de las veredas para su utilización por personas con discapacidad motriz con soluciones técnicas tipificadas.



1. Realizar estudios especiales zonas y sectores.

Objetivo: dar respuestas a demandas específicas a través de una selección de Nodos de Desarrollo localizados en puntos estratégicos utilizados como centros de regeneración urbana por el impacto que tendrán en el entorno inmediato, tanto por la incorporación de nuevas actividades, como por el mejoramiento de la calidad del espacio público o por la valorización del patrimonio histórico. *Zonas: Centro tradicional / Casco Histórico, Mercado Norte, Alberdi, Nueva Córdoba, Estación FC Mitre, Barrio Güemes / Bella Vista / Observatorio.*

Se detallan a continuación, las zonas involucradas en el ámbito del Estudio del Área Central Córdoba,

Sector Centro tradicional / Casco Histórico

Las intervenciones en la Manzana 20 -propiedad del Banco Provincia de Córdoba- se la considera una oportunidad para una resignificación del área central que refuerce su carácter simbólico y que a la vez sean generadoras de una revitalización de las múltiples actividades que le dieron su sentido tradicional, para traccionar actividades centrales al casco histórico y para incorporar espacios de acceso público (cubiertos, semicubiertos, descubiertos) que se articulen con el sistema de espacios públicos del sector generando un continuo de actividades urbanas que se potencien y enriquezcan entre sí. Además, se generarían los necesarios enlaces entre arquitecturas de distintas épocas, escalas y significados.

Medidas propuestas para revitalizar el Sector:

- Reparación y conservación del espacio público mediante acuerdos entre los actores público/ privados.
- Intensificar la oferta cultural y recreativa mediante programas activos de acciones en el espacio público.
- Incrementar la seguridad y el control de la vía pública articulando los esfuerzos público -privados e interjurisdiccionales.
- Promover la diversificación de la oferta turística (temática, cultural, de congresos y negocios, de compras, etc.).
- Mejorar la accesibilidad, movilidad y oferta de estacionamiento.
- Rediseñar el diagrama de los recorridos del transporte público sobre todo en áreas próximas a edificios históricos.
- Promover alternativas de transporte multimodal.
- Promover un nuevo Nodo de desarrollo en la manzana 20 del Banco de la Provincia de Córdoba.

Sector Mercado Norte

Área Próxima al Mercado:

Las **medidas propuestas** para revitalizar el Área son:

- Incrementar la seguridad y el control de la vía pública articulando los esfuerzos público -privados e interjurisdiccionales.
- Promover las actividades recreativas durante la noche (restaurantes, bares).
- Rediseñar el espacio público mediante acuerdos entre los actores público/ privados.
- Elaborar un Plan de recuperación, renovación e iluminación de fachadas.
- Elaborar un Plan de mobiliario urbano, señalética y cartelería.



Arco Norte del Río Suquía:

Las **medidas propuestas** para revitalizar el Área son:

- Recuperación paisajística del cauce del Río.
- Parquización de la Av. Costanera.
- Provisión de grandes áreas de estacionamientos.
- Promover la inclusión de nuevas tipologías edilicias residenciales y empresariales.
- Promover la provisión de equipamientos urbanos-metropolitanos de envergadura.

Nodo 9. Portal del Abasto – Mitre

Se considera como el proyecto emblemático de una nueva oportunidad para el centro de la ciudad, que podría traccionar la expansión de funciones centrales hacia el borde del sistema del río Suquía, a partir de la recuperación y renovación de sus actividades tradicionales, de la inclusión de nuevas tipologías edilicias residenciales y empresariales y de la provisión de equipamientos urbanos-metropolitanos de envergadura.

Se consideran como las oportunidades más relevantes para la dinámica de cambio para el Área Central y la franja pericentral las siguientes: la concreción de la sede del Concejo Deliberante de la Ciudad –que estaba en construcción en el momento de elaboración del Plan-; importantes emprendimientos inmobiliarios, el proyecto de extensión de la Línea A de trolebuses; la recuperación paisajística del cauce del Río, la reutilización de infraestructuras edilicias desafectadas de sus usos originales (molinos, silos, galpones) y la resolución del polo conformado por la Terminal de Ómnibus-Estación de FCGMB.

Se considera que el polo de intercambio de transporte regional, metropolitano y urbano, en las modalidades ferroviarias y de autobuses, supondría una transformación radical del área por el incremento de flujos, la atracción de nuevos usos para el sector y la posibilidad de cualificación de un entorno en parte deteriorado.

Se considera relevante la alternativa de reforzar el verde lineal del río con Parque Urbano como complemento indispensable para la transformación del área.

Propuestas generales

Revalorización del Patrimonio Urbano-Arquitectónico

Se propone un plan de trabajo vinculado con el existente Programa “La ciudad como patrimonio” y actualización de la legislación vigente. El Plan de Trabajo formula lo siguiente:

Prioridades estratégicas

- Definición de programas derivados de la política marco y actualización de la legislación existente.
- Ajuste, consolidación y especialización de la capacidad institucional y organizacional para actuar conservando, concientizando, educando, fomentando y promoviendo cuanto se vincule con la ciudad asumida como patrimonio.
- Participación de la sociedad en apoyo a las tareas de conservación del patrimonio.

Acciones

- Identificación del patrimonio construido en el área central ampliada (con la inclusión de Barrio Güemes).
- Reelaboración del mapa de Patrimonio Urbano-Arquitectónico del Área central.
- Revisión y ajuste del listado del patrimonio edificado y declarado de interés.



- Valoración, registro e inventariado del nuevo listado.
- Revisión y ajuste de la legislación y normativa vigente.
- Formulación y desarrollo de proyectos de acción prioritaria en cuanto a intervenciones específicas.
- Concientización y difusión.

Mejoramiento de la accesibilidad y la movilidad peatonal y vehicular

La política general para la movilidad del Área Central apunta a:

- Brindar accesibilidad total al espacio público por parte de los grupos vulnerables.
- Promover un sistema multimodal de transporte público interno el Área Central.
- Generar áreas de circulación mixta peatonal / vehicular con selectividad horaria o según los días de la semana.
- Crear y promover la construcción de playas de estacionamiento perimetrales.
- Promover el ensanche de una de las veredas en arterias del Área Central que permitan, de manera de obtener un ancho suficiente para una óptima circulación de personas.

Mejorar e incrementar el espacio público

Se plantea como visión general que el Área Central requiere una estructuración espacial donde los grandes objetos de la historia y los edificios públicos se entretajan con el comercio y la vivienda en un todo coherente e identificable. Las estrategias de revalorización del espacio público apuntarán principalmente a la conservación y puesta en valor de aquellos sectores, tramos y estructuras edilicias que integran el patrimonio urbano-arquitectónico del área central.

Se deberá potenciar y promover mediante políticas activas, la supervivencia de la red de galerías y peatonales características del sector que generan un complejo sistema de espacios públicos en relación al conjunto del Centro Histórico.

Propuestas de acción sobre el espacio público:

- Mejoramiento de veredas y plazoletas
- Plan de recuperación, renovación e iluminación de fachadas.
- Plan de mobiliario urbano, señalética y cartelería.
- Completamiento del sistema de áreas peatonales con recorridos mixtos vehicular/peatonal.
- Intervención sobre espacios representativos: Plaza San Martín, Plaza Gral. Paz (exPlaza V. Sarsfield) y Plaza de la Intendencia.
- Completamiento del programa de recuperación del área de los mercados Norte y Sur.
- Recuperación del cantero central de Av. Chacabuco/Maipú.
- Intervención sobre el arco norte del Río Suquía (Portal del Abasto).

Políticas de mejoramiento tendientes a:

- Intensificar la oferta cultural y recreativa mediante el desarrollo de un plan de gestión integrando las distintas jurisdicciones que intervienen en la actividad cultural: provincia, municipalidad y universidades.
- Incrementar la seguridad –coordinación de la política de seguridad ciudadana con la Policía de la Provincia de Córdoba; rol de la Policía Municipal de Tránsito, coordinación y ordenamiento con la seguridad privada; factibilidad de cuerpos propios preventivos y de educación y orientación urbana; educación y seguridad



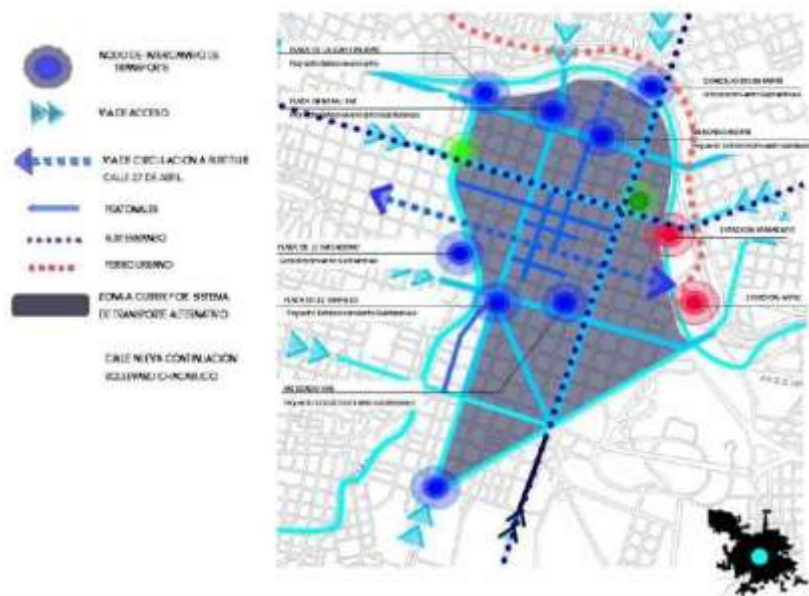
vial atendiendo las diferentes situaciones de emplazamiento de cada una de ellas.

- Promover la diversificación de la oferta turística (temática, cultural, de congresos y negocios, de compras, etc.).

Eje Natural Río Suquía

De los 37,8 km de extensión del Río Suquía, y de los 9 tramos definidos según características ambientales diferenciadas, corresponde al Área Central, el Tramo 6, entre el Puente Centenario y el Nudo Mitre, el cual presenta superficies vacantes y el predio del ONABE, que permiten incluir nuevas áreas de densificación. Acciones propuestas:

- Articulación del borde con la trama urbana (Parque. José Ma. Paz, Plazas, etc.)
- Superficies vacantes
- Predio ONABE
- Nuevas áreas de densificación
- Problemáticas ambientales a controlar (basurales y efluentes)
- Sitios de valor de patrimonio (Estación Mitre/Museo de la Industria)
- Futuro Consejo Deliberante
- Nuevas áreas de uso público
- Recuperación del cauce y la ribera
- Integración con tratamiento de barrios pueblo
- Posibles embalses recreativos
- Optimización y adecuación de la red vial



Instancias temporales

Se presenta en Diciembre de 2008 y el horizonte temporal del Plan es el año 2020.

Fuentes de datos utilizadas

No se citan.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE

Programa de Densificación Urbana. Documento Preliminar.

Plan Director Córdoba 2020

Autor, lugar y fecha del antecedente

Elaboración: Arq. Oscar A. Díaz (asesor). Secretaría de Desarrollo Urbano. Municipalidad de Córdoba.

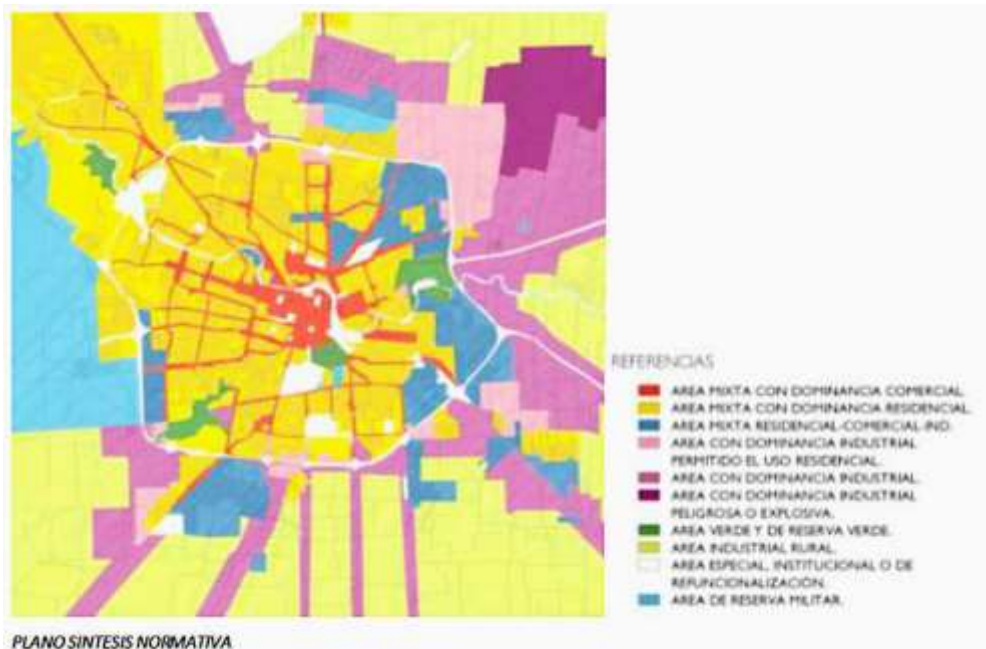
Equipo Técnico: Dirección de Planeamiento Urbano. Dirección de Hábitat. Dirección de Obras Privadas y Uso del Suelo.

Agosto 2010

Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.)

El programa presenta en los Fundamentos un *plano con la síntesis normativa* definiendo áreas homogéneas según usos del suelo, citando en el texto las “Ordenanzas 8060, 8256 y 8133 y sus modificatorias, que preveían un modelo de ciudad que 25 años después se verifica sólo de forma parcial, ya que si bien en sectores del área Central y el Barrio de Nueva Córdoba se pueden ver hoy consolidados con los perfiles establecidos oportunamente, otras áreas no han tenido igual resultado”.

En dicho plano, el Área Central se reconoce como *área mixta con predominancia de uso comercial* con algunas situaciones de área especial, institucional o de refuncionalización (mercados Norte y Sur, Río Suquía, zona Estación de Ómnibus y Mitre).



Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos

Respecto al Área Central solo se presenta un breve análisis general de 2 corredores para consolidación, densificación y cambio de normativa: Av. Vélez Sarsfield y Av. Ambrosio Olmos.



Se considera para el presente estudio del antecedente, la Av. Vélez Sarsfield ya que un solo tramo de la misma se encuentra dentro del Área Central.

Aspectos y variables consideradas

Con el objetivo de promover la densificación urbana, la estrategia del *Programa* se basa en tres pilares: infraestructura, movilidad y espacio público, considerando a nivel espacial: ejes, nodos y áreas.

Se analizan según la zonificación de la normativa actual: corredores (ejes) y áreas (s/zonas normativas), de *“sectores urbanos que, por sus condiciones ambientales, físicas y/o de localización, son aptos para renovar, densificar y concentrar un número importante de población, impulsando modificaciones en la normativa que simplifiquen y agilicen los procesos de urbanización, existentes y futuros”*.

Para los corredores y áreas seleccionados a densificar, se analizan indicadores urbanísticos de ocupación del suelo, se proponen acciones, y se generan nuevos instrumentos normativos.

Se consideran en los siguientes puntos de esta sistematización del antecedente, los corredores del Área Central mencionados.



IMAGEN SATELITAL DE AMBOS CORREDORES

Instancias analíticas

En el marco de la premisa de actuación de mayor edificabilidad asociada al mejoramiento de estándares mínimos de habitabilidad, se analizaron los corredores



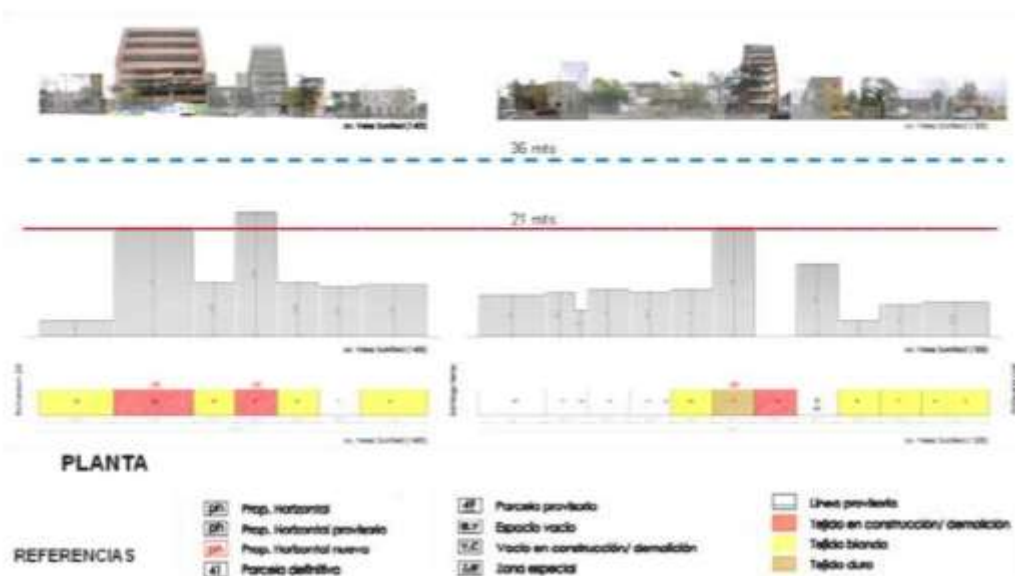
Av. Vélez Sarsfield y Av. Ambrosio Olmos, en función del perfil que actualmente tienen asignado, de menor altura con respecto a los demás corredores del área.

La Av. Vélez Sarsfield, fue seleccionada ya que está afectada por dos ordenanzas, la 8057 en el tramo que va desde plaza Vélez Sarsfield hasta Pueyrredón, y la Ordenanza 8256 desde Pueyrredón en adelante. Compete para el presente estudio el primer tramo de la misma.

En el análisis se realizaron observaciones generales sobre: nivel de consolidación, de condiciones de habitabilidad, del espacio urbano resultante generado por la norma (por ej. medianeras), previsión de infraestructura, tipo de tejido y tipologías existentes, entre otros temas.

En el documento del Programa se presenta un relevamiento de un tramo de los dos corredores.

Vélez Sarsfield Relevamiento



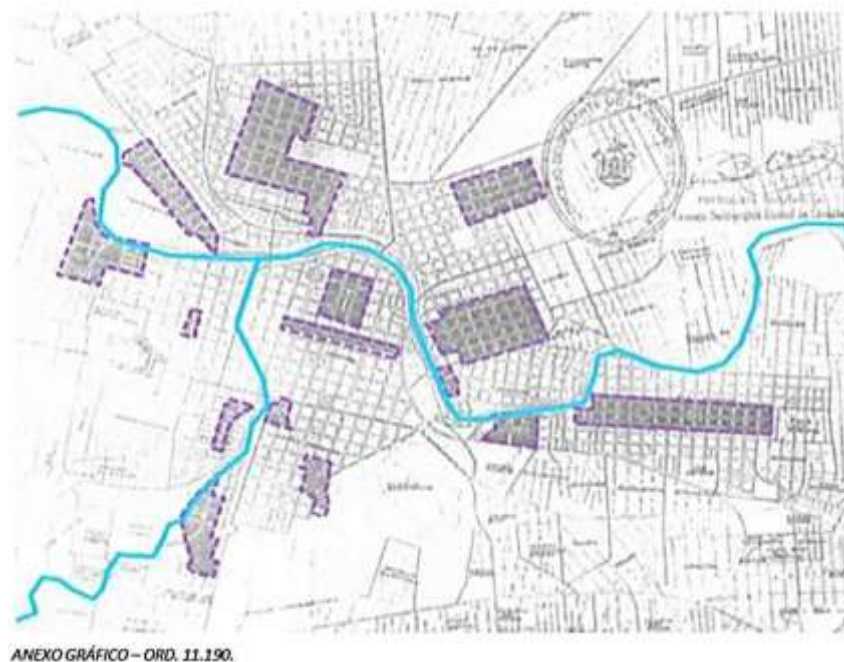
Reconocimiento de problemáticas

El Programa plantea como introducción a la problemática, la manera en que se fueron consolidando los *corredores* previstos, y definidos por las ordenanzas vigentes (en 2010) como: *“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 y del espacio y de la tipología de vivienda”*. (Art. 3º.Ord 8256).



Las problemáticas reconocidas en el análisis de los mismos son:

- Tendencia a la máxima ocupación del perfil normativo con estándares mínimos de habitabilidad en los edificios.
- Especulación del máximo rendimiento del lote que trae como consecuencia la falta de innovación tipológica y de propuestas que generan grandes medianeras que pueden permanecer en el tiempo.
- Falta de acompañamiento y previsiones de infraestructura necesarias, particularmente en lo referido al mejoramiento de las condiciones de movilidad y de calidad del espacio público de las vías, generando situaciones de fricción (carga de tránsito, falta de estacionamiento y el exiguo espacio destinado a los peatones, entre otros factores).
- Conflictos en referencia a los aspectos normativos:
 - * La zonificación de corredores en determinados sectores se superpone con las Áreas de Protección Histórica creadas por la Ordenanza N° 11.190 de Protección del Patrimonio Arquitectónico Urbanístico y de Áreas de Valor Cultural de la Ciudad de Córdoba -Ordenanza que ha sido modificada por ordenanzas posteriores-
 - * Existencia de dos o más perfiles que afecten a una misma manzana, situación que genera desequilibrio en la masa construida y dificulta su aplicación por parte de los profesionales y técnicos.



ANEXO GRÁFICO – ORD. 11.190.

Ordenanza ya modificadas por Ordenanzas posteriores.

Reconocimiento de potencialidades

No se observan potencialidades en el análisis de este antecedente.



Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)

Propuesta de Actuación para Consolidación de corredores

Se plantean las siguientes premisas de actuación -indicando la posibilidad de ampliarse las mismas a partir de los estudios específicos de cada corredor-:

- 1-Mayor edificabilidad asociada al mejoramiento de estándares mínimos de habitabilidad.
- 2-Selección de áreas en corredores para desarrollos singulares.
- 3-Estudiar la posibilidad de extender la condición de corredor en determinadas áreas a la totalidad de la manzana afectada.
- 4-Reconocer situaciones particulares antes no contempladas para la generación de nuevos corredores.
- 5-Promover el estacionamiento subterráneo en nuevos proyectos.

Instrumento para promover la consolidación de corredores:

Incremento de Edificabilidad por modificación de perfiles.

Alturas:

Para viabilizar la propuesta de incremento de edificabilidad se diseñó un nuevo instrumento normativo que permitirá la modificación de perfiles para sobrepasar la altura de 21 m hasta alcanzar la altura máxima de 36 m mediante la aplicación de derechos de edificación diferenciados sobre la superficie que exceda el perfil normativo original. Los ingresos generados a partir de este diferencial de superficie serán destinados a obras de mejoramiento del espacio público o de infraestructura según se determine.

Ensanches:

Por otra parte, se propone crear un instrumento que signifique un valioso aporte para la materialización de los ensanches de los corredores que fueron afectados por retiros de línea de edificación hace más de 25 años, y que su concreción depende de un proceso expropiatorio con grandes erogaciones de capital por parte del Municipio. Esto permitirá al estado incorporar la superficie afectada para el ensanche y/ prolongación de calles mediante el reconocimiento de la edificabilidad de esa superficie para ser redistribuida en la propia parcela o en parcelas colindantes, o bien, mediante la emisión de **certificados de edificabilidad potencial transferibles**, colocar esa superficie en otras parcelas. Estas transferencias de edificabilidad pueden estar asociadas al completamiento de perfiles como los previstos en el proyecto de normativa anterior a efectos de evitar las variaciones de altura en corredores consolidados.

En ambos casos **su aplicación estará ligada al Plan de Movilidad Urbana** a efectos de ejecutar acciones coordinadas sobre la red vial que faciliten el acceso-egreso del Área Central y sectores más comprometidos desde el punto de vista del tránsito, siempre favoreciendo los recorridos del transporte público.

Instancias temporales

Se publica en Agosto de 2010.

Fuentes de datos utilizadas

No se citan.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE

1° Informe Comisión de Elaboración del Plan Integral de Movilidad de la Ciudad de Córdoba Pre-diagnóstico de Movilidad. Mayo 2012

Autor, lugar y fecha del antecedente

Municipalidad de Córdoba, Secretaría de Transporte y Tránsito.

Comisión de elaboración del Plan Integral de Movilidad de la ciudad de Córdoba

Integrantes:

Coordinadora General: *Arq. Graciela Español*

Representantes de:

Dirección de Tránsito: *Ing. Graciela Armesto. Ing. Adrián Delfederico. Dr. Manuel Gaze.*

Dirección de Transporte: *Cra. Stella Giusto. Arq. Juan Martínez.*

Dirección de Planeamiento: *Arq. Ana Belén Riera.*

Dir. Evaluación de Impacto Ambiental: *Arq. Federico Rey.*

Profesionales especialistas externos: *Ing. M. Laura Albrieu. Mgr. J. J Pompillo Sartori.*

Ing. Alejandro Baruzzi

Mayo 2012

Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.)

Se deduce que se toman los límites establecidos por la Ordenanza Municipal N° 8256/86.

Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos

Distingue entre Ciudad de Córdoba, área central, periferia y Gran Córdoba, pero no subdivide en Área Central en subáreas.

Aspectos y variables consideradas

El documento constituye un pre diagnóstico de la movilidad de la Ciudad de Córdoba, considerado como documento base para la realización del Plan Integral de Movilidad. Considera el derecho a la movilidad y sus requerimientos, los componentes de su problemática, problemas de infraestructura, distribución de mercancías, problemas ambientales y legislación.

Las principales variables utilizadas son: tipo de transporte utilizado, número de pasajeros, frecuencia de viajes, volumen de tránsito, capacidad de los corredores, composición vehicular.

Instancias analíticas

1. El vehículo individual los problemas que ocasiona la movilidad que se produce en Córdoba devienen fundamentalmente del modelo territorial y la arraigada cultura del uso del automóvil particular. En el Área Central, a pesar de que el ordenamiento de tránsito prioriza el transporte público, predomina el transporte no masivo (88,12% de ocupación de la vía entre modos particulares, taxis y remises, año 2009 EOD PTUMA).

2. Estacionamiento: insuficientes. En el Área Central, el transporte masivo circula en todas las direcciones, limitando los espacios de estacionamiento. Falta de



cumplimiento de la normativa vigente por parte de usuarios con vehículo particular; situación similar ocurre con el transporte de carga; esta problemática se acentúa por la debilidad del sistema de control.

En el centro coexisten playas habilitadas por la Municipalidad, playas en proceso de habilitación y estacionamientos propios (garajes de viviendas, estacionamientos de edificios, etc.).

Cuadras afectadas al estacionamiento



Playas de estacionamiento aprobadas



3. Transporte masivo de pasajeros: los principales problemas que presenta son el elevado nivel de fricción generado por el tránsito en general, incremento en la tasa de motorización; inconvenientes en la movilización de personas con dificultades motrices; desvinculación entre las políticas de uso del suelo y las de transporte. Las mayores demandas son en frecuencia, fluidez, y mayor conectividad.

4. Movilidad en bicicleta. Desde la construcción de la primer bicisenda en 1993, el uso de la bicicleta ha aumentado aproximadamente un 50% (hasta el año 2009). El desarrollo del transporte no motorizado es un eje fundamental de articulación entre sustentabilidad y movilidad, posibilita mejorar la autonomía de gran parte de la población excluida del uso del vehículo particular. Sin embargo, puede comportarse como un elemento entorpecedor del tránsito cuando circulan compartiendo la vía con vehículos motorizados; la ciclovía permite la movilidad segura y eficiente.

5. Distribución de mercancías. En los últimos años en el centro se produjeron cambios en los hábitos de consumo y comercialización, se originaron nuevos comercios más modernos pero con menos espacio de almacenamiento (no existe normativa) lo que origina la necesidad de incrementos en la frecuencia de abastecimiento. En el año 2008 se dicta el Decreto 1422/08 tendiente a contemplar esta problemática. Se estima necesario revisarla y controlar su aplicación.

Reconocimiento de problemáticas

Córdoba, al igual que la mayoría de las grandes ciudades del mundo, han asistido en los últimos decenios a un incremento en los niveles de uso del automóvil y de la



congestión vehicular urbana. El crecimiento de la Ciudad no ha sido acompañado por la infraestructura y equipamiento necesario para dar soluciones al transporte. Surge la necesidad de desarrollar e incentivar formas de movilidad masiva por sobre los modos individuales.

Deficiencias estructurales de la movilidad en la Ciudad de Córdoba:

- a) Congestión de tránsito y con ello la pérdida de tiempo de los usuarios.
- b) Contaminación del medio ambiente, deterioro de la calidad de vida con sus costos asociados.
- c) Sobreconsumo energético de combustibles de origen fósil no renovables.
- d) Accidentes causados por la falta de observancia de las normas de tránsito.
- e) Deterioro de los vehículos, el estrés de los conductores y las consecuencias psico-físicas en su salud.

El incremento de transporte privado en detrimento del público implica un riesgo de exclusión para sectores que no disponen de vehículo propio y que son cautivos de modos masivos, obligándolos muchas veces al uso de modos menos seguros como vehículos en mal estado o motos sin las condiciones de seguridad adecuadas con las consecuencias de alta exposición a accidentes.

Reconocimiento de potencialidades

La Ciudad de Córdoba ha sido pionera en la elaboración de planes y proyectos innovadores en materia de movilidad. Reconocimiento de una problemática compleja que requiere intervención interdisciplinaria y un abordaje integral por medio de una planificación estratégica.

El diseño e implementación del Plan de Movilidad debe contribuir al mejoramiento de la conectividad interna y externa de la ciudad, a mejorar la calidad de vida a través de las condiciones de circulación y acceso a modos de transporte, racionalizar y dotar de medidas de seguridad vial y ambiental, promover el uso del transporte público masivo, fomentar los medios no motorizados y racionalizar el uso de los medios de transporte privados.

Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)

Necesidad de desarrollar políticas con mayor equidad dando prioridad a modos de transporte más sustentables (transporte masivo, bicicleta, peatón) en detrimento del uso de vehículos particulares. En este sentido, una medida indispensable consiste en mejorar el transporte público.

Promover el uso del transporte no motorizado demanda una amplia red ciclista. En el año 2009, se realizó el proceso de licitación bajo financiamiento GEF y el Instituto de Aire Limpio del Banco Mundial aproximadamente de 2,5 km más para el Área Central. Conectividad entre centros atractores: Patio Olmos – Ciudad Universitaria – Terminal de ómnibus.

Instancias temporales

No se indica la fecha de inicio del trabajo de Prediagnóstico.

Fuentes de datos utilizadas

Resultados de la Encuesta de Origen-Destino de la ciudad de Córdoba y su Área Metropolitana Córdoba (AMC) del año 2009 – PTUMA.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE

Plan de Movilidad Ciudad de Córdoba 2012 -2014. Partes 1 y 2

Autor, lugar y fecha del antecedente

Municipalidad de Córdoba. CEPIM Comisión para la Elaboración del Plan Integral de Movilidad

Coordinadora General: *Arq. Graciela Español*

Representantes de:

Dirección de Tránsito: Ing. Graciela Armesto. Ing. Adrián Delfederico. Dr. Manuel Gazze

Dirección de Transporte: Cra. Stella Giusto. Arq. Juan Martinez

Dirección de Planeamiento Urbano: Arq. Ana Belén Riera

Dir. Evaluación de Impacto Ambiental: Arq. Federico Rey

Profesionales Especialistas Externos: Ing. M. Laura Albrieu. Mgr Ing. Alejandro Baruzzi. Ing. Federico Baruzzi. Abog. Marina Comba. Arq. Luis Francisco. Román. Mgr. J. J Pompilio Sartori

Asistentes Técnicos: Tomás Lencinas. Pablo Ochoa
2012

Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.)

Se deduce que se toman los límites establecidos por la Ordenanza Municipal N° 8256/86 y en el trabajo *“Bases para el Plan Director de la ciudad de Córdoba. Lineamientos y estrategia general para el reordenamiento del territorio”*.

Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos

Se toman las sub-áreas analizadas en el trabajo *“Bases para el Plan Director de la ciudad de Córdoba. Lineamientos y estrategia general para el reordenamiento del territorio”*.

En las Encuestas de Origen y Destino 2009 se define una macrozona que incluye las zonas 1 a 9.



Aspectos y variables consideradas

Modos de transporte. Transporte de pasajeros y cargas por ferrocarril, transporte de pasajeros por colectivo urbano e interurbano, por subterráneo, transporte aéreo; transporte de personas por modos y por vías; red vial. Estacionamiento sobre y fuera de calzada de vehículos, motos y bicicletas. Zonas de atracción por actividades



comerciales en lugares abiertos y cerrados, actividades terciarias. Aspectos ambientales: contaminación del aire y sonora, arbolado. Nuevas tecnologías del transporte.

Instancias analíticas

La caracterización de Área Central y sus subáreas se toma del *Plan Director de la Ciudad de Córdoba 2007 – 2008. Síntesis del Diagnóstico y Lineamientos. Situación actual de la Ciudad.*

En relación con la movilidad, se plantean las siguientes cuestiones:

Movilidad urbana

Con base en las zonas de origen y destino de viajes del estudio realizado en el año 2009, y según los estudios realizados por CEPIM, en la modelación de las líneas de deseo de viajes se verificó que las zonas que mayor cantidad de viajes HB (viajes basados en el hogar) atraen son: el Área Central de la ciudad (zonas 1 a 6), los barrios contiguos al área central, entre ellos: Nueva Córdoba y Güemes (zona 7), la ciudad universitaria (zona 13), Observatorio y Alberdi (en las zonas 8 y 9), General Paz y alrededores (zona 50), Alta Córdoba, Cofico e Independencia (zona 43).

En el Área Central se encuentra la mayor oferta comercial minorista, desde y hasta donde se realizan la mayor cantidad de viajes (267.759 viajes/día datos de encuesta origen- destino 2008-2009). La concentración de generadores/attractores de desplazamientos hace que el Centro sea la principal zona de atracción de la ciudad, cuya problemática se centra en la falta de superficie para almacenamiento, y por ser la de mayor demanda, origina mayor cantidad de movimientos para abastecerse. Como consecuencia se detecta la falta de espacios para la operatoria de carga y descarga que se agudiza por la ocupación de estos espacios reservados por los autos particulares, coincidiendo esta problemática con los horarios pico de comercio, administrativos, escolares y tráfico en general.

En el sector del Mercado Sur y Mercado Norte se concentran comercios minoristas y mayoristas, cuya problemática se centra en la falta de una infraestructura acorde a la tipología de vehículos necesarios para el abastecimiento de los diferentes comercios del sector.

Las mayores intensidades de tránsito en un día hábil tipo se producen en los ejes más importantes de la ciudad: Av. Colón, Oeste-Este; Bv. San Juan Bv. Illía, Este-Oeste; Bv. Chacabuco-Av. Maipú, Sur-Norte; Av. Vélez Sarsfield-Av. Gral. Paz, Norte-Sur, donde se superan las intensidades media de 20.000 vehículos día en cada sentido, y se alcanzan valores superiores a los 30.000 veh/día. Estas vías constituyen los accesos principales al Centro y son conectores de los barrios. Por otro lado, los conductores tienden a buscar itinerarios alternativos a las vías principales y generan tránsito elevado en vías secundarias. El transporte urbano masivo es dependiente de las arterias más congestionadas por su recorrido fijo.

La evolución horaria de la ocupación de las vías muestra que existe una coincidencia entre las de mayor demanda con las horas pico de los centros de estudios y de los trabajadores.



Figura HR 47: Conectividad del Área Central
Fuente: Elaboración propia CEPMM con datos de Dirección de Tránsito

Se realizó un análisis de ocupación de la vía en el Área central, para lo cual se tomó el tramo de la Av. Vélez Sarsfield entre calle Deán Funes y calle 27 de Abril, horario de 7:00 a 8:00, donde coexisten el transporte público y los vehículos particulares. Las vías y carriles selectivos en el Área Central hoy son insuficientes. Si bien, la mayor cantidad de personas es la transportada por el transporte público, sólo el 10,22 % de la vía es utilizado por el transporte masivo y el 88,12% por los modos particulares, taxis y remises, utilizados sólo por una o dos personas por vehículo.

Movilidad en el sector “Centro Histórico”

Si bien el centro histórico tiene calles angostas, hay algunas avenidas principales de mayor ancho que permiten atravesar el centro. Ellas son:

En sentido Norte-Sur:

Av. General Paz – Av. Vélez Sarsfield, con 5 carriles de circulación en sentido único, de los cuales los dos carriles de la derecha son de uso exclusivo para la circulación del transporte público (ómnibus, taxis y remises); las paradas del transporte masivo se encuentran en el primer carril de la derecha mientras que las paradas de taxis están localizadas a la izquierda.

En sentido Sur-Norte:

Av. Chacabuco – Av. Maipú, con 8 carriles de tránsito mixto, brinda servicio para circulación, estacionamiento controlado con parquímetros en su lado izquierdo y bahías para paradas de colectivos en su costado derecho.

En sentido Oeste-Este:

Av. Colón – Av. Emilio Olmos desde Urquiza hasta Maipú, con 6 carriles de circulación de los cuales los tres derechos tienen exclusividad para el transporte público urbano (ómnibus, taxis y remises).

En sentido Este-Oeste:



Av. Sarmiento – Av. Humberto Primero, con 5 carriles de circulación mixta

En sentido Este-Oeste y Oeste-Este:

Boulevard Illía – Bv. San Juan, límite entre el Centro y el barrio Nueva Córdoba. La prohibición de estacionar se extiende a lo largo de todo el boulevard en su zona central.

El transporte urbano de pasajeros de la ciudad, tiene además exclusividad en las calles Belgrano-Tucumán desde Duarte Quirós hasta Deán Funes; Caseros desde Marcelo T de Alvear hasta Av. Vélez Sarsfield, y San Jerónimo –27 de abril desde Av. Chacabuco hasta Ayacucho, donde el estacionamiento vehicular en calzada está totalmente prohibido.

Movilidad en la zona de la Estación Terminal de Ómnibus T1 Y T2

Los movimientos que se generan en las cercanías de la Estación Terminal de Ómnibus T1 y T2 produce ciertas situaciones conflictivas por la circulación de las unidades de gran porte, por las actividades complementarias (encomiendas, sedes de empresas, talleres etc.), por la congestión vehicular y accidentes en los que participan peatones, vehículos de transporte particular motorizados (automóviles y motocicletas) y los vehículos de transporte público (urbanos, interurbanos, de corta/larga distancia, o taxis y remises). El mayor impacto se produce en las arterias Bv. Illía, Bv. Perón, Av. Lugones y Bajada Pucara.

Por otra parte, no tiene calles propias para la circulación y almacenamiento de las unidades de colectivos, taxis y/o remises, y la espera previa al ingreso a la Terminal se realiza por las arterias del sector que forman parte de la red troncal urbana que cumplen la función de estacionamiento, ocasionando mayor inseguridad en el tránsito, situaciones de fricción con otros modos, demoras en los viajes urbanos, entre otro. El trazado ferroviario y el Río Suquía son otros dos factores que dificultan la circulación.



Figura N° 77: Movimientos en zona de Terminal de Colectivos T1 y T2.
Fuente: Elaboración propia CEPIM



Accesibilidad y estacionamiento

La problemática del estacionamiento es diferente según los ámbitos y zonas analizadas: Casco histórico, Área Central y Zonas atractoras como polígonos industriales, campus universitarios, centros educativos, hospitales, hoteles y grandes centros comerciales (abiertos o cerrados); Zonas residenciales. También difiere si el estacionamiento se realiza dentro o fuera de calzada.-

Estacionamiento en calzada

Mediante Ordenanza N° 6684 del año 1977 se declara Servicio Público Municipal al sistema de estacionamiento medido y/o controlado para el uso racional de la vía pública y de los espacios destinados a tal fin. En el Decreto N° 176-G/94 se identifican arterias y zonas con diferentes comportamientos, siempre con un sentido de optimización de vehículos estacionados en calzada (tickeadoras y parquímetros). *Gráfico de las cuadras del área central afectadas a cada tipo de estacionamiento*

Respecto de las zonas de estacionamiento para bicicletas, en el Área Central hay 3 destinos de concreto que permiten estacionar 46 bicicletas: 23 en la calle Independencia casi Entre Ríos; 14 en la Plaza San Martín (Rosario de Santa Fe casi Rivadavia) y 9 en Av. Vélez Sarsfield 30 (junto a la Basílica de Santo Domingo). Dos de estos bici-estacionamientos (el de Plaza San Martín y el de Independencia al 190) tienen mucho uso social. El resto de la zona central no cuenta con infraestructura adecuada para el estacionamiento de bicicletas, lo que lleva a los ciclistas a asegurar sus bicicletas a postes de luz, árboles, carteles, canastos de basura o cualquier lugar que les permita dejar su vehículo con algo de seguridad mientras realizan sus actividades, por lo que se incumple con la Ley Nacional, Provincial y la Ordenanza Municipal que prohíbe estacionar vehículos en las aceras.

Estacionamiento fuera de calzada

En el casco histórico y su periferia coexisten playas de estacionamientos habilitadas por la Municipalidad de Córdoba que cumplen con la Ordenanza N° 11712, playas que están en proceso de habilitación y estacionamientos propios de los habitantes de la zona (garajes de viviendas, estacionamientos en edificios, etc.). La citada Ordenanza (Anexo I) establece en su Art. 22° la obligatoriedad de prever espacios que permitan el estacionamiento de motocicletas y bicicletas, a una tarifa diferenciada en las Playas de Estacionamiento, teniendo en cuenta la capacidad de las mismas.



Aspectos Ambientales. *Espacios verdes (situación actual). Fenómeno de inversión térmica. Contaminación del aire. Contaminación sonora*

Para estos aspectos se consideraron el área centro y la periferia, sin definirse con precisión sus límites.

Relación Espacios Verdes por habitante

En el Plan sólo se hace referencia a aspectos vinculados a todo el territorio urbano, y se señala que según informe Dirección de Espacios Verdes de la Municipalidad de Córdoba (2013), Córdoba tiene aproximadamente 1.200 hectáreas de espacios verdes que se reparten en 641 hectáreas para parques, 110 en plazas, 56 en ciclo vías y 393 para otros usos. Esto da un promedio de 9m² de espacios verdes por habitante.

Si solo se toman las áreas verdes mantenidas por la Municipalidad de Córdoba es 6,56 m² /habitante.

En relación a la Calidad Ambiental, se podrían sumar las áreas verdes de uso privado como las de los countries (algunos con campos de golf), barrios cerrados, clubes de deportes privados, y las de uso público, como los espacios verdes de las Universidades, parques, reservas militares, superficie del FFCC, bulevares, rotondas viales, reservas naturales inaccesibles, etc.



Contaminación del Aire

El Observatorio Ambiental Municipal, a través del Sistema de Monitoreo del Aire (Si.M.A), realiza mediciones sobre la contaminación ambiental en distintos puntos de la ciudad, sobre los siguientes contaminantes: Monóxido de Carbono (CO₂), Óxidos de Nitrógeno (NO, NO₂), Dióxido de Azufre (SO₂), material particulado; también sobre presión atmosférica, temperatura, humedad, velocidad y dirección del viento, variables físicas que ayudan al estudio del comportamiento de los contaminantes.

A partir del ICA, el Municipio informa el estado de contaminación en base a cinco categorías: Baja, Moderada, 1ª Alerta, 2ª alerta y Alerta en orden creciente de riesgo para la salud humana, utilizando como referencia la normativa de la USEPA (Environmental Protection Agency de EEUU).

Según estas mediciones el 83% de los días, la contaminación fue baja, el 17% la contaminación fue moderada. En la mayoría de los días analizados los niveles de contaminación no han sido suficientes para que se detecten problemas graves de salud en la población. Pero en varias oportunidades se registraron estados de contaminación Altos (1ª alerta), no sólo en el centro de la ciudad sino en la periferia.

Índice de Pureza Atmosférica

La UNC (2008-2010) realizó una grilla para toda la ciudad para medir la presencia y cobertura de especies de líquenes que crecen en los árboles como bioindicadores en 319 puntos de muestro. Por los valores arrojados por este índice se infirió que en un 88 % de dichos puntos, la calidad de aire era entre mala a muy mala.

En estudios realizados por el Instituto de Investigaciones en Físico-Química de Córdoba, CONICET y UNC, se determinó por primera vez que la concentración de material particulado es menor a 2,5 micrones (PM 2,5).

Contaminación Sonora

La O.M.S. definió al ruido como todo sonido desagradable que cause efectos nocivos en la salud, por eso es tan grave la contaminación sonora. El límite tolerable de ruido al que las personas pueden estar expuestas sin efectos negativos es de 65 decibeles; más allá de este valor comienzan a aparecer molestias, síntomas y problemas de salud. Entre las afecciones más comunes se encuentra la disminución de la audición, fatiga, alteraciones del sueño, pérdida de memoria entre otras.

En Córdoba, las principales causas del ruido, son el movimiento vehicular, las bocinas, sirenas, ruido de vecinos y la construcción. En el año 2013 se promulga la Ordenanza N° 12.208 que regula, previene y controla la emisión de ruidos y vibraciones que por su naturaleza generen o sean susceptibles de generar molestias o afectar a las personas o sus bienes o al ambiente en general, siendo la normativa vigente a la fecha.



Mapa del ruido en el centro de la Ciudad de Córdoba. (Centro de Investigación y Transferencia en Acústica. U.T.N.)
Fuente: Dirección de Ambiente

Arbolado urbano

La Ordenanza Nº 7.000 protege el arbolado en la ciudad y junto al Plan Forestal, regulan las condiciones en las que se deben encontrar los árboles y qué especies y dónde se pueden plantar por la altura y el tamaño de las raíces y las copas. Además obliga a los propietarios de inmuebles, baldíos o edificados arbolar el frente de los mismos de acuerdo al Plan de Forestación establecido por la Dirección de Espacios Verdes, siendo obligatorio también la colocación de tutores, construcción de cazuelas, riego, eliminación de malezas y todo cuidado que requiera la preservación del árbol. Esta normativa prohíbe a toda persona física o jurídica, pública o privada, el corte, poda, tala, eliminación y destrucción total o parcial del arbolado, y dispone que la poda o erradicación de árboles se efectúe cuando el organismo municipal lo crea aconsejable.

El árbol urbano es un elemento fundamental en el paisaje de la ciudad. Brinda diversos beneficios de orden ambiental, estético, paisajístico, recreativo, social y económico. Los árboles contribuyen en la mejora de la calidad del aire reduciendo la contaminación, favorecen la limpieza del aire, eliminando los contaminantes en suspensión presentes con frecuencia en el medio urbano.

Reconocimiento de problemáticas

Movilidad en el Sector Área Central

Alto porcentaje de vías con un ancho de calle de 10 metros por el origen colonial de la ciudad.

La mayoría de las avenidas céntricas son corredores con sentido único de circulación. Ineficiente fluidez del tránsito y subutilización de las calzadas con la pérdida de uno o más carriles al permitirse el estacionamiento sobre calzada.

El núcleo central está peatonalizado y restringido en muchas de sus arterias; las pocas vías pasantes son vías muy congestionadas y lentas por la gran cantidad de viajes que cargan en su recorrido, debido fundamentalmente a la ausencia de



avenidas con doble sentido de circulación. Ejemplo: calles: Lima /Santa Rosa, San Jerónimo/27 de Abril, Belgrano/Tucumán, Buenos Aires/Rivadavia.

Problemas generados por la existencia de estacionamientos de residentes, de usuarios temporales y de carga y descarga, donde coexisten distintos tipos de movimientos según el motivo que los ocasiona, sumado a las situaciones conflictivas entre intereses particulares y comerciales.

La presencia de estacionamientos ubicados en zonas con restricción a la circulación del vehículo privado, obliga a la Municipalidad a expedir permisos especiales para la circulación en carriles selectivos.

La falta de cumplimiento de las normativas vigentes por usuarios de la vía del vehículo particular con respecto a prohibición de circulación en vías y/o carriles selectivos y estacionamiento en estas vías o en espacios reservados o en los diagramados para el transporte de carga de abastecimiento, colabora en demoras y costos para el conjunto de usuarios de transporte urbano. Se suma a ello, el débil control y la falta de conocimiento de los usuarios de las reglamentaciones.

Aspectos ambientales

Isla de calor urbano

Córdoba, que se asienta en una depresión topográfica, tiene entre 5 y 6 grados más de temperatura que en la periferia de la ciudad. Este fenómeno (ICU), está asociado a:

- la alta densidad edilicia,
- al predominio del hormigón,
- a las grandes superficies impermeabilizadas
- a la limitación de espacios verdes.

Fenómeno de inversión térmica

En verano aumenta el consumo eléctrico para climatizar mecánicamente los ambientes, y en invierno aumenta la frecuencia de inversión térmica agravando la contaminación del aire por la acumulación de las emisiones gaseosas de los vehículos de transporte.

Las características geográficas de la ciudad, sumadas al desarrollo urbano y al crecimiento edilicio en masa y en altura funcionan como barreras que impiden la libre circulación de masas de aire. Se produce entonces el fenómeno de inversión térmica, retardando la renovación del aire y concentrando los contaminantes producidos durante la noche y, sobre todo aquellos producidos en las primeras horas de la mañana, con una gran actividad sobre todo vehicular. A esto se suman los contaminantes secundarios producidos por reacción fotoquímica de los primeros, generando el smog. Este fenómeno se suele terminar próximo al mediodía por calentamiento solar. Sin embargo, ocurre a veces, que por fenómenos meteorológicos particulares, la inversión térmica se mantiene durante varios días, con poca renovación del aire, agravando el estado de calidad del aire en la ciudad.

Contaminación del Aire

- Especialistas médicos y ambientales sostienen que la acumulación de los contaminantes en el ambiente urbano, sobre todo en el **centro de la ciudad**, es un problema bastante serio para personas que padecen afecciones respiratorias



crónicas (asma, bronquitis, enfisema, etc.) y puede generar reacciones alérgicas por fuera de este grupo de riesgo. El smog puede favorecer la infección respiratoria con agudización de la enfermedad.

- En registros de estados de contaminación alto, podrían haber producido un aumento de los síntomas en las personas con problemas respiratorios y/o irritación en la población enferma en general.
- Es factible que algunas **arterias del microcentro**, por su elevado tráfico vehicular y altos edificios circundantes, pudieran haber tenido una calidad de aire inferior a las registradas en otros lugares.

Bio indicadores

La información contrastada en el tiempo, demostró que la calidad del aire había disminuido en más de la mitad de los puntos analizados de todo el Ejido Municipal.

Material particulado

De 2009 a 2010 se midió este parámetro las ocho horas pico de tránsito durante tres días seguidos en un punto céntrico (Montevideo y Vélez Sarsfield) detectando niveles que van de los 21 a los 71 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. La guía de calidad de OMS fija como valor confiable 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. A partir de este número, está demostrado que el material particulado incrementa el índice de mortalidad.-

Para PM 2,5, se encontró que el material resuspendido (polvo de combustión y desgaste de partes de los vehículos, 54%) es el gran responsable en el **centro**, más que las emisiones del tráfico. Luego le siguen lo que se emite por los caños de escape (32%) y las emisiones provenientes de las industrias metalúrgicas y de combustible diesel (13%).

Contaminación Sonora.

- Las características arquitectónicas y urbanísticas del **centro de la ciudad** de Córdoba, con vialidades estrechas y veredas que en algunos casos no superan el metro de ancho, exponen al transeúnte al contacto con el flujo vehicular, elevando así su exposición a mayores niveles sonoros por proximidad a las fuentes de emisión.
- El ruido del tránsito es visto como inevitable (ver mapa de ruido).

Arbolado urbano

Según datos de la Dirección de Espacios Verdes del municipio, en la ciudad falta más de un 30% del arbolado en las veredas, un pulmón vital que contiene la mitad de los árboles de la ciudad (el otro 50 % aproximadamente, unos 500 mil, están en los parques). Es visible y evidente la ausencia de los mismos en la mayor parte de las zonas céntricas de la ciudad. Por esto, es fundamental que los Planes y Proyectos contengan medidas de mitigación con respecto a los faltantes.



ARBOLES PRESENTES EN TODOS LOS CORREDORES



Porcentaje arbolado del relevamiento en corredores
Fuente: Elaboración propia CEPIM con datos de Dirección de Tránsito.

Reconocimiento de potencialidades

No se indican.

Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)

En las vías en las que circula transporte público en el Área Central se plantea:

- Eliminar y controlar los estacionamientos en las vías del área central por donde circulan las unidades del transporte urbano masivo.
- Colocar los contenedores de basura en dársena, de manera que tengan un espacio establecido y no queden a la deriva de los usuarios.
- Establecer espacios de carga y descarga que no afecten a la circulación de las unidades de transporte masivo de pasajeros.
- Reducir el estacionamiento sobre calzada y promover el estacionamiento fuera de calzada de gran capacidad.

Estacionamientos

Respecto de los estacionamientos en calzada en el Área Central y macrocentro, se propone:

- Para el transporte automotor, modernizar el sistema de estacionamiento medido en la vía pública tendiendo a sistemas que permitan la utilización de tecnologías de punta como alternativa a los parquímetros actuales que requieren la utilización de monedas. El estacionamiento deberá estar delimitado por zonas, con tarifas variables en las distintas franjas horarias en función de la demanda. Contará con un medio de pago flexible que permita el pago solo por el tiempo utilizado, previéndose la utilización de distintas opciones (teléfonos fijos o celulares, internet o pago in situ, etc.).
- Para las motocicletas, se debe contar en la vía pública con estacionamientos en proporción a los espacios adjudicados a los automóviles. Los mismos deberán estar ubicados en proximidades a las sendas peatonales, permitiendo una mejor visualización del peatón al iniciar el cruce. La tarifa a aplicar deberá tener en cuenta que en el lugar destinado a un automóvil pueden estacionarse 5



motocicletas, por lo tanto, su valor deberá corresponder al 20% del aplicado al vehículo individual. Se deberá contar con elementos de fijación para otorgar mayor seguridad. Se deberá señalar con cartelería especial que indique el estacionamiento de motos y bicicletas.

- Para bicicletas, la capacidad de los estacionamientos se hará un estudio pormenorizado de ubicación y cantidad.

Respecto de los estacionamientos fuera de calzada en el Área Central y macrocentro, se propone:

- Evitar la generación de mayores plazas de estacionamiento que las actualmente existentes en el Área Central y el Macrocentro, pudiéndose sustituir lugares perdidos por nuevos espacios, siempre que se mantenga la cantidad de plazas existentes actualmente. Debido al alto grado de estacionamiento en infracción se deberían ampliar las plazas de estacionamiento para satisfacer la demanda insatisfecha.
- Reservar espacio subterráneo en toda el Área Central para estacionamiento, en relación con la construcción del sistema de transporte subterráneo.
- Contar con espacios reservados en las playas de estacionamiento públicas para atender tanto a conductores como acompañantes con algún tipo de discapacidad física. Los módulos reservados para personas con discapacidad deberán tener preferencia al ingreso de la playa de estacionamiento, para facilitar el acceso más próximo a la vía pública. El propietario u ocupante de dichas playas podrá anexas también, un módulo con prioridad para ancianos y/o embarazadas. Los boxes contarán como mínimo con las siguientes dimensiones: 3,00 metros de ancho por 5,00 metros de largo.
- Prever espacios de estacionamiento para los vehículos de menores dimensiones que ocupan menores espacios de circulación. Las playas de estacionamiento deberán contar con espacios reservados para este tipo de vehículos. Los espacios delimitados para el estacionamiento de motocicletas deberán tener como mínimo las siguientes dimensiones: 0,70 metros de ancho por 2,40 metros de largo. Además, las playas de estacionamiento deberán prever el 1% de las plazas de estacionamiento para bicicletas. Teniendo en cuenta que en el espacio de un automóvil pueden estacionarse 10 bicicletas la tarifa a cobrar debería no ser superior al 10% de la tarifa para el automóvil particular. Las playas deberán contar con infraestructura específica para la protección y seguridad de los bicis, que puede consistir en biciestacionamientos.



Aspectos ambientales

Con respecto a la contaminación sonora, se plantea una serie de lineamientos que mitigarían dicha contaminación.

Con la planificación de las principales vías de tránsito, evitando el congestionamiento de vehículos y fomentando medios de transporte eficiente, se mejorarán en significativamente las condiciones negativas del ruido en la vía pública.

La adecuada selección de las unidades de transporte, basada en la topografía de la ciudad y los pasajeros a transportar, así como las condiciones en las que deberían prestar servicio, definiendo los criterios de la regulación tecnológica y vial para el transporte público, se traduciría en una reducción de emisión de ruido por parte del mismo.

Se considera imprescindible el mantenimiento de la forestación de las veredas, con vegetación que contribuya a minimizar parte del ruido.-

La concientización del usuario del vehículo individual sobre el uso de las bocinas y el control del buen estado del motor.



Figura Nº 122 Grafico Area Central Propuesta
Fuente CEPIM

Instancias temporales

Período 2012-2014.

Fuentes de datos utilizadas

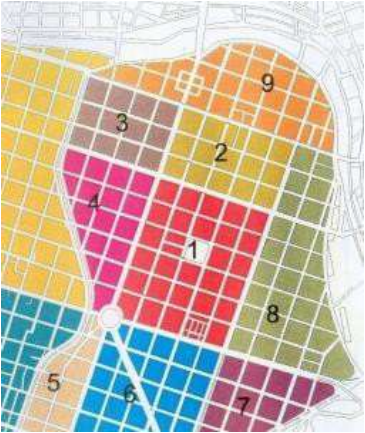

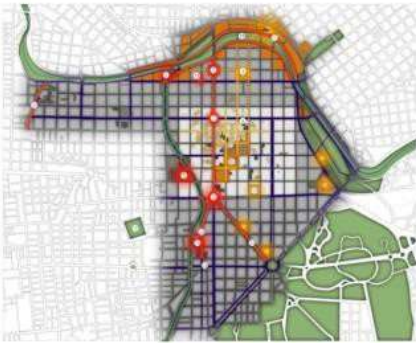


Diversos estudios y planes nacionales, provinciales y municipales; investigaciones de la UNC y otras instituciones.




Encuesta de origen-destino de la ciudad de Córdoba y su Área Metropolitana Córdoba (AMC) del año 2009 – PTUMA”.

“Encuesta de Preferencias declaradas 2012” realizada por CEPIM y el grupo de investigación de la FCEFYN, UNC.



Información tomada del sitio web <http://www2.cordoba.gov.ar/portal/index.php/secretaria-de-servicios-publicos/subsecretaria-de-transporte/>

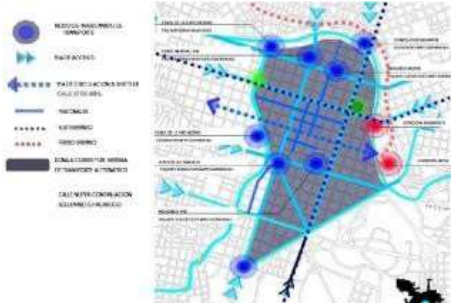


(1) CUADRO DE SÍNTESIS DE CONTENIDOS COMPARATIVOS DE LOS PLANES VINCULADOS CON EL ÁREA CENTRAL CÓRDOBA

	Plan Integral de Tránsito para la Ciudad de Córdoba. 1998	Córdoba en su situación actual: bases para un diagnóstico. 2000	Diagnóstico y Líneas Estratégicas orientativas para el Plan Urbano Ambiental. 2001	Plan de Recuperación Área Central Córdoba. 2006
<p>Problemáticas</p> <p>Usos del suelo Equipamientos Movilidad Vialidad Tránsito Estacionamiento Carga y descarga Accesibilidad Espacios públicos Factores ambientales Infraestructuras Patrimonio urbano-arquitectónico Identidad Dinámica urbana Aspectos socio-económicos Aspectos normativos</p>	<p>En las 7 zonas. Diversos niveles en el proceso de renovación urbana: de limitado por existencia de edificios de valor patrimonial a posible en zonas con gran nivel de consolidación. Perfil de las vías – movilidad vehicular: transporte particular/transporte público/transporte de carga-carriles selectivos. Anchos de veredas - movilidad peatonal. Estacionamiento en calzada y fuera de calzada en playas privadas y pública-oferta/demanda. Carga/descarga-posibilidades/restricciones. Estacionamiento-condiciones paisajísticas.</p> 	<p>No se caracterizan zonas. - Proceso de pérdida de vitalidad. - Debilitamiento de mixtura de usos del suelo; avance de la actividad comercial respecto del residencial. - Incremento de los problemas ambientales (contaminación aérea, sonora y visual) por la creciente congestión del tránsito vehicular. - Impacto negativo de nuevos modos de comercialización y consumo con migración de actividades hacia otras áreas de la ciudad. - Impacto de la fuerte recesión económica.</p>	<p>- Sub-áreas con diferentes grados de obsolescencia funcional por debilitamiento o desaparición de función precedente, con degradación de la imagen ambiental: entorno de la Estación Ferrocarril Mitre, del ex Mercado de Abasto, de los mercados Norte y Sud, de la costanera del río; de algunos de sus principales ejes o zonas de expansión (Bv. Illía, calle Belgrano, entorno del puente Avellaneda). - Renovación de tipologías edilicias y de usos del suelo. - Preservación del patrimonio en escasos ejemplares de arquitectura significativa. - Deterioro de la accesibilidad por congestión del tránsito x sistema vial radiocéntrico, x su sistema vial interno, x su oferta de estacionamiento y x impacto del sistema de transporte público.</p> 	<p>- Predominio de monoactividad. - Déficit en la oferta turística, recreativa y cultural. - Espacio público y paisaje urbano con necesidad de mejoramiento para elevar la calidad del ambiente urbano. - Sectores deprimidos. - Problemas de accesibilidad, movilidad y estacionamiento. - Déficit en infraestructura y saneamiento. - Déficit en la participación e inclusión de grupos vulnerables. - Inseguridad.</p> <p>PLAN DE RECUPERACIÓN DEL ÁREA CENTRAL</p>  <p>PRINCIPALES INTERVENCIONES</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Concejo Deliberante 2. Plaza de la Capitalidad 3. Plaza General Paz 4. Mercado Norte 5. Pasaje Aguadocho 6. San Martín Rivadavia 7. Colón y General Paz 8. Centro del Centro 9. Plaza de la Intendencia 10. Casa del Caminante 11. Mercado Sud 12. Plaza Vélez Sarsfield 13. Hipólito Irigoyen 14. Calle Belgrano 15. Casa de Popino 16. Mercado de Objetos 17. Observatorio Astronómico
<p>Potencialidades</p>	<p>7 zonas. Oferta para la movilidad peatonal en zonas con calles peatonales. Buena oferta de estacionamiento sobre calzada en algunas zonas. Zona 10 (Alberdi) de expansión del área central.</p>		<p>- Rol de centro de servicios de importancia regional (equipamiento comercial, educativo y de servicios técnicos, bancarios, salud de alta complejidad, recreación y cultural, etc., y de diversos servicios turístico-culturales (patrimonio arquitectónico y cultural, tradición docta y religiosa).</p>	

<p>Propuestas Proyectos</p>	<p>Acciones de la estrategia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Separar los tránsitos tangenciales y de los de acceso. - Canalizar los tránsitos tangenciales a nivel de subsuelo de las vías principales. - Priorizar la función de acceso de vehículos privados en el Área Central en las vías principales a nivel de superficie. - Favorecer la movilidad peatonal con acciones de templado de tránsito y rediseño vial y estacionamientos en subsuelo. - Otorgar elevada calidad ambiental y paisajística, una puesta en valor de su patrimonio urbano-arquitectónico con acciones de reordenamiento vial, mejoramiento de la forestación y rediseño del mobiliario urbano y la señalización horizontal y vertical. <p>Proyectos</p> <p><i>Vías y estacionamiento a nivel de subsuelo</i></p> <p>Av. Chacabuco-Av. Maipú, tramo entre Bv. San Juan y Río Suquía</p> <p>Av. Gral. Paz-Av. Vélez Sarsfield, tramo entre Plaza Vélez Sarsfield y Río Suquía</p> <p>Av. Colón-Av. Olmos, tramo entre la Plaza Colón y el Río Suquía</p> <p>Av. Humberto Primo-Av. Sarmiento, tramo entre el Puente Sarmiento y la calle Avellaneda</p> <ul style="list-style-type: none"> - Revisión de los aspectos normativos para la determinación de mayores retiros de la edificación que permitan generar reservas de capacidad en los límites Norte y Este del Área Central (áreas de borde del Bv. Guzmán-Bv. Perón)  	<p>Del PEC:</p> <p>“La Docta”, ciudad moderna de América, ambientalmente sustentable, competitiva y solidaria. Eje Urbano: Ciudad funcionalmente equilibrada, espacialmente integrada, policéntrica y articuladora de su entorno metropolitano de servicios urbanos, recuperar su significado de imagen síntesis de la ciudad y resolver su accesibilidad urbana.</p>	<p>Proyectos</p> <ul style="list-style-type: none"> - Refuncionalización del ex-Mercado de Abasto: Museo Nacional de Bellas Artes y Plaza de la Música. Peatonalización Pasaje Pérez. - Refuncionalización del Mercado Sur, del Mercado Norte, del Hospital San Roque. - Ensanche Av. Maipú entre Av. Sarmiento y Bv. Guzmán. - Reestructuración de borde Costanera Sur entre puentes Maipú y Centenario. - Parquización sobre eje de vías del FF.CC. - Reparación peatonal. - Recuperación y puesta en valor de la calle 27 de Abril, sustitución de solado desde Maipú hasta La Cañada. - Recuperación de La Cañada, veredas, iluminación, forestación y mobiliario, primera etapa desde Colón a Bv. San Juan. - Proyectos de puesta en valor del patrimonio arquitectónico y urbanístico. - Tratamiento paisajístico y refuncionalización de la Plaza San Martín; Plazoletas Rafael García, La Merced, Malvinas, San Roque, Santo Domingo, del Fundador, del Virrey. - Iluminación, mobiliario urbano y Ordenanza de publicidad. 	<p>Objetivos del Plan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mejorar el espacio público y el paisaje urbano. 2. Renovar zonas y sectores deprimidos. 3. Mejorar la accesibilidad, movilidad y oferta de estacionamiento. 4. Saneamiento ambiental y tendidos de infraestructura de servicios. 5. Intensificar la oferta cultural y recreativa. 6. Incentivar la construcción de viviendas en el centro. 7. Promover la diversificación de la oferta turística. 8. Desarrollar y diversificar la actividad económica. 9. Perfeccionar y consolidar los mecanismos participativos de gestión mixta. 10. Incrementar la seguridad. 11. Favorecer la inclusión social de grupos vulnerables. <p>Mejorar el espacio público y el paisaje urbano</p> <ul style="list-style-type: none"> + Plazoleta Santo Domingo + Reparación de solados de calles peatonales y veredas. + Puesta en valor Calle Caseros 0-100; Calle Obispo Trejo 100-200, Peatonal Rivera Indarte 0-200 + Recuperación de fachadas y monumentos. <p><i>Nuevos formatos de Espacios Públicos:</i> ex Plaza General Paz y Plaza Vélez Sarsfield</p> <p>Renovar zonas y sectores deprimidos: Área Portal del Abasto. Mercado Norte (2ª etapa)</p> <p>Mejorar la accesibilidad, movilidad y oferta de estacionamiento</p> <ul style="list-style-type: none"> - Carriles selectivos: Chacabuco – Maipú. Extensión del trazado del boulevard hasta la calle San Jerónimo - Centro de Tránsito Estación Mitre – Estación Terminal de Ómnibus. - Construcción de playas públicas y/o privadas. - Reestudiar la áreas de estacionamiento en calzadas por estacionamiento en playas para producir ensanches de vereda. <p>Ampliación de la red de trolebuses: carril selectivo Chacabuco – Maipú</p>
	<p>Plan Integral de Tránsito para la Ciudad de Córdoba. 1998</p>	<p>Córdoba en su situación actual: bases para un diagnóstico. 2000</p>	<p>Diagnóstico y Líneas Estratégicas orientativas para el Plan Urbano Ambiental. 2001</p>	<p>Plan de Recuperación Área Central Córdoba. 2006</p>

(2) CUADRO DE SÍNTESIS DE CONTENIDOS COMPARATIVOS DE LOS PLANES VINCULADOS CON EL ÁREA CENTRAL CÓRDOBA

	Plan Director de la Ciudad de Córdoba 2007 – 2008. Síntesis del Diagnóstico y Lineamientos. Situación actual de la Ciudad. 2007. Bases para el Plan Director de la ciudad de Córdoba. Lineamientos y estrategia general para el reordenamiento del territorio. 2008	Programa de Densificación Urbana. Plan Director Córdoba 2020. Documento Preliminar. 2010	Pre-diagnóstico de Movilidad. 1º Informe. 2012 Plan de Movilidad Ciudad de Córdoba 2012-2014. Partes 1-2. 2012
<p>Problemáticas <i>Usos del suelo/Equip. Movilidad: Vialidad, Tránsito, Estacion., Carga y descarga, Accesibilidad</i> <i>Espacios públicos</i> <i>Factores ambientales</i> <i>Infraestructuras</i> <i>Patrimonio urbano-arquitectónico</i> <i>Identidad</i> <i>Dinámica urbana</i> <i>Aspectos socio-económicos y normativos</i></p> <p>Potencialidades</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Retroceso /debilitamiento de la importancia de su rol urbano. - Disminución de población residente que afecta sumultifuncionalidad. - Tendencia a la monofuncionalidad en ciertos sectores. - Déficit en la accesibilidad, por congestión / saturación vehicular, de transporte, tránsito y el estacionamiento. - Deficiencia del transporte público que ha generado la fuga de determinadas actividades hacia zonas periféricas y con mejor posibilidad de acceso. - Deficiencias en el tratamiento del espacio público, impactando en el deterioro de determinadas zonas internas. - Deterioro de sectores del pericentro con sus áreas vacantes sin destino preciso. - Subutilización de infraestructuras edilicias de valor. <ul style="list-style-type: none"> - Renovación edilicia y de usos del suelo que implica la aparición de especializaciones a nivel de la ciudad y del Área Metropolitana (sedes corporativas, usos financieros, etc.). - Generación de grandes emprendimientos en solares vacíos en cuanto a usos y estructuras edilicias obsoletas que constituyen una posibilidad de motorizar una resignificación a corto plazo. <ul style="list-style-type: none"> • Identifica y representa a toda la comunidad. • Es un polo de actividades urbanas. • Contiene una dotación completa de infraestructuras. • Concentra edificios de alto valor de patrimonio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tendencia a la máxima ocupación del perfil normativo con estándares mínimos de habitabilidad en los edificios. - Especulación del máximo rendimiento del lote y falta de innovación tipológica y de propuestas que generan grandes medianeras. - Falta de acompañamiento y previsiones de infraestructuras necesarias: condiciones de movilidad y de calidad del espacio público de las vías, fricción (tránsito, falta de estacionamiento y exiguo espacio para peatones). - Conflictos en referencia a los aspectos normativos: superposición de normas de corredores con las Áreas de Protección Histórica * Existencia de dos o más perfiles que afectan a una misma manzana. 	<ul style="list-style-type: none"> - Alto porcentaje de vías con un ancho de calle de 10 metros por el origen colonial de la ciudad. - Mayoría de las avenidas céntricas: corredores con sentido único de circulación. - Ineficiente fluidez del tránsito y subutilización de las calzadas con la pérdida de uno o más carriles al permitirse el estacionamiento sobre calzada. - Núcleo central está peatonalizado y restringido en muchas de sus arterias; pocas vías pasantes congestionadas; ausencia de avenidas con doble sentido de circulación. - Problemas por la existencia de estacionamientos de residentes, de usuarios temporales y de carga y descarga, coexistencia de distintos tipos de movimientos y situaciones conflictivas entre intereses particulares y comerciales. - Por estacionamientos en zonas con restricción a la circulación del vehículo privado, Municipalidad expide permisos especiales para la circulación en carriles selectivos. - Impacto negativo en el transporte urbano por la falta de cumplimiento de las normativas por usuarios de vehículo particular respecto a prohibición de circulación en vías y/o carriles selectivos y estacionamiento en estas vías o en espacios reservados/diagramados para el transporte de carga. - Accidentes causados por la falta de observancia de las normas de tránsito. <p>Aspectos ambientales</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contaminación del medio ambiente (sonora, atmosférica), deterioro de la calidad de vida; impacto en la salud + costos. - Sobreconsumo energético de combustibles de origen fósil no renovables. - Área central con 5 y 6 grados más de temperatura que en la periferia de la ciudad por alta densidad edilicia. - Aumento del consumo eléctrico en verano por climatización mecánica. - Fenómeno de "inversión térmica" en invierno, retardando la renovación del aire y concentrando contaminantes. - Escaso a nulo arbolado urbano en veredas.

<p>Propuestas Proyectos</p>	<p>Objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Revalorizar el espacio público a través de un Plan de conservación y puesta en valor del patrimonio arquitectónico y urbano-Programas de recuperación y puesta en valor del Área Central y el Casco Histórico de Córdoba. - Impulsar la renovación de lugares estratégicos -aptos para albergar nuevas actividades urbanas a través de Programas de renovación de sectores deprimidos que oriente emprendimientos, vivienda y actividades asociadas. - Elaborar de un Plan de Ordenamiento vial que regule el movimiento vehicular, las áreas de estacionamiento, y contemple posibles nuevas modalidades de transporte público. <p><u>Conectividad, movilidad y accesibilidad peatonal</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Completar la Av. Maipú y el sistema de avenidas del Área Central, para soportar la extensión de la línea A de trolebuses. / - Promover selectivamente el ensanche de una de las veredas en arterias del Área Central/- Rediseñar carriles de circulación. <p>Sector Centro tradicional / Casco Histórico</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Reparación y conservación del espacio público.</i> • <i>Intensificar la oferta cultural y recreativa mediante programas activos de acciones en el espacio público.</i> • <i>Promover la diversificación de la oferta turística (temática, cultural, de congresos y negocios, de compras, etc.).</i> • <i>Incrementar la seguridad y el control de la vía pública.</i> • <i>Mejorar la accesibilidad, movilidad y oferta de estacionamiento.</i> • <i>Rediseñar el diagrama de los recorridos del transporte público.</i> •• <i>Promover un nuevo Nodo de desarrollo en la manzana 20 del Banco de la Provincia de Córdoba.</i> <p>Sector Mercado Norte. Medidas de revitalización:</p> <p><u>Área Próxima al Mercado / Arco Norte del Río Suquía</u></p> <p>Nodo 9. Portal del Abasto – Mitre; sede del Concejo Deliberante, emprendimientos inmobiliarios, extensión de la Línea A trolebuses, recuperación paisajística del cauce del Río, reutilización de infraestructuras edilicias; resolución del polo Terminal de Omnibus-Estación de FCGMB; reforzar el verde lineal del río con Parque Urbano.</p> <p>Revalorización del Patrimonio Urbano-Arquitectónico</p> <p>Mejoramiento de la accesibilidad y la movilidad peatonal y vehicular; mejorar e incrementar el espacio público.</p> <p>Eje Natural Río Suquía. Tramo 6.</p> 	<p>Premisas de Actuación</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Mayor edificabilidad asociada al mejoramiento de estándares mínimos de habitabilidad. 2-Selección de áreas en corredores para desarrollos singulares. 3-Estudiar la posibilidad de extender la condición de corredor en determinadas áreas a la totalidad de la manzana afectada. 4-Reconocer situaciones particulares antes no contempladas para la generación de nuevos corredores. 5-Promover el estacionamiento subterráneo en nuevos proyectos. <p>Instrumento para promover la consolidación de corredores:</p> <p><i>Incremento de Edificabilidad por modificación de perfiles.</i></p> <p><i>Regulación de alturas de la edificación y ensanches.</i></p> <p><i>Certificados de edificabilidad potencial transferibles</i></p> 	<p>Temas generales</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eliminar y controlar los estacionamientos en las vías del Área Central por donde circulan las unidades del transporte urbano masivo. - Reducir el estacionamiento sobre calzada y promover el estacionamiento fuera de calzada de gran capacidad. - Establecer espacios de carga y descarga que no afecten a la circulación de las unidades de transporte masivo de pasajeros. - Colocar los contenedores de basura en dársena, de manera que tengan un espacio establecido y no queden a la deriva de los usuarios. <p>Estacionamientos en calzada en el Área Central y Microcentro</p> <p><u>Para el transporte automotor:</u> modernizar el sistema de estacionamiento medido en la vía pública tendiendo a sistemas de tecnologías de punta.</p> <p><u>Para las motocicletas:</u> estacionamientos en la vía pública en proporción a los espacios adjudicados a los automóviles; ubicados en proximidades a las sendas peatonales.</p> <p><u>Para bicicletas:</u> estudio pormenorizado de ubicación y cantidad.</p> <p>Estacionamientos fuera de calzada en el Área Central y Macrocentro</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evitar la generación de mayores plazas de estacionamiento, pudiéndose sustituir lugares perdidos por nuevos espacios, siempre que se mantenga la cantidad de plazas existentes. - Reserva de espacio subterráneo para estacionamiento en toda el Área Central, en relación con la construcción del sistema de transporte subterráneo. <p>Contaminación sonora</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planificación de las principales vías de tránsito. - Selección adecuada de las unidades de transporte, definiendo los criterios de la regulación tecnológica y vial para el transporte público. - Mantenimiento de la forestación de las veredas. - Concientización del usuario del vehículo individual.  <p>Figura Nº 122 Grafico Area Central Propuesta</p>
	<p>Plan Director de la Ciudad de Córdoba 2007 – 2008. Síntesis del Diagnóstico y Lineamientos. Situación actual de la Ciudad. 2007. Bases para el Plan Director de la ciudad de Córdoba. Lineamientos y estrategia general para el reordenamiento del territorio. 2008</p>	<p>Programa de Densificación Urbana. Plan Director Córdoba 2020. Documento Preliminar. 2010</p>	<p>Pre-diagnóstico de Movilidad. 1º Informe. 2012 Plan de Movilidad Ciudad de Córdoba 2012-2014. Partes 1-2. 2012</p>



TÍTULO DEL PROYECTO

Puesta en valor del corredor verde y patrimonio histórico-cultural del itinerario turístico que vincula el Centro con la Terminal de Ómnibus de Córdoba. Calle San Jerónimo-27 de Abril

Autor, lugar y fecha del proyecto

Dirección de Turismo de la Municipalidad de Córdoba (entidad responsable).
Cámara de Turismo de la Provincia de Córdoba, Asociación Empresarial Hotelera Gastronómica de Córdoba, Asociación Civil Vecinos de San Jerónimo (instituciones participantes). Arq. Analía Righetti (responsable de proyecto). Córdoba. 2015.

Área, subáreas, ejes de intervención

Dentro del Área Central este proyecto se concentra en el corredor definido por las calles 27 de Abril y San Jerónimo vinculando el río Suquía y el Paseo Sobremonte. Abarca desde el Bv. Mitre hasta la Plaza San Martín, y desde el punto de vista ambiental, es un corredor verde que une las plazas San Roque, San Martín, del Fundador y remata en el Río Suquía y el nodo de La Cañada, Plaza Italia y Paseo Sobremonte.

En la primera etapa, el proyecto se concentrará en el tramo comprendido entre el Bv Mitre hasta la Av. Chacabuco.

Reconocimiento de problemáticas

Se detectan zonas de la ciudad deterioradas no solo desde el punto de vista arquitectónico sino también social a lo largo del corredor San Jerónimo-27 de abril por motivos diversos, entre los que se destacan:

- . Falta una sistematización para la consolidación de la calle San Jerónimo - 27 de Abril, como eje histórico de acceso al Casco Céntrico de Córdoba y acceso turístico desde las estaciones de ómnibus y trenes.
- . Ausencia de coherencia urbanística del corredor desde Bv. Perón hasta Av. Vélez Sarsfield.
- . Escaso desarrollo y crecimiento edilicio, comercial y de imagen perceptual en el sector comprendido entre la Estación de Ferrocarril y Av. Chacabuco.
- . Conflicto de tránsito en el casco céntrico y en la calle San Jerónimo – 27 de Abril.
- . Contaminación ambiental
- . Deterioro de la intervención que se realizó en el año 1993, para puesta en valor de la calle.
- . Marcada degradación del nodo conformado por la Iglesia, Plaza, Morgue y Hospital San Roque.
- . Dificultades de seguridad y sociales en el sector de la Terminal de Ómnibus.
- . Circuitos turísticos urbanos que excluyen la visita a esta zona, porque no se puede garantizar la seguridad y buena imagen para ofrecer a los turistas.
- . Comercio informal

Idea de la propuesta

El fin de este trabajo es contribuir con la revitalización de la zona, la mejora competitiva de las empresas y el consecuente beneficio no solo para el sector turístico, sino para todos los cordobeses. Para cumplir con dichos propósitos el proyecto propone:



- Estudio comparativo de la oferta y demanda turística Centro-San Jerónimo.
- Relevamiento y sistematización de información turística, patrimonial, histórica y comercial de la zona a intervenir.
- Talleres y formación en competencias para el personal de las empresas del sector turístico.
- Intervenciones de espacios públicos y privados.
- Promoción comercial y difusión de esta zona revalorizada

Propuestas de proyectos: lineamientos, etapas, subproyectos

Se planificarán distintas intervenciones para la implementación de un eje eco-ambiental turístico cultural, accesible, el cual se basará en la incorporación de “jardines verticales” y “murales temáticos” en algunos de los muros del recorrido de la calle San Jerónimo, la innovación en el tipo de intervención de los espacios públicos y privados y la sensibilización de los actores de esta zona.

Se planifica una intervención en las siguientes etapas:

- 1- Estudio comparativo de la oferta y demanda turística del centro con la específica de la calle San Jerónimo.
- 2- Relevamiento y sistematización de información para la intervención.
- 3- Formación en competencias para directivos y personal de las empresas del sector turístico desde una perspectiva integral.
- 4- Intervenciones innovadoras en los espacios públicos y privados: fachadas, murales y jardines verticales
- 5- Promoción comercial y difusión.

Mecanismos de gestión y financiamiento

El costo total del proyecto de \$587.374,13, de los cuales se solicita un 37,46% de aporte al Fondo de Competitividad de ADEC.

Para el desarrollo de los objetivos, participan del proyecto:

- Cámara de Turismo de la Provincia de Córdoba
- Asociación Empresaria Hotelera Gastronómica de Córdoba
- Asociación Civil Vecinos de San Jerónimo
- Subsecretaría de Ambiente de la Municipalidad de Córdoba
- Subsecretaría de Cultura de la Municipalidad de Córdoba
- Dirección de Turismo de la Municipalidad de Córdoba
- Dirección de Arquitectura de la Municipalidad de Córdoba
- IPLAM Instituto de Planificación Municipal

Instancias temporales

Proyecto: elaborado en 2015.

Ejecución: no se especifica el momento de ejecución, pero el plazo previsto es de 12 meses.

Fuentes de datos utilizadas

Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable 2016 - Ministerio de Turismo de la Nación.

Instituto Nacional de Promoción Turística.

Instituto Nacional de Estadística y Censos – Encuesta Permanente de Hogares (EPH)

<http://www.indec.gov.ar>.



Guía de Estadísticas de la Municipalidad de Córdoba.
Observatorio Turístico de la Dirección de Turismo de la Municipalidad de Córdoba.
Córdoba, Ciudad en Cifras. Estadísticas Municipalidad de Córdoba. 2013.
Plan de Movilidad Urbana de la Secretaria de Transporte de la Municipalidad de Córdoba. 2014.
“Entramado Productivo de la Ciudad de Córdoba.” Censo de Actividades Económicas, 2012.



TÍTULO DEL PROYECTO

Revitalización Centro Histórico. Sistema de peatonales.

Autor, lugar y fecha del proyecto

Instituto de Planificación Municipal. IPLAM. Municipalidad de Córdoba. 2015.

Área, subáreas, ejes de intervención

El proyecto de revitalización del sistema de peatonales toma como área de intervención el microcentro de la Ciudad, comprendido entre las calles 25 de Mayo, en sentido este-oeste, desde Av. Maipú hasta San Martín; 9 de Julio, desde San Martín hasta Jujuy. Y las calles San Martín y Rivera Indarte, en sentido sur norte, desde Deán Funes hasta Av. Colón.



Reconocimiento de problemáticas

Un creciente deterioro causado por la falta de mantenimiento, el mal uso de ciertos elementos del espacio público, la búsqueda de seguridad y adecuación a medidas de higiene urbana, de accesibilidad para todos y a una imagen acorde a los requerimientos contemporáneos.

Idea de la propuesta

El objetivo de intervención es revertir el deterioro y degradación de las condiciones ambientales del sector donde se erigen edificaciones de valor patrimonial. La propuesta de recualificación ambiental del entorno urbano fomenta la puesta en valor de la zona y el mejoramiento del espacio urbano. Concretamente el proyecto planteará la recuperación de las calles peatonales y la creación de nuevas calles de uso peatonal exclusivo y otras de convivencia peatonal-vehicular



Propuestas de proyectos: lineamientos, etapas, subproyectos

La revitalización del sistema peatonal prevé una intervención basada en cinco pilares del espacio público:

. Solados: se propone un recambio de solado de lajas, que actualmente se encuentra deteriorado y es de fácil desprendimiento, por solado de pórfido manteniendo y realizando la intervención de las fachadas rebatidas en mármol propuestas por el arquitecto Roca. Se prevé la incorporación de solado táctil (direccional y de alerta) para mejorar la accesibilidad a no videntes.

. Iluminación: se propone el recambio de todo el sistema de alumbrado utilizando la tecnología LED y respetando el uso de farolas históricas para dar legibilidad a toda el área central. Se prevé incorporar iluminación baja y de piso en áreas de permanencia para mejorar la legibilidad e iluminación en usos nocturnos.

. Vegetación: se mantendrán las pérgolas con la vegetación, condición característica del paisaje urbano de las peatonales cordobesas, y un importante regulador climático en días calurosos. Se propone mejorar el sistema de canteros contenedores –muchos en la actualidad se encuentran quebrados por las propias raíces de la vegetación- e incorporar nueva vegetación en sectores secos.

. Mobiliario urbano: la intervención incorpora nuevo equipamiento urbano acorde al uso de un espacio urbano contemporáneo previendo diferentes tipos de apropiaciones de permanencia, así como racks de bicicletas, bebederos, semáforos para no videntes, y señalética integral.

. Infraestructura: se preverá sistema de impulsión de cañería seca soterrado para la eventual utilización de bomberos adaptando el proyecto a tal fin. Se verificará el sistema de drenaje y las conexiones clandestinas de cloacas. La recolección de basura se efectuará mediante contenedores soterrados con clasificación de residuos.







Mecanismos de gestión y financiamiento

La implementación del mismo está prevista en una gestión mixta entre el presupuesto municipal y una solicitud de créditos de línea directa provistos por el BID.

Instancias temporales

Proyecto: 2015

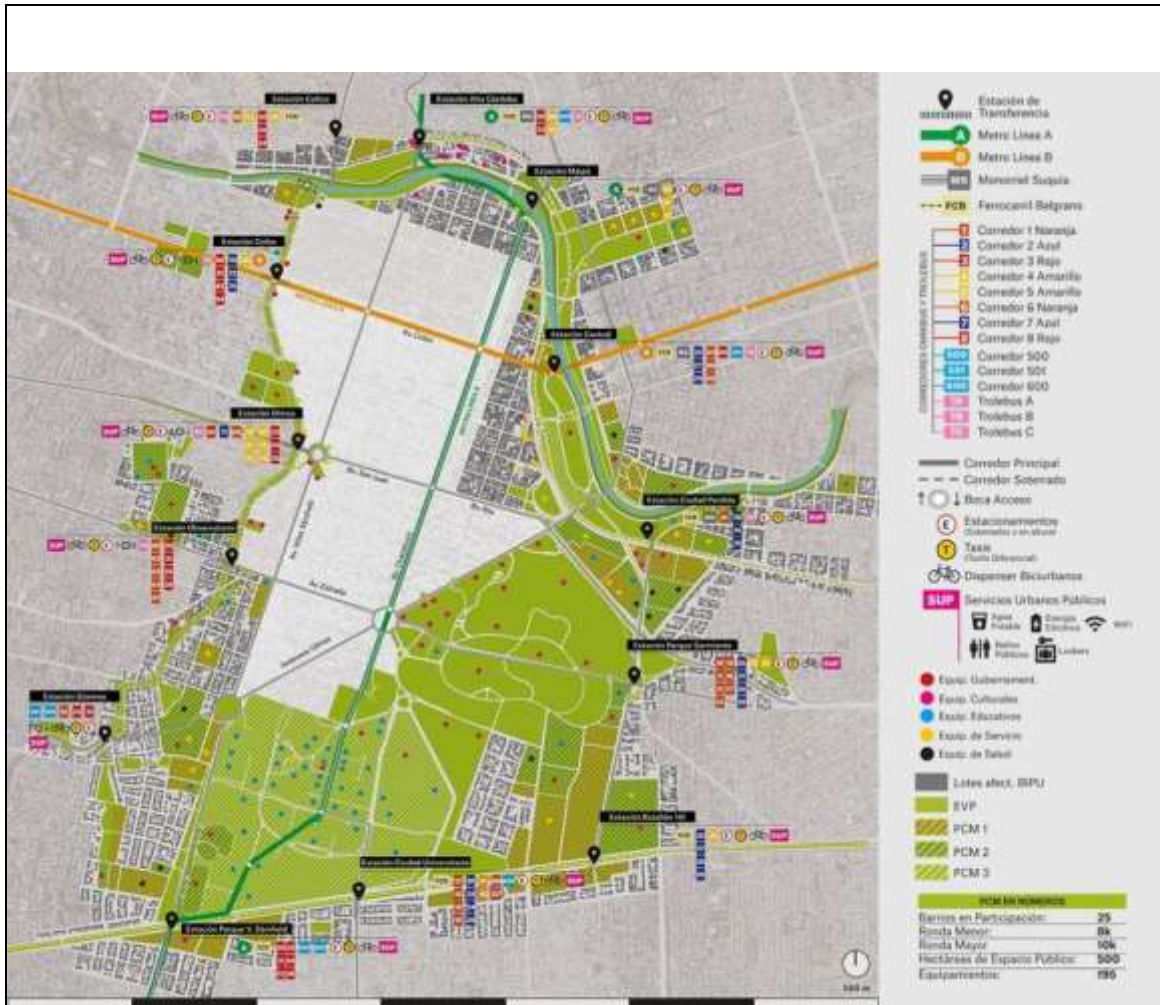
Ejecución: según el tipo de proyecto, los plazos de ejecución están previstos entre los 120 y los 360 días.

Fuentes de datos utilizadas

Archivos municipales de espacio público, peatonales, infraestructura, entre otros.



TÍTULO DEL PROYECTO Concurso de ideas: Proyecta Córdoba. Imagina el Centro. 1º premio: Parque Central Metropolitano
Autor, lugar y fecha del proyecto Arquitectos Santiago Canen y Tomás Spina. 2015.
Área, subáreas, ejes de intervención El concurso proponía como área de intervención un Área Central expandida, considerando como parte de ella el barrio de Nueva Córdoba, algunos sectores de barrios Güemes y Observatorio.
Reconocimiento de problemáticas La ciudad atraviesa una dinámica de crecimiento agitada y sostenida por una amplia oferta de actividades y servicios que la posicionan como uno de los principales centros de intercambio y producción de la región. No obstante, su configuración a saltos con periferias interdepartamentales y de baja densidad provoca un aumento notable en el costo de vida ya que reduce la eficiencia de los servicios e infraestructuras. Además, aún cuenta con un modelo unimodal de transporte público, lo cual resulta insuficiente para cubrir la cantidad de viajes diarios sumado a una oferta de espacio público disperso, sin soluciones de continuidad ni apoyado en áreas compactas
Idea de la propuesta La idea del proyecto se conforma a partir de la creación de un parque central urbano metropolitano, vinculando los espacios verdes existentes en los bordes del área definida por el concurso. El Parque Central Metropolitano activa, bajo tres propuestas de gestión mixta, un nuevo entorno de continuidad entre la actual Área Central y los Barrios Pericentrales —un Parque Metropolitano de 500 ha que garantiza un movimiento constante de flujos e intensifica la concentración de población en torno a él, promoviendo nuevos sectores de desarrollo atractivos y ambientalmente deseables a constituirse como sub-centros.
<p>PCM 1-2-3 PCM / EVP PCM / EVP / BIPU RCT</p>
Propuestas de proyectos: lineamientos, etapas, subproyectos Espacio público: una red de espacio público continua y legible, apoyada en áreas densas, atractivas y surtidas de equipamientos y circuitos de actividades, fomentando una cultura de apropiación del espacio público. Movilidad: sistema de transporte multimodal que articule las líneas existentes e incorpore nuevos sistemas y servicios complementarios para aumentar su capacidad.



Mecanismos de gestión y financiamiento

No se explicita.

Instancias temporales

No se explicita.

Fuentes de datos utilizadas

No se explicita.



TÍTULO DEL PROYECTO

**Concurso de ideas: proyecta Córdoba. Imagina el Centro.
2º premio: la Infraestructura como Catalizador Urbano**

Autor, lugar y fecha del proyecto

Ignacio Imwinkelried, Daniel Huespe, Guillermo Mir. 2015.

Área, subáreas, ejes de intervención

El concurso proponía como área de intervención un Área Central expandida, considerando como parte de ella el barrio de Nueva Córdoba, algunos sectores de barrios Güemes y Observatorio.

Reconocimiento de problemáticas

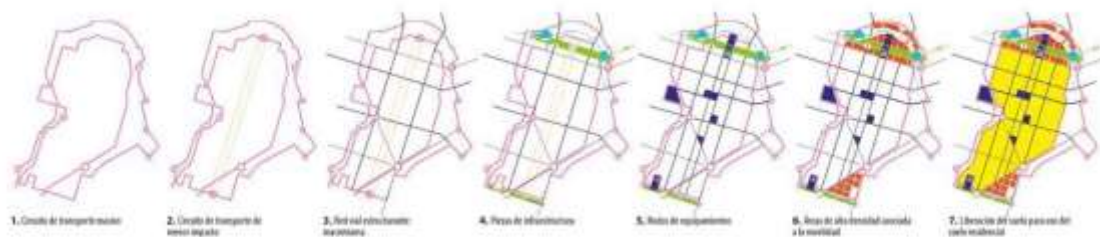
El proyecto parte de la problemática de la pérdida del valor de Área Central por su conflictiva accesibilidad, su baja calidad de espacios de recreación y la necesidad de aumentar su infraestructura para favorecer mixtura de usos del suelo y densidad poblacional.

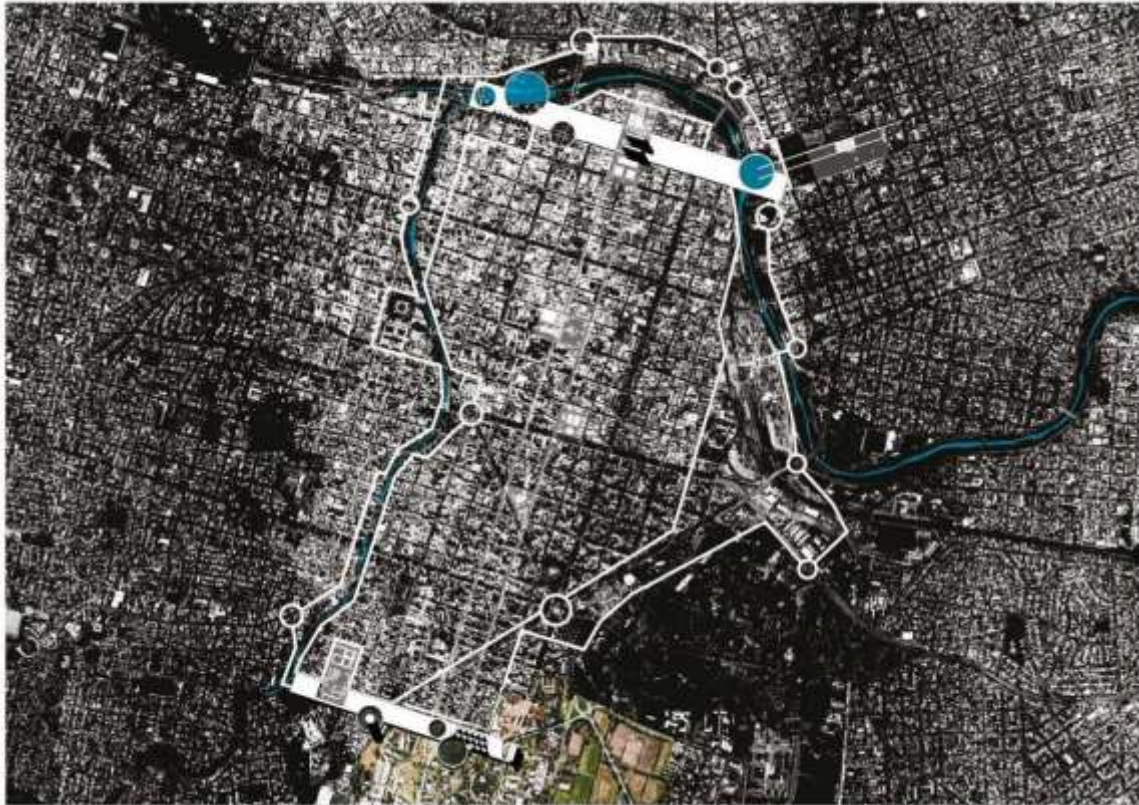
Idea de la propuesta

La propuesta se estructura en base a conformar un anillo perimetral de movilidad, a través de un sistema de transporte masivo y público, para descomprimir el Área Central del tránsito vehicular. Mientras que por otro lado se consolidan dos frentes (norte y sur) con usos e infraestructuras que permiten el funcionamiento óptimo del área.

Propuestas de proyectos: lineamientos, etapas, subproyectos

Movilidad masiva y perimetral y de bajo impacto en las vías estructurantes internas. Infraestructura a través de dos placas tectónicas que aglutinan usos y funciones necesarias para la reactivación del área central.





Mecanismos de gestión y financiamiento

No se explicita.

Instancias temporales

No se explicita.

Fuentes de datos utilizadas

No se explicita.



<p>TÍTULO DEL PROYECTO Concurso de ideas: proyecta Córdoba. Imagina el Centro. 3º premio: el Río Motor de Transformación y Ordenamiento Urbano.</p>
<p>Autor, lugar y fecha del proyecto Guillermo Mendoza, Germán Margherit, Gabriela Casanovas. 2015.</p>
<p>Área, subáreas, ejes de intervención El concurso proponía como área de intervención un Área Central expandida, considerando como parte de ella, el barrio de Nueva Córdoba, algunos sectores de barrios Güemes y Observatorio.</p>
<p>Reconocimiento de problemáticas Actuar en el Área Central a través de un posicionamiento contundente en sus bordes, a través de acciones concretas de proyecto.</p>
<p>Idea de la propuesta Se articula una propuesta integral a partir de reconocer la ausencia de programas en los bordes del Área Central, la baja calidad del espacio público, la necesidad de implementación de nuevos sistemas de transportes, la baja articulación entre los objetos arquitectónicos, la contaminación y abandono del río Suquía, entre otros.</p>
<p>Propuestas de proyectos: lineamientos, etapas, subproyectos Las respuestas a los problemas observados no deberían ser puntuales sino integrales: se proponen diez ideas para el tratamiento noreste del anillo verde donde el río y sus bordes se constituirán en parte principal del motor de transformación y ordenamiento de la ciudad central. El río debe ser parte de la ciudad y no su límite, se quiere el río pasando por dentro de la ciudad: reorganizar, redefinir, promover, conectar, revitalizar, tensionar, oxigenar, disuadir, recuperar, densificar.</p>



TÍTULO DEL PROYECTO Desarrollo de circuitos turísticos accesibles en el Casco Histórico y Área Central de la ciudad de Córdoba
Autor, lugar y fecha del proyecto Arq. Pablo Salomón y del D.I. Fernando Patron (responsables del proyecto). Cámara de Turismo, Dirección de Turismo, Dirección General del Área Central, Dirección de Discapacidad y la Dirección de Arquitectura de la Municipalidad de Córdoba y el Instituto de Planificación Municipal (IPLAM) (Instituciones participantes). Córdoba, 2014.
Área, subáreas, ejes de intervención El proyecto considera el Área Central a partir de una serie de nodos reconocidos como atractivos turísticos tales como: museo Sobremonte, Cabildo, Catedral, Manzana Jesuítica, teatro Rivera Indarte y todos los paseos y museos del área.
Reconocimiento de problemáticas La baja accesibilidad a edificios y al espacio público es un factor que desalienta la elección de Córdoba como ciudad turística. Bajo el paradigma del diseño para todos, se podría poner en marcha un proyecto único en un sector urbano, eliminando las barreras urbano-arquitectónicas y favoreciendo el desplazamiento autónomo de todos los turistas, más allá de su edad o condición física.
Idea de la propuesta Planteo de un recorrido urbano accesible que comprende los más representativos edificios de interés histórico cultural de la ciudad.
Propuestas de proyectos: lineamientos, etapas, subproyectos La intervención está organizada con el propósito de la inclusión y el fomento del turismo accesible, a partir de dos etapas: en la primera etapa de trabajo se relevó la realidad que el centro presenta, sus barreras físicas y demás elementos relacionados al tránsito por el sector. En una segunda etapa se plantea la sensibilización y capacitación del empresariado turístico sobre la temática específica, como así también la generación de espacios de encuentro en talleres que permitan conocer la visión del propio ciudadano con discapacidad, tomando su visión y experiencia vivencial sobre el área central.
Mecanismos de gestión y financiamiento Proyecto desarrollado en base a una gestión mixta entre las direcciones y cámaras vinculadas al proyecto y con el financiamiento del Fondo de Competitividad de la ADEC.
Instancias temporales Proyecto: 2014. Ejecución: no explícita.
Fuentes de datos utilizadas No se señalan.



CUADRO SÍNTESIS DE INVESTIGACIONES CONSULTADAS VINCULADAS CON EL ÁREA CENTRAL CÓRDOBA

INSTITUCIÓN (Universidad, Facultad, Secretaría, Institutos, etc.)		AÑO - PERÍODO	EQUIPO DE INVESTIGACIÓN	TÍTULO DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	TEMAS ABORDADOS VINCULADOS CON EL ÁREA CENTRAL CÓRDOBA		
Repartición/ Dependencia	Facultad Dpto. Instituto				SÍ		NO
					INSTANCIAS METODOLÓGICAS		
					ANÁLISIS	RECOMENDACIONES	
	Observatorio Ambiental de la Ciudad de Córdoba	1999	Lic. Rubén Darío Sbarato	Determinación de la calidad del aire de la ciudad de Córdoba			X
UNC	FCE Dpto. de Economía y Finanzas	2006	Dr. en Ciencias Económicas Juan José Pompilio Sartori	Diseño de encuestas de preferencias declaradas para la estimación del valor de los ahorros de tiempo y el pronóstico de la demanda de servicios de transporte urbano de pasajeros			X
UNC	FCE Dpto. de Economía y Finanzas	2007	Dr. en Ciencias Económicas Juan José Pompilio Sartori	Diseño de experimentos eficientes de elección de modo de transporte aplicando "R"			X
UNC - SECyT	FCEfyN	2008-2009	Director: Ing. Francisco Delgado	Estudio de variables-indicador de infraestructura urbana y servicios. El caso de la ciudad de Córdoba			X
UNC - SECyT	FAUD	2010-2011	Directora: Arq. Sánchez, Mónica Integrantes: Arqts. Martínez;	Análisis de las lógicas de estructuración y configuración de los tejidos residenciales en fragmentos			X



			Laura, Minazzoli, Paula; Rosa, Sebastián; Soto, Gabriela; Vélez, Luis	urbanos de la ciudad de Córdoba y propuesta de recomposición en base a criterios innovativos			
UNC - SECyT	FAUD	2010-2011	Director: Arq. José María Retaroli. Co-director: Arq. Teresita Álvarez	Estudio del fenómeno de crecimiento de la estructura urbana de Córdoba, el área central de la ciudad de Córdoba, su conformación y desarrollo: áreas de oportunidad	X		
UNC - SECyT	FAUD	2010-2011	Directora: Arq. Roxana Civalero	Lineamientos para la conservación del patrimonio construido. El caso de los bienes culturales que caracterizan a dos manzanas paradigmáticas del centro histórico de la ciudad de Córdoba	X	X	
UNC - SECyT	FAUD	2012-2013	Directora: Arq. Sánchez, Mónica Integrantes: Arqts. Rosa, Sebastián; Soto, Gabriela; Sr. Aguirre Moro, Rodrigo	Estudio de la estructura urbana de la Ciudad de Córdoba y de sus procesos de transformación urbana. Problemas y potencialidades	X	NO	
UNC - SECyT	FCEFYN	2014-2015	Director: Ing. Francisco Delgado	Análisis de servicios públicos e infraestructura, como herramienta para el desarrollo integral y la gobernanza (AMCba)			X
UCC	Facultad de Arquitectura	2014	Director: Mgtr. Arq. Martín Martiarena	Diagnóstico de la accesibilidad a las áreas verdes que cumplen la función de permanencia en la ciudad de Córdoba, Argentina	X	X	

“ESTUDIO DEL AREA CENTRAL DE LA CIUDAD DE CORDOBA”

Contribución a la recuperación del Área Central de la ciudad de Córdoba



TÍTULO DEL ANTECEDENTE Lineamientos para la conservación del patrimonio construido. El caso de los bienes culturales que caracterizan a dos manzanas paradigmáticas del Centro Histórico de la ciudad de Córdoba
Autor, lugar y fecha del antecedente Roxana Civalero (directora), Mariana I. Bettolli (codirectora), Ana María Rodríguez de Ortega, Melina Malandrino, Florencia Caeiro, María Alejandra Rega, Valeria Druetta (investigadores). SECyT. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño. Universidad Nacional de Córdoba. 2010-2011.
Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.) Se seleccionaron dos manzanas del Centro Histórico de la ciudad de Córdoba para caracterizarlas como casos testigos de los bienes culturales-patrimoniales del Área Central.
Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos Las dos manzanas son las que pertenecieron a la orden de la Compañía de Jesús, comprendidas entre las calles Vélez Sarsfield, Caseros, Obispo Trejo y Bv. San Juan.
Aspectos y variables consideradas Conjunto de objetos arquitectónicos de valor patrimonial y cultural.
Instancias analíticas Se recurre a un análisis particularizado de las características monumentales, estilísticas, espaciales y materiales de los edificios insertos en dichas manzanas, que las convierten en conjuntos patrimoniales. Se pretende reconocer el tejido y significación común.
Reconocimiento de problemáticas Se plantea como problemática, la pérdida de los elementos patrimoniales en la ciudad, o bien que en su aislamiento pierdan el sentido que les dio origen como parte del tejido urbano de un momento histórico, y por tanto, de una serie de valores culturales.
Reconocimiento de potencialidades Plantea que la noción del patrimonio arquitectónico y urbano entendido como una urdimbre formada por tramas de significación, conduce a entender la idea de sistema de bienes culturales. Dicho de otro modo una mirada que considera al patrimonio construido no como una singularidad, aislada, por caso un edificio objeto de conservación, sino más bien como un complejo, un tejido tangible e intangible, gestado a lo largo del tiempo y asumido por una comunidad como legado.
Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.) El informe de investigación indica que considerando los valores patrimoniales, se debería tener en cuenta la realización de una gestión del patrimonio articulada con el fin de generar un nuevo Plan de Conservación para la Manzana Jesuítica y su



entorno, planteado en los términos definidos en los acuerdos internacionales y a partir de lo especificado por UNESCO, como punto de partida, es decir, un plan innovador que culmine en un Proyecto de Conservación para el sistema de bienes culturales de la Manzana y su área de influencia.

Instancias temporales

Período de la investigación 2010-2011.

Fuentes de datos utilizadas

ICOMOS. "Carta internacional para la conservación de ciudades históricas y áreas urbanas históricas". Washington D.C, octubre de 1987. Disponible en: www.international.icomos.org/charters/towns_sp.pdf

Luque Columbres, Carlos A: Orígenes históricos de la propiedad urbana de Córdoba (Siglos XVI y XVII). U.N.C., Córdoba, 1980.

Archivo Municipal de Córdoba, Libro VI, pág. 316.

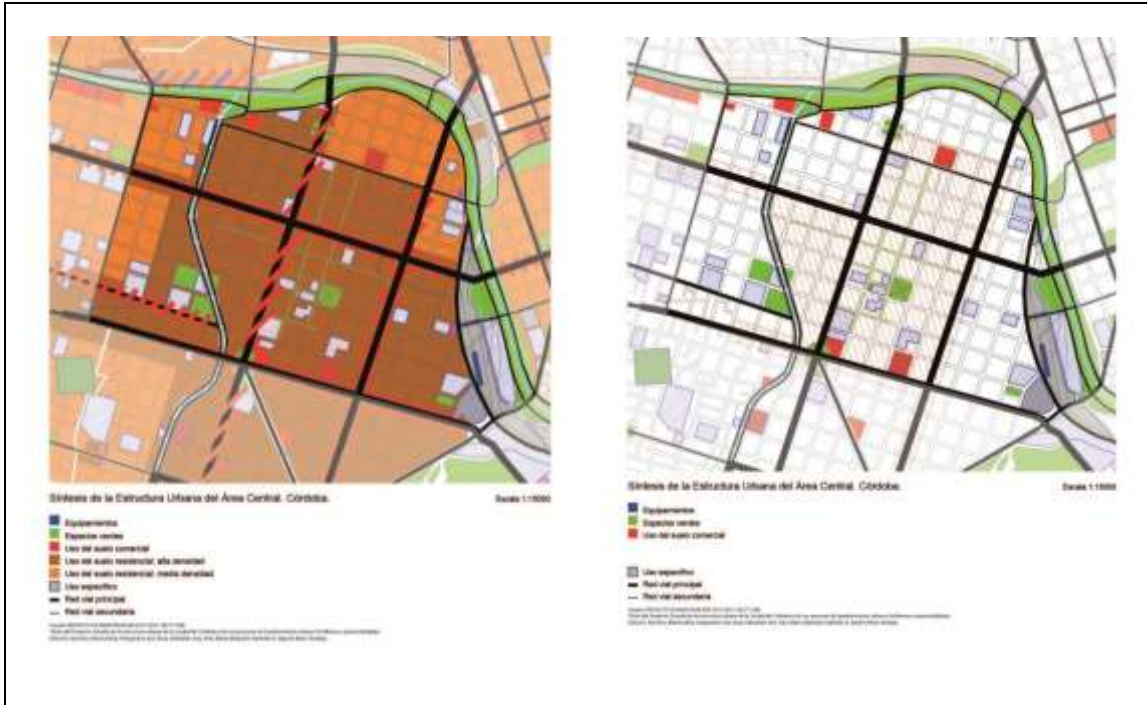
Ordenanza de la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos dispuso su declaración como Monumento Histórico Nacional.

ICOMOS, 2003. Principios para el análisis, conservación y restauración de las estructuras del Patrimonio Arquitectónico, criterios generales.

UNESCO. "Recomendación relativa a la salvaguardia de los conjuntos históricos y su función en la vida contemporánea". Nairobi, 26 de noviembre de 1976.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE Estudio de la estructura urbana de la Ciudad de Córdoba y de sus procesos de transformación urbana. Problemas y potencialidades
Autor, lugar y fecha del antecedente Sánchez, Mónica; Arq. Rosa, Sebastián; Arq. Soto, Gabriela; Sr. Aguirre Moro, Rodrigo. FAUD. UNC. SECyT. 2012-2013.
Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.) Si bien no se especifica expresamente, se asumen los límites definidos en la Ordenanza Municipal N° 8256/86.
Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos No se caracterizan en el desarrollo del texto. Se pueden observar áreas, nodos y ejes en los gráficos de la estructura urbana.
Aspectos y variables consideradas Variables de la dimensión físico-espacial: usos del suelo, equipamientos, espacios verdes, red vial; redes de infraestructura; densidad poblacional, densidad fundiaria. Normas de Ocupación del Suelo (Ordenanza Municipal N° 8256/86).
Instancias analíticas Se caracteriza el área central por tener una gran mixtura de funciones centrales (comerciales, de servicios, administrativas, financieras, gastronómicas, recreativas nocturnas, etc.), importante presencia de equipamientos de escala urbana y regional y uso del suelo residencial de alta densidad poblacional. Es un área fuertemente estructurada, a la que confluyen todas las vías de acceso regional y urbanas principales. Por otra parte, es un área altamente consolidada tanto por su densidad fundiaria como por la cobertura de infraestructuras –si bien con problemas de capacidad de abastecimiento–, pero presenta un acelerado proceso de renovación urbana, predominantemente con densificación en altura, alentado por las normas vigentes, además de la incorporación de una gran variedad de usos del suelo comerciales, de servicios generales, administrativos y recreativos, fundamentalmente en el Barrio Nueva Córdoba.



Reconocimiento de problemáticas

Se señala que el Área Central presentan problemas de capacidad de abastecimiento de las redes infraestructurales. Tiene un acelerado proceso de renovación urbana, predominantemente con densificación en altura.

Por ser el área funcional y simbólica de referencia a escala urbana, metropolitana y regional, tiene una alta concentración de tránsito local y regional por lo que sufre serios procesos de congestión y de deterioro de los niveles de accesibilidad. En el borde Este, la situación se agrava por la extensión de los recorridos de los ómnibus para acceder a las dos terminales de ómnibus, en cuya localización no se previó la complejidad de tales accesos.

Problemas de densificación poblacional y edilicia alentada por las normas de ocupación del suelo.

Reconocimiento de potencialidades

El alto valor simbólico y su fuerte identidad reforzados con las diversas obras municipales de mejoramiento del espacio público –plazas, edificios de equipamientos, tratamiento de calzadas y veredas, iluminación, parquización y forestación–. Contribuyen a la recentralización urbana, las inversiones del sector privado en la construcción de edificios residenciales, administrativos, comerciales y de servicios.

Se consideró que la materialización de los diversos proyectos -nueva sede de la Casa de Gobierno de la Provincia de Córdoba, el puente del Bicentenario, la Terminal de Ómnibus del Bicentenario, el paseo y la parquización de las márgenes del Río Suquía- generaría una expansión del área central hacia este sector; lo que incentivaría desarrollos inmobiliarios tanto en el Bv. Perón como en el entorno de las costaneras del Río Suquía, con un incremento en la densidad poblacional y edilicia.



Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)

Se señala la necesidad del replanteo de las normas urbanísticas vigentes, el cual debería sustentarse en el planteo de una estrategia de ordenamiento urbano-territorial ambiental de mediano-largo plazo que se fundamente en estudios urbanísticos interdisciplinarios que permitan determinar, entre otros, las potencialidades, limitaciones y condicionantes del soporte natural e infraestructural, del parcelamiento y las condicionantes ambientales.

Instancias temporales

El recorte temporal que se consideró para el relevamiento de información fue el período 2001-2013. El diagnóstico se concluyó a principios de 2014.

Fuentes de datos utilizadas

Las fuentes cartográficas: planos base del trazado y amanzanamiento del Municipio de Córdoba de los años 2007/2008; Nomenclador Cartográfico 2013 de Córdoba (Comercio y Justicia Editores. 2012-2013). Imágenes satelitales de Google Earth de diversos años (2001 a 2013), imágenes de Wikimapia y de Open Street Map.

Las fuentes de información de los equipamientos educativos, sanitarios, culturales, religiosos, administrativos, financieros, recreativos, deportivos, espacios verdes, fueron tomadas en su mayoría, de las páginas oficiales de internet del Gobierno de la Provincia de Córdoba, de Organizaciones No Gubernamentales, de la Municipalidad de Córdoba, entre otras.

Para los proyectos públicos y privados, principalmente, se capturó información periodística digital.

Para el uso del suelo comercial, de servicios, industrial y rural se trabajó con información obtenida de diversas páginas y sitios internet sumado a diversos relevamientos de campo.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE

Diagnóstico de la accesibilidad a las áreas verdes que cumplen la función de permanencia en la ciudad de Córdoba, Argentina

Autor, lugar y fecha del antecedente

Mgtr. Arq. Miguel Martiarena (director), Mgtr. Arq. Alejandra Amione (co-directora), Mgtr. Ing. Agr. Gustavo Re y Mgtr. Biol. Cecilia Eynard.
Universidad Católica de Córdoba. 2014.

Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.)

Se toma como la ciudad de Córdoba en su conjunto.

Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos

El informe considera como sub-áreas de la ciudad la división administrativa de los Centros de Participación Comunal (CPC), dentro de los cuales está el Área Central, pero sin distinciones internas de la misma.

Aspectos y variables consideradas

Cantidad de Espacio Verdes Públicos de Permanencia (EVPP) que existen en la ciudad, especialmente en el Área Central y su valor expresado como indicador (14.48), su Índice de Accesibilidad (74%) y su Índice de Área Núcleo (58%).
Graficación de estos datos en una serie de mapas con información de los radios de influencia.

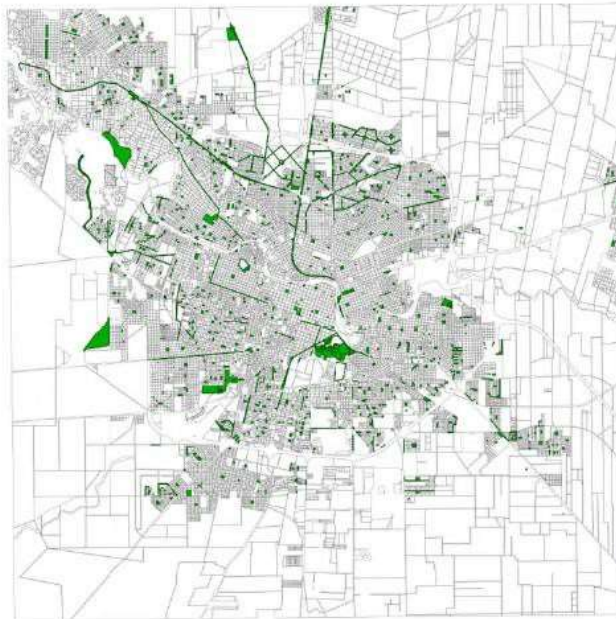
Población según radios censales.

Instancias analíticas

Construcción de mapas de accesibilidad de AVPP de la ciudad, cruzando dimensiones de espacios verdes, radios de acceso, buffer de influencia y dimensiones mínimas del espacio verde que garanticen un uso óptimo del espacio (tomando como referencia distancias mínimas), con la intención de no considerar como espacios verdes aquellas áreas con dimensiones menores a 7.50 metros de lado.

El estudio propone una serie de nuevos índices óptimos para cruzar datos respecto de la accesibilidad y las dimensiones de aprovechamiento de dicho espacio verde. El índice de accesibilidad (IACC) se complementa de manera adecuada con el IAV que, si bien no alcanza a medir la eficacia de su distribución, sí sirve para evaluar la dotación de las mismas.

El Total de Área Núcleo (TCA) indica el área de permanencia efectiva de las áreas verdes mientras el Índice de Área Núcleo muestra cómo la fragmentación en pequeños parches hace que un tercio de las áreas verdes sean bordes poco aptos para la función de permanencia. Se sugiere tomar este último como indicador de la forma de las áreas verdes.



Espacios Verdes. Elaboración propia basada en datos provistos por la Dirección de Espacios Verdes de la Municipalidad de Córdoba. 2012.

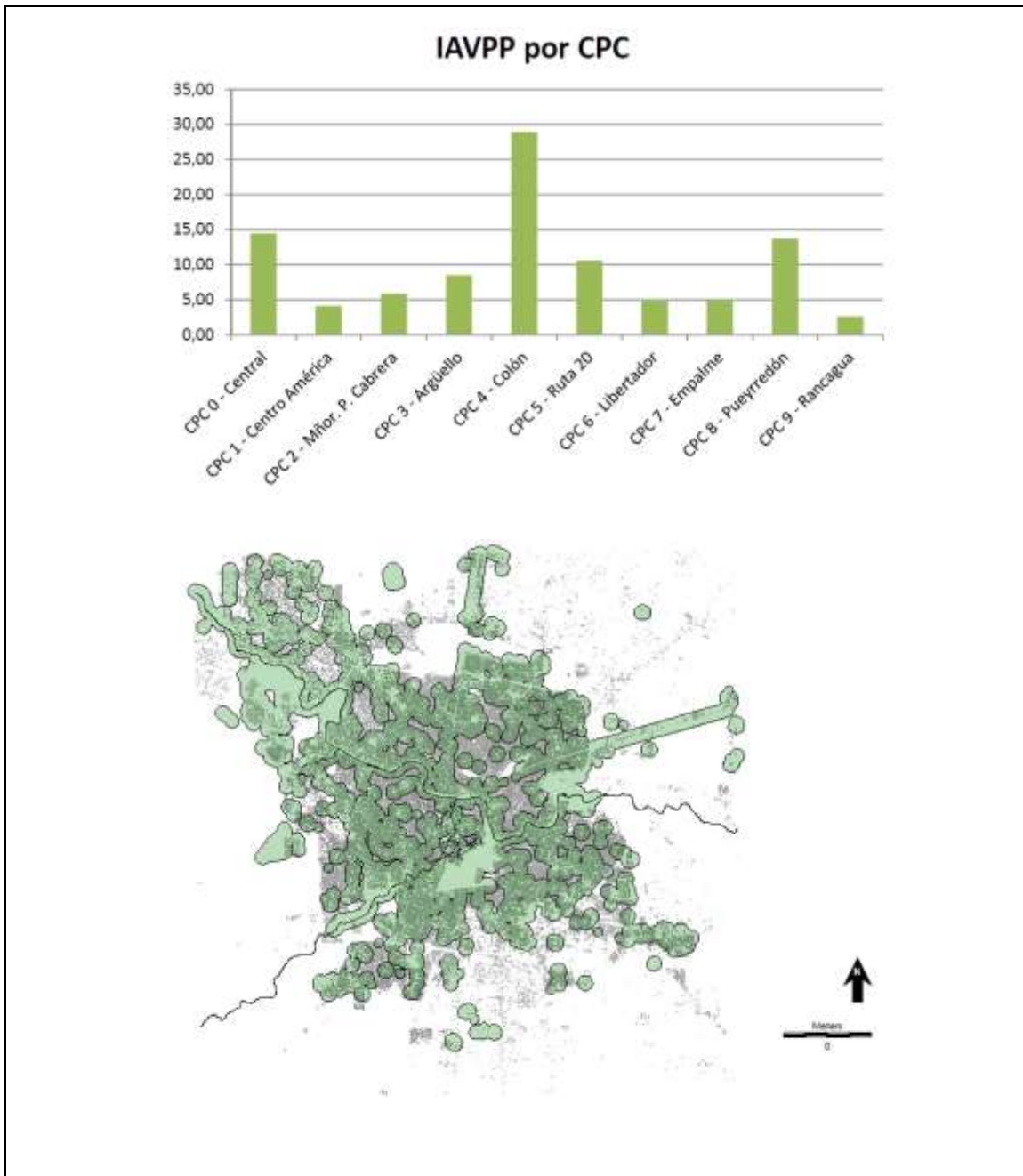
Reconocimiento de problemáticas

La problemática que se plantea refiere a la cantidad de espacio abierto verde de uso público que posibilite la permanencia, no solo tomado como un dato general sino cruzado con los radios de accesibilidad peatonal, frente a la preocupación de visibilizar áreas de la ciudad que presentan cobertura en demasía y otras con escasa o nula cobertura.

El diagnóstico del sistema de áreas verdes de permanencia realizado mediante el cálculo de un mapa de accesibilidad, hace evidentes los sectores urbanos críticos sin cobertura o que requerirían mayor atención en el manejo.

Tabla 1. Índices de Áreas Verdes de Permanencia

	IAVPP	Índice de Área Núcleo	IACC
CPC 0 - Central	14.48	58%	74%
CPC 1 - Centro América	4.09	32%	74%
CPC 2 - Mñor. P. Cabrera	5.85	43%	70%
CPC 3 - Argüello	8.48	37%	73%
CPC 4 - Colón	28.94	73%	72%
CPC 5 - Ruta 20	10.58	72%	66%
CPC 6 - Libertador	4.82	33%	71%
CPC 7 - Empalme	4.85	51%	65%
CPC 8 - Pueyrredón	13.70	48%	80%
CPC 9 - Rancagua	2.61	38%	78%
Total	9.41	61%	72%



Reconocimiento de potencialidades

No se indican.

Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)

La metodología generada y los índices propuestos podrían configurarse como un instrumento de planificación y diagnóstico respecto de la cantidad y la accesibilidad a espacios verdes del Área Central u otras áreas de la ciudad. Dicho instrumento podría



operar como un sistema de monitoreo y decisión al momento de mejorar o incorporar nuevos.

Se plantea la necesidad de establecer estándares que regulen la forma mínima a partir de la cual un área verde de permanencia se considere como tal, al igual que implementar estrategias que permitan incorporar más suelo urbano como áreas verdes, en particular en los puntos poblados que no se encuentran dentro de los radios de acceso. El impacto de estas acciones se puede evaluar positivamente si aumentan el IAV, el IACC, y el Índice de Área Núcleo.

La Dirección de Espacios Verdes debería llevar un registro actualizado de todas las áreas verdes de la ciudad, no solo las que son mantenidas y de dominio municipal. De ese modo se podría tener un control más amplio de los servicios brindados por estas áreas.

Instancias temporales

No explícita.

Fuentes de datos utilizadas

Dirección General de Estadísticas y Censos. Censo Provincial de Población de Córdoba 2008.

Red Ciudadana Nuestra Córdoba. Indicadores ciudadanos Nuestra Córdoba 2011 (p. 78).

Ordenanzas de Espacios Verdes de la Municipalidad de Córdoba. (8060/85; 8606/91; 8256/86; 9736/97; 9962/98; 10099/03; 10626/03; 10634/03; 10760/04 entre otras)

Datos administrativos y de población de los Centros de Participación Comunal. Municipalidad de Córdoba.



CUADRO SÍNTESIS DE LAS PUBLICACIONES CONSULTADAS VINCULADAS CON EL ÁREA CENTRAL CÓRDOBA

PUBLICACIÓN		AÑO – PERÍODO Otros	AUTORES	TEMÁTICAS	Temas abordados vinculados con el Área Central Córdoba		
TÍTULO DE LA PUBLICACION	TIPO DE PUBLICACIÓN*				SÍ		NO
					Diag.	Recom.	
PUBLICACIONES EN EVENTOS CIENTÍFICOS TÉCNICOS Y PROFESIONALES							
Arquitectura y ciudad: Itinerarios de la normativa en la gestión cultural del Patrimonio	PUBLICACION DIGITAL <i>1er ENCUENTRO DE INVESTIGADORES QUE ESTUDIAN LA CIUDAD DE CÓRDOBA. IPLAM Ciudad</i>	2014	Juana Bustamante	Análisis de la actual normativa sobre patrimonio del área central y centro histórico	X		
Procesos de urbanización y desurbanización de los barrios pericentrales de la ciudad de Córdoba			Carolina Peralta Miriam Liborio	Análisis de dinámicas poblacionales en barrios de la ciudad de Cba. (incluye levemente el centro)	X		
Rol de los tejidos tradicionales en la ciudad actual. Caso San Vicente, Ciudad de Córdoba			Celina Caporossi	Se menciona brevemente la vinculación de los barrios pericentrales tradicionales con el área central			X
El Plan Federal en Córdoba	Autores Varios. Compiladores: Elvira		Ana Falú	NC (No Corresponde al presente estudio)			X
Una estrategia integral y definición de políticas socio-habitacionales a partir de los códigos de valores, derechos y necesidades de población de villas de emergencia	Fernández, Mariela Marchisio, Adriana Bisceglia		Joaquín Peralta	NC (No Corresponde al presente estudio)			X



El régimen jurídico municipal de protección del patrimonio arquitectónico de la ciudad de Córdoba		Jorge Emmanuel Nieto	*La protección del patrimonio arquitectónico como restricción al dominio *Régimen jurídico de protección del patrimonio arquitectónico de la Municipalidad de Córdoba: Análisis de la ordenanzas: 10.626, 11.190 y 11.202. * Aportes de las ordenanzas: 7.084, 8.057 y modifs., 11.217, 11.889 y 12.069 al régimen de protección	X		
La ciudad en transformación: lineamientos		Inés Moisset Omar Paris	Versión resumida del trabajo que trata sobre: <i>Lineamientos formales basados en la diversidad para dar continuidad en la ciudad heterogénea. Caso de estudio: ciudad de Córdoba, Argentina.</i>	X	X	
Hacia un catálogo del paisaje urbano del río Suquía en Córdoba.		Lucas Perés Beatriz Ojeda Ma. Cecilia Kesman	Importancia del tramo del río en el Área Central y su vinculación con todo el sistema de Espacios Verdes Públicos y paisaje urbano	X	X	
Una mirada alternativa de la estructura urbana-territorial del Municipio de Córdoba		Mónica Sánchez Rodrigo Aguirre Moro	Aportes: *Usos del Suelo generales del AC ya que se basa en la escala de Ciudad de Córdoba 2014 *Densidades poblacionales máximas según aplicación de las Ordenanzas de Ocupación del	X	X	



			Suelo (Nº 8256/86 y 8057/85)			
Hábitat Urbano, su diseño a partir de normativas que contemplen parámetros ambientales. Estudio de casos en la ciudad de Córdoba		Omar Paris José Martin Schmädke Mauro Pedrazzoli	Transferencia al medio: Lineamientos para la elaboración de una normativa para el área central de la ciudad de San Luis. Sector de las 4 avenidas.		X	
Investigación interdisciplinaria sobre la contaminación sonora en la ciudad de Córdoba y mapas de ruido		Pérez Villalobo, J.; Serra, M.; Verzini, A.; Biassoni, E.	Mapa de ruido según mediciones sonoras y cuestionarios a usuarios del Micro centro extendido de la Ciudad de Córdoba en un sector del AC. LIMITES por las siguientes Avenidas: Chacabuco-Maipú, Sarmiento-Humberto Primo, Figueroa Alcorta-Marcelo T. de Alvear y los Bulevares San Juan- Illía. Se relevaron todas las calles y avenidas de la zona excepto las peatonales.	X		
Los servicios públicos de la Municipalidad de Córdoba: la satisfacción y percepción de bienestar de la ciudadanía y su contribución al desarrollo local sustentable		Shirley Aunders Patricia Garbino Javier Pierre Diego Aravena	Identificación de la presencia o ausencia de cada uno de los servicios (Servicios Municipalidad, Aguas Cordobesas, EPEC, ECOGAS, Telefonía) en cuatro zonas geográficas de la ciudad, una se referiría al AC –ver resultados particulares de esta área--. *Resultados de entrevistas y los	X		



				grupos focales. Atributos positivos y negativos de cada servicio. *Elaboración y obtención de dos índices (en %): Índice de Satisfacción General (ISG) / Índice de Calidad Percibida (ICP) para cada servicio. *Percepción de la existencia de deficiencias en las Políticas Públicas <i>A profundizar en P3</i>			
Participación ciudadana y rendición de cuentas en la ciudad de Córdoba: alcances, limitaciones, y contribuciones para su fortalecimiento			Pamela Cáceres y Equipo de Investigación				X
Caracterización del paisaje sonoro en los espacios urbanos abiertos	XIII Encontro Nacional e IX Encontro Latinoamericano de Conforto no Ambiente Construido	2015	Arturo Maristany, Manuel Recuero López, Cesar Asensio Rivera		X		
Sistema de monitoreo de la calidad del aire utilizando líquenes como bioindicadores en el centro de la Argentina.	Enclave ciudadana. Investigaciones para una ciudad justa, democrática y sustentable.	2009-2011	Cecilia Estrabou Edith Filipini Juan Pablo Soria Gabriel Schelotto Juan Manuel Rodríguez				X

“ESTUDIO DEL AREA CENTRAL DE LA CIUDAD DE CORDOBA”

Contribución a la recuperación del Área Central de la ciudad de Córdoba



Realización de análisis bacteriológico de agua como apoyo a la sanción del proyecto de ordenanza relativo al monitoreo y control de las aguas superficiales que atraviesan el Ejido de la ciudad de Córdoba	Red Ciudadana de Nuestra Córdoba. 2013	2006-2010	Federico Kopta Agustín Luna Sergio Chesnuik Angélica Chebel Eugenia Drewniak Andriana Abril María Luisa Pignata.	Foro Ambiental Córdoba			X
Contaminación Sonora en el Área Central de la Ciudad de Córdoba		2009-2012	Arturo Maristany Leandra Abadía Jessica Valentini		X	X	
Impacto de la densificación urbana sobre la temperatura de la ciudad		2009	Arturo Maristany Leandra Abadía Silvina Angiolini, Ana Pacharoni		X	X	



PUBLICACIÓN		AÑO – PERÍODO Otros	AUTORES	TEMÁTICAS	Temas abordados vinculados con el Área Central Córdoba		
TÍTULO DE LA PUBLICACION	TIPO DE PUBLICACIÓN *				SÍ		NO
					Diag.	Recom.	
PUBLICACIONES EN LIBROS Y REVISTAS ON LINE / IMPRESAS							
Viajes al trabajo en la ciudad de Córdoba: estudio sobre la elección modal y la preferencia por la tenencia de vehículos	Revista Transporte y Territorio No 7, Universidad de Buenos Aires	2012	Juan José Pompilio Sartori Carlos Walter Robledo	Se basa en una encuesta de preferencias declaradas para estimar un modelo de demanda logit jerárquico que integra la decisión de elección de modo de transporte para realizar viajes al trabajo y las preferencias por compra de automóvil y motocicleta.			X
Líneas estratégicas para el desarrollo de Córdoba	IPLAM Ciudad	2015	Elvira Fernández Directora Ejecutiva IPLAM				X
Los ejidos como espacio comunal de la ciudad de Córdoba del Tucumán	Revista de Indias	2004, vol. LXIV, núm. 232 Págs. 635-650	Carlos Page	Visión Histórica del Área Central y su conformación	X		
Difusión on line del Plan de Renovación Urbanística del Área Portal del Abasto, Córdoba, Argentina	https://nuestras-ciudades.wordpress.com/2010/11/16/plan-de-	2010	Catalina Molinatti	Se expone en esta publicación on line: Síntesis descriptiva del Plan A. Entorno de partida	X	X	



	renovacion-urbanistica-del-area-portal-del-abasto-cordoba-argentina/			B. Problemas a resolver y/u objetivos C. Breve descripción de planes y proyectos Recursos implicados A. Recursos humanos B. Económicos – financieros Resultados observados Factores claves del éxito del proyecto 24/05/05			
Ajedrez urbano. Arquitectura de las ciudades	www.cafedelasciudades.com.ar/arquitectura_78_p.htm	Abril 2009 AÑO 8 Núm. 78 Ed. Café de las Ciudades	Alejandro Cohen	Ensayos, estrategias de intervención en el AC		X	
Barrios que no crecen. Estancamiento y renovación en los barrios pericentrales de Córdoba	http://www.cafedelasciudades.com.ar/cordoba_142.html	Agosto – Septiem.2014 Año 13 / Núm. 142 - 143 Ed. Café de las Ciudades	Carola Inés Posic	Relación de áreas pericentrales con el Área Central	X		



CUADRO SÍNTESIS DE LAS PUBLICACIONES ANALIZADAS VINCULADAS CON EL ÁREA CENTRAL CÓRDOBA

PUBLICACIÓN		AÑO	AUTORES	TEMÁTICA	Temas abordados, problemáticas emergentes, potencialidades
TÍTULO DE LA PUBLICACION	TIPO DE PUBLICACION				
PUBLICACIONES EN EVENTOS CIENTÍFICOS TÉCNICOS Y PROFESIONALES					
Caracterización acústica del Área Central de la Ciudad de Córdoba.	Primer Encuentro de Investigadores que Estudian a la Ciudad de Córdoba.	2014	Arturo Maristany Leandra Abadia	Temas acústicos	Las mediciones del ruido del área central superan ampliamente los valores aconsejados por la OMS. Encuestas subjetivas sobre el Ruido. Paisaje Sonoro, puesta en valor.
Investigación interdisciplinaria sobre la contaminación sonora en la ciudad de Córdoba y mapas de ruido.	IPLAM Ciudad 2014	2014	Pérez Villalobo, J. Serra, M. Verzini, A. Biassoni, E.	Universidad Tecnológica Nacional. Centro de Investigación y Transferencia en Acústica (CINTRA)	Mapas de Ruido y contaminación sonora sobre el "micro centro" de la Ciudad. Chacabuco-Humberto Primo, Figueroa Alcorta-Marcelo T de Alvear y los Bv. San Juan Bv. Illía. Se revelaron todas las calles y avenidas excepto las peatonales.
PUBLICACIONES EN LIBROS Y REVISTAS ON LINE / IMPRESAS					
Redistribución Poblacional en la Ciudad de Córdoba entre Los Períodos Intercensales 1991-2001 / 2001-2008. Evaluación de Los Procesos de Dispersión, Densificación, Gentrificación y Renovación.	Revista Vivienda y Ciudad- Volumen 1 - Diciembre 2014. Publicación derivada del Proyecto de Investigación de la UNC - SECyT	2014	Carolina Peralta, Miriam Liborio	Clasifica los barrios de la Ciudad de acuerdo a su variación poblacional, dentro de cada grupo incluye hipótesis de	La problemática en estudio se centra en el desplazamiento de población tradicional de los centros históricos y barrios tradicionales.



				trabajo donde se caracterizan barrios similares.	
Estimación de la valoración subjetiva de los ahorros de tiempo de viaje y espera en la Ciudad de Córdoba, Argentina	Revista de Economía y Estadística - Vol. XLIX, N° 2 (2011) - pp. 79-112. UNC – Instituto de Economía y Finanzas - Facultad de Ciencias Económicas	2011	Juan José Pompilio Sartori Jorge Mauricio Oviedo	Considera necesario mejorar los niveles de servicio de los modos de transporte público en relación a los privados de manera de generar los incentivos apropiados para aumentar la demanda de uso del transporte público.	Alto nivel de congestión automovilística y polución del aire asociados a la tenencia y uso de vehículos privados. Incremento en las tarifas de servicios de transporte público (autobús, taxis y remís) sin mejoras en la calidad del servicio. Descentralización comercial y administrativa de la ciudad sin adecuación de la red de autobuses. El servicio no satisface totalmente los deseos de viaje de los habitantes
El lugar de todos. Consideraciones sobre el área central de la ciudad de Córdoba	www.cafedelaciudad.es.com.ar/planes_104.htm Ed. Café de las Ciudades	Junio 2010 Año 10 Núm. 104	Fernando Díaz	Reflexiones sobre el Área Central Córdoba a lo largo de la historia.	Ver ficha síntesis analítica de la publicación.



Impresión y adaptación. La construcción de la identidad del área central de la ciudad de Córdoba	http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/10723/ID ID Investigaciones UNC / Programa de Doctorado Universitat Politècnica de Catalunya		Mariana Debat	Visión Morfológica histórica de conformación del Área Central y su identidad (morfológica y paisajística perceptual).	Ver ficha síntesis analítica de la publicación.
Informe Córdoba Ciudad Argentina 2014	Red Global de Observatorios Urbanos de Naciones Unidas	2014	Nodo Córdoba	Indicadores de hábitat a nivel Ciudad.	Ver ficha síntesis analítica de la publicación.
Política ciclo inclusiva en la Ciudad de Córdoba			Alejandro G Baruzzi, Ma. Laura Albrieu, Graciela Español, Guillermo Garrido, Cecilia Torres. UNC	Política ciclo-inclusiva para integrar el uso de la bicicleta a la red de transporte en condiciones seguras y eficientes.	Ver ficha síntesis analítica de la publicación.
Estudio de la dinámica poblacional del Área Central de la ciudad de Córdoba. Aglomerado Gran Córdoba	Publicación on line	2013	Lic. Guillermo Marianacci, Arq. Andrea Tumosa, Lic. Guillermo Inchauspe Iplam – Instituto	Dinámica poblacional según datos Censos Nacionales 21991 y 2001 y Provincial 2008.	Ver ficha síntesis analítica de la publicación.

“ESTUDIO DEL AREA CENTRAL DE LA CIUDAD DE CORDOBA”

Contribución a la recuperación del Área Central de la ciudad de Córdoba



			de Planificación Municipal		
Segregación residencial y vivienda adecuada en los migrantes de Bolivia y del Perú. Córdoba. Argentina	Artículo académico (en prensa). Aprobado para ser publicado en la Revista Migraciones Internacionales, El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana, México	2013	Molinatti Florencia y Peláez Enrique	Segregación residencial.	Ver ficha síntesis analítica de la publicación.
Segregación residencial socioeconómica en la ciudad de Córdoba (Argentina): tendencias y patrones espaciales	Revista INVI del Instituto de la Vivienda / Facultad de Arquitectura y Urbanismo / Universidad de Chile. Vol. 28, No 79. 2013	2013	Molinatti, Florencia	Segregación residencial socioeconómica.	Ver ficha síntesis analítica de la publicación.
Representaciones sociales y dinámicas barriales en zonas segregadas de la ciudad de Córdoba. El rol de la política pública en estos procesos	Scripta Nova, revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. Vol. XIV, núm. 331 (84), 1 de agosto de 2010	2010	Silvana Fernández	Representaciones sociales en relación con las políticas públicas.	Ver ficha síntesis analítica de la publicación.



Tierra de conflictos. Conflictos urbanos y violaciones al derecho a la ciudad en Córdoba Capital	Red Ciudadana Nuestra Córdoba. Secretaría de Investigación UCC. 2016	2016	Gargantini, Daniela; Martiarena, Miguel; D'Amico, Desiree; Peralta, Joaquín, Greppi, Verónica; Romero, Hugo; Reynoso, Paula; Cels, Evelyn	Información a nivel de CPC de diversos indicadores sociales.	Ver ficha síntesis analítica de la publicación.
La problemática del Casco Céntrico		1994	Centro Comercial Córdoba (luego Cámara de Comercio). Córdoba	Transporte, uso de calles y veredas, efectos de la peatonalización; actividades de recuperación (cartoneo); carga y descarga de mercaderías; sistema de estacionamiento.	Ver ficha síntesis analítica de la publicación.
Propuesta conceptual de una política integral para la Revalorización del Área Central	Cámara de Comercio de Córdoba	2011	Comisión coordinadora de comerciantes del Área Central	Variadas problemáticas sobre el Área Central.	Ver ficha síntesis analítica de la publicación.



PUBLICACIONES DE INVESTIGACIONES					
Confort térmico urbano en espacios abiertos en el Área Central de la ciudad de Córdoba.	CIAL-FAUD UNC	2013	Arturo Maristany, Leandra Abadía, Silvina Angiolini, Ana Pacharoni	Estudio del Confort térmico en invierno y verano. Estudio sobre Paseo Sobremonte, Plaza Italia y Plaza de la Intendencia.	Ver ficha síntesis analítica de la publicación.
Estudio del fenómeno de las isla de calor en la ciudad de Córdoba. Resultados preliminares	CIAL-FAUD UNC	2008	A. Maristany L. Abadía S. Angiolini A. Pacharoni M. Pardina	Isla de calor en Córdoba. Sector de Estudio, ejido Municipal tomado 4 transeptos.	Ver ficha síntesis analítica de la publicación.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE Redistribución poblacional en la ciudad de Córdoba entre los períodos intercensales 1991-2001 / 2001-2008. Evaluación de los procesos de dispersión, densificación, gentrificación y renovación
Autor, lugar y fecha del antecedente Carolina Peralta. Miriam Liborio. Revista Vivienda y Ciudad. ISSN 2422-670x. Volumen 1. Diciembre 2014
Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.) Ámbito de estudio: Ciudad de Córdoba, identificando barrios con mayor crecimiento o pérdida poblacional. Si bien no está expresamente mencionado, se verifica que la definición de Área Central incluye Nueva Córdoba, ya que queda incluida entre los barrios con crecimiento poblacional.
Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos Incluye en el Área Central al barrio Nueva Córdoba. No reconoce subáreas.
Aspectos y variables consideradas Variación poblacional, acceso a la vivienda, precio del suelo, servicios e infraestructura. Políticas de viviendas como ciudades, barrios y cooperativas. Inseguridad, falta de espacios verdes.
Instancias analíticas Clasifica los barrios de la Ciudad de acuerdo a su variación poblacional, dentro de cada grupo incluye hipótesis de trabajo donde se caracterizan barrios similares. 1. Barrios pericentrales en descenso. 2. Barrios pericentrales que han iniciado una recuperación. 3. Barrios pericentrales que han iniciado un proceso de estancamiento y pérdida poblacional en el último período. 4. Barrios ganadores. Dentro de esta última clasificación se incluye el área central, ya que la misma incluye Nueva Córdoba, indicando que ha tenido un fuerte crecimiento poblacional debido a una gran inversión inmobiliaria, alta tasa de estudiantes y un alto crecimiento de la obra pública.
Reconocimiento de problemáticas No se indican.
Reconocimiento de potencialidades No se indican.
Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.) No se indica.

**Instancias temporales**

Período 1991-2008.

Fuentes de datos utilizadas

Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 1991, 2001.
Censo Provincial de Población 2008 de la Provincia de Córdoba.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE Estimación de la valoración subjetiva de los ahorros de tiempo de viaje y espera en la Ciudad de Córdoba, Argentina
Autor, lugar y fecha del antecedente Juan José Pompilio Sartori. Jorge Mauricio Oviedo.
Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.) El estudio fue realizado en la Ciudad de Córdoba, si bien no se encuentra especialmente definido para el Área Central, sus resultados son de interés debido a la gran masa de gente que se desplaza desde la periferia de la ciudad al centro por motivos laborales.
Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos No se reconocen.
Aspectos y variables consideradas Considera dos tipos de variables explicativas: <ul style="list-style-type: none">- Sociodemográficas de los consumidores: género, edad, nivel educativo y categoría ocupacional.- Variables relacionadas con el viaje a realizar: costo del transporte, tiempo de viaje, tiempo de espera, tiempo de acceso y distancia a la parada, costo de estacionamiento y características específicas de calidad de los modos de transporte.
Instancias analíticas El estudio destaca que en el corto plazo cambios en las variables que explican la decisión de usar un modo determinado de transporte disponible, generará cambios en la probabilidad de uso de todos los otros modos. En el largo plazo, estos cambios también determinarán la tenencia de vehículos privados. Utiliza una encuesta de preferencias declaradas para estimar un modelo de demanda logit multinomial de elección de modo de transporte para realizar viajes al trabajo. Los resultados permiten estimar las valoraciones subjetivas de los ahorros de tiempo de viaje y de espera considerando viajes del hogar al trabajo. Se destacan los siguientes resultados: <ul style="list-style-type: none">- Aumentos en la velocidad promedio de los autobuses del orden del 20%, disminuiría el número de viajes al trabajo en los modos de transporte privado (7,37% auto y 2,39% motocicleta) y aumentaría el uso del autobús en un 10,89%. El incremento de la velocidad puede lograrse mediante el uso de carriles selectivos.- Un incremento del 30% en los costos de estacionamiento diario de los automóviles provocaría una disminución en su uso del orden del 9,66% y del 2,31% en las motos, con un incremento en el uso de transporte público.- Una disminución en el tiempo de espera de los autobuses implicaría un incremento en su uso y una disminución en el uso de transporte privado. En resumen se destaca como variable de mayor impacto la mejora en los tiempos de



<p>viaje y espera a los fines de alentar el uso del transporte público.</p>
<p>Reconocimiento de problemáticas Alto nivel de congestión automovilística y polución del aire asociados a la tenencia y uso de vehículos privados. Incremento en las tarifas de servicios de transporte público (autobús, taxis y remis) sin mejoras en la calidad del servicio. Descentralización comercial y administrativa de la ciudad sin adecuación de la red de autobuses. El servicio no satisface totalmente los deseos de viaje de los habitantes en relación a la minimización de los tiempos de viaje y de los transbordos, produciendo altos costos por pasajero que se reflejan en un incremento de las tarifas lo cual a su vez disminuye los incentivos a su uso (circulo vicioso).</p>
<p>Reconocimiento de potencialidades El planteamiento del transporte urbano intenta brindar una mejor movilidad a los habitantes disminuyendo el uso de vehículos privados y fomentando la utilización del transporte público.</p>
<p>Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.) Dada la imposibilidad de ampliar la red de calles y avenidas en el corto plazo, se considera apropiado y necesario mejorar los niveles de servicio de los modos de transporte público en relación a los privados de manera de generar los incentivos apropiados para aumentar la demanda de uso del transporte público.</p>
<p>Instancias temporales Período Febrero-Marzo/Noviembre-Diciembre 2011.</p>
<p>Fuentes de datos utilizadas Encuesta propia, realizada en febrero-marzo y noviembre-diciembre del año 2011 a una muestra de trabajadores de la Ciudad de Córdoba.</p>



TÍTULO DEL ANTECEDENTE Política ciclo inclusiva en la Ciudad de Córdoba
Autor, lugar y fecha del antecedente Alejandro G Baruzzi, Ma. Laura Albrieu, Graciela Español, Guillermo Garrido, Cecilia Torres. Universidad Nacional de Córdoba.
Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.) Ciudad de Córdoba, si bien no trata específicamente del Área Central, la menciona como centro atractor.
Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos No se reconocen.
Aspectos y variables consideradas
Instancias analíticas El documento considera las cuatro áreas temáticas necesarias para la formulación de políticas ciclo-inclusivas y su aplicación en la Ciudad de Córdoba. Una política ciclo-inclusiva es aquella que busca integrar el uso de la bicicleta a la red de transporte en condiciones seguras y eficientes. Cuatro áreas temáticas necesarias para la formulación de políticas ciclo-inclusivas: 1. Infraestructura y servicios: características físicas de la red vial, infraestructura para circular y estacionamiento. Debe permitir una circulación cómoda y segura, espacio continuo y protegido del tránsito motorizado, separado de peatones y libre de posibles obstáculos. Además debe contar con servicios complementarios como barandas de apoyo, talleres de reparación, y estacionamientos seguros. 2. Participación ciudadana: participación, interacción e intercambio de información entre usuarios, no usuarios, instituciones gubernamentales y otros actores claves. 3. Aspectos normativos y regulación: leyes, decretos y normativas que reglamentan el uso de la bicicleta. 4. Operación: analiza los aspectos relacionados con el uso de la bicicleta y los servicios que hacen posible su uso público. Componentes: Gestión, control y operación de sistema de transporte basados en la bicicleta. Intermodalidad entre sistemas, principalmente el sistema público. Monitoreo de datos relacionados con su uso.
Reconocimiento de problemáticas
Reconocimiento de potencialidades
Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.) Aplicación de la Guía a la Ciudad de Córdoba 1. Infraestructura y servicios. Córdoba cuenta con 112,5 km de pistas ciclistas, de las cuales 110km fueron construidos con anterioridad al año 2000 y 2,5 km de bicisendas sobre calzada que



vinculan el área central con polos atractores (Ciudad Universitaria y Terminal de Omnibus) inaugurados en 2013. Existe una evidente falta de conexión entre ellas (Figura 1), no existe posibilidad de acceder al centro de la ciudad ni de atravesarla de norte a sur circulando por la senda.

El Plan de Movilidad de la Ciudad de Córdoba prevé 42 km entre ciclovías y biciesendas para transformarlas en una verdadera red (Figura 2, rojo). Se encuentra en elaboración el corredor interuniversitario entre la UNC, UTN y UCC.

El relevamiento realizado evidenció un gran deterioro debido a la falta de mantenimiento y deficiencias de algunos tramos. Falta total de resolución segura de las intersecciones con muy pocos dispositivos de tránsito.

Se advierte falta de estacionamiento durante la jornada laboral y en la vía pública del área central. En el área central y nueva Córdoba se encuentran 5 espacios de estacionamiento, Bv. Chacabuco al 1000 frente a Plaza España (20 bicicletas), otro en el Buen Pastor (10 bicicletas). Los otros 3 son de concreto, ubicados en Independencia y Entre Ríos (23), Plaza San Martín (14), Av. Vélez Sarsfield (9).

Los principales requerimientos de los usuarios son: resguardo de la inseguridad, cercanía a destino, resguardo de inclemencias climáticas, posibilidad de guardado de objetos personales. En menor medida: bajo costo, que la infraestructura no dañe la bici, lugares y facilidades para mantenimiento de las bici.

Se constató que la mayoría de las playas no cumplen con la previsión de los espacios para las bicicletas.

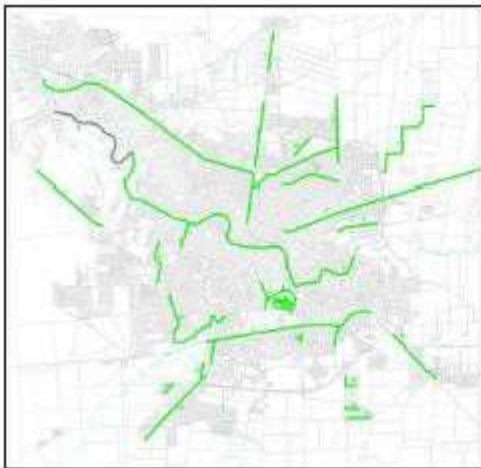


Figura N° 1: Ciclovías y Biciesendas Existentes

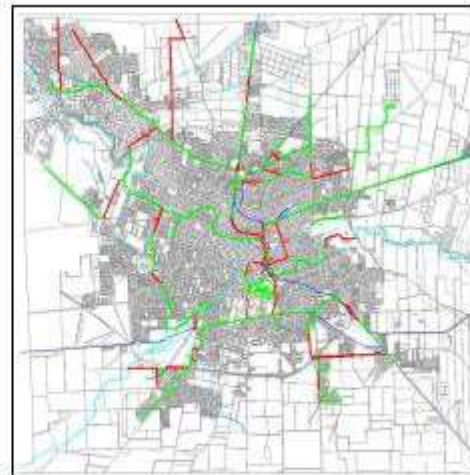


Fig N°2 : Red de Ciclovías (existentes y propuestas)

2. Participación ciudadana: en Córdoba, la participación ciudadana se encuentra nucleada por el espacio BiciUrbanos. Se trata de un grupo de vecinos que motivados por la necesidad de encontrar espacios seguros para transitar por la ciudad se juntan desde el año 2006, con los siguientes propósitos:

- Generar una cultura favorable y responsable para el uso de la bici como medio cotidiano de transporte.



- Fomentar el desarrollo de prácticas deportivas vinculadas a su uso.
- Estimular el desarrollo de infraestructura urbana adecuada.
- Articular y agrupar los ciclistas urbanos y sus necesidades.

Los usuarios plantean la necesidad de construir dentro de la Municipalidad una “Oficina de Ciclismo Urbano” que trabaje sobre los siguientes ejes: seguridad vial, bici-carriles, biciesendas y ciclovías, bici-estacionamientos, observatorio y comunicación, emprendedorismo local y mesas de ciclismo urbano.

3. Normativas específicas: en el año 2014 se creó mediante Ordenanza (actualmente está en estudio en el Concejo Deliberante) el Plan Cordobés BICI CIUDAD (BICI), cuyos objetivos son:

- Fomentar políticas de movilidad sustentable y amigable con el medio ambiente.
- Promover el uso de la bicicleta como método alternativo y complementario de transporte para reducir los niveles de congestión de tránsito.
- Recuperar para el ciclista y el peatón espacios urbanos hasta hoy destinados exclusivamente a automotores.
- Incentivar los efectos positivos sobre el medio ambiente y sobre la salud y calidad de vida de las personas.
- Estudiar un sistema BUS_BICI por el cual el usuario de transporte Público de pasajeros acceda gratuitamente al plan Cordobés BICI CIUDAD (BICI).

4. Operación: la desventaja que tiene la movilidad mediante bicicletas es la imposibilidad de recorrer grandes distancias. El Plan de Movilidad Ciclista 2013 de la Municipalidad de Córdoba planteó una red complementaria de 42 km integrada a la existente que genera mayor conectividad. Es necesario lograr una mayor integración física, funcional, administrativa y tarifaria con otros medios de transporte, especialmente con el Sistema Masivo de Transporte Urbano. Dentro de las alternativas a estudiar se encuentran los estacionamientos en centros de transferencias o paradas seleccionadas que cumplan los requisitos mínimos de seguridad y accesibilidad, sistemas de alquileres temporarios, la posibilidad de incorporar a las unidades móviles espacios destinados a guarda de bicicletas.

Es indispensable establecer un organismo responsable de control y mantenimiento que lleve adelante un sistema de control que permita evaluar el estado de los caminos y evitar que los vehículos motorizados utilicen la red.

Instancias temporales

Fuentes de datos utilizadas

Guía para impulsar el uso de la bicicleta, Ciclo Inclusión en América Latina y el Caribe.

Encuesta de Orígenes y Destinos de los viajes dentro de la Ciudad de Córdoba 2009.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE

**Estudio de la Dinámica Poblacional del Área Central de la Ciudad de Córdoba
Aglomerado Gran Córdoba**

Autor, lugar y fecha del antecedente

Iplam – Instituto de Planificación Municipal.

Lic. Guillermo Marianacci, Arq. Andrea Tumosa, Lic. Guillermo Inchauspe
Mayo 2013.

Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.)

Abarca el territorio delimitado por la Ordenanza Municipal 8256/86.

Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos

Distingue 5 sectores diferenciados con cierta homogeneidad entre ellas:

- Sector Alberdi
- Sector Centro Histórico
- Sector Mercado Norte
- Sector San Roque
- Sector Nueva Córdoba



Aspectos y variables consideradas

Población según Censos de Población 1991, 2001 y 2008.



Instancias analíticas No se indican.
Reconocimiento de problemáticas Se observa una pérdida de población permanente. Entre los años 1991-2008, la población de la Ciudad de Córdoba aumentó en un 11,54% mientras que la del Área Central lo hizo en un 7,68%. Sin embargo, este dato se encuentra influenciado por el comportamiento disímil del barrio Nueva Córdoba que ha presentado en igual período, un crecimiento del 54,67%, muy superior a la media de la Ciudad. Si se la separa del análisis, se observa una disminución de la población del 12,14%. A pesar del desarrollo de nuevas centralidades, el centro mantiene una intensa concentración de ciudadanos que concurren a diario por diversos motivos, generando congestión en el tránsito, alta demanda y conflicto del transporte urbano, uso intensivo de los espacios públicos y privados que sufren un acelerado deterioro. En horarios comerciales y administrativos, el centro es conflictivo por exceso, mientras que a la noche y fines de semana es intransitable debido a la oscuridad de sus calles y la inseguridad reinante. El centro presenta: <ul style="list-style-type: none">• Falta de inversión privada• Deterioro ambiental• Alto grado de vulnerabilidad• Despoblamiento• Escasez y deterioro de espacios públicos
Reconocimiento de potencialidades No se reconocen.
Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.) No hay propuestas.
Instancias temporales Período 2001-2012.
Fuentes de datos utilizadas Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 1991, 2001. Censo Provincial de Población 2008, de la Provincia de Córdoba. Pre diagnóstico de Tránsito y Transporte. Municipalidad de Córdoba, 2012.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE Informe Córdoba Ciudad Argentina 2014
Autor, lugar y fecha del antecedente Red Global de Observatorios Urbanos de Naciones Unidas, Nodo Córdoba. Año 2014.
Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.) No se presenta una definición del área. El informe presenta indicadores de hábitat a nivel Ciudad.
Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos No se reconocen.
Aspectos y variables consideradas Los indicadores de hábitat se presentan a nivel Ciudad. Sólo se presenta desagregado a nivel CPC el total de m2 de nuevas viviendas que responden a la normativa vigente. Año 2008. El antecedente presenta una serie de indicadores clasificados en: <ul style="list-style-type: none">• Vivienda• Desarrollo social y erradicación de la pobreza• Gestión ambiental• Desarrollo económico• Gobernabilidad
Instancias analíticas Si bien los indicadores presentados hacen referencia a la Ciudad en su conjunto serán utilizados como base de comparación para el área central definida en el marco del proyecto.
Reconocimiento de problemáticas No se indican.
Reconocimiento de potencialidades No se indican.
Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.) No se indican.
Instancias temporales Período 1991-2008.
Fuentes de datos utilizadas Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 1991, 2001. Censo Provincial de Población 2008. Encuesta Permanente de Hogares – EPH. Dirección de Obras Privadas – Municipalidad de Córdoba. Dirección de Escrituración de Viviendas Sociales – Gobierno de la Provincia de Córdoba. Dirección de Estadísticas Sociodemográficas. Dir. General de Estadísticas y Censos, Gobierno de la Provincia de Córdoba. Observatorio de Seguridad Ciudadana Córdoba.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE Estimación de la valoración subjetiva de los ahorros de tiempo de viaje y espera en la Ciudad de Córdoba, Argentina
Autor, lugar y fecha del antecedente Juan José Pompilio Sartori. Jorge Mauricio Oviedo.
Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.) El estudio fue realizado en la Ciudad de Córdoba, si bien no se encuentra especialmente definido para el Área Central, sus resultados son de interés debido a la gran masa de gente que se desplaza desde la periferia de la ciudad al centro por motivos laborales.
Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos No se reconocen.
Aspectos y variables consideradas Considera dos tipos de variables explicativas: <ul style="list-style-type: none">- Sociodemográficas de los consumidores: género, edad, nivel educativo y categoría ocupacional.- Variables relacionadas con el viaje a realizar: costo del transporte, tiempo de viaje, tiempo de espera, tiempo de acceso y distancia a la parada, costo de estacionamiento y características específicas de calidad de los modos de transporte.
Instancias analíticas El estudio destaca que en el corto plazo cambios en las variables que explican la decisión de usar un modo determinado de transporte disponible, generará cambios en la probabilidad de uso de todos los otros modos. En el largo plazo, estos cambios también determinarán la tenencia de vehículos privados. Utiliza una encuesta de preferencias declaradas para estimar un modelo de demanda logit multinomial de elección de modo de transporte para realizar viajes al trabajo. Los resultados permiten estimar las valoraciones subjetivas de los ahorros de tiempo de viaje y de espera considerando viajes del hogar al trabajo. Se destacan los siguientes resultados: <ul style="list-style-type: none">- Aumentos en la velocidad promedio de los autobuses del orden del 20%, disminuiría el número de viajes al trabajo en los modos de transporte privado (7,37% auto y 2,39% motocicleta) y aumentaría el uso del autobús en un 10,89%. El incremento de la velocidad puede lograrse mediante el uso de carriles selectivos.- Un incremento del 30% en los costos de estacionamiento diario de los automóviles provocaría una disminución en su uso del orden del 9,66% y del 2,31% en las motos, con un incremento en el uso de transporte público.- Una disminución en el tiempo de espera de los autobuses implicaría un incremento en su uso y una disminución en el uso de transporte privado.



En resumen se destaca como variable de mayor impacto la mejora en los tiempos de viaje y espera a los fines de alentar el uso del transporte público.

Reconocimiento de problemáticas

Alto nivel de congestión automovilística y polución del aire asociados a la tenencia y uso de vehículos privados.

Incremento en las tarifas de servicios de transporte público (autobús, taxis y remis) sin mejoras en la calidad del servicio.

Descentralización comercial y administrativa de la ciudad sin adecuación de la red de autobuses. El servicio no satisface totalmente los deseos de viaje de los habitantes en relación a la minimización de los tiempos de viaje y de los transbordos, produciendo altos costos por pasajero que se reflejan en un incremento de las tarifas lo cual a su vez disminuye los incentivos a su uso (circulo vicioso).

Reconocimiento de potencialidades

El planteamiento del transporte urbano intenta brindar una mejor movilidad a los habitantes disminuyendo el uso de vehículos privados y fomentando la utilización del transporte público.

Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)

Dada la imposibilidad de ampliar la red de calles y avenidas en el corto plazo, se considera apropiado y necesario mejorar los niveles de servicio de los modos de transporte público en relación a los privados de manera de generar los incentivos apropiados para aumentar la demanda de uso del transporte público.

Instancias temporales

Período Febrero-Marzo/Noviembre-Diciembre 2011.

Fuentes de datos utilizadas

Encuesta propia, realizada en febrero-marzo y noviembre-diciembre del año 2011 a una muestra de trabajadores de la Ciudad de Córdoba.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE Política ciclo inclusiva en la Ciudad de Córdoba
Autor, lugar y fecha del antecedente Alejandro G Baruzzi, Ma. Laura Albrieu, Graciela Español, Guillermo Garrido, Cecilia Torres. Universidad Nacional de Córdoba.
Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.) Ciudad de Córdoba, si bien no trata específicamente del Área Central, la menciona como centro atractor.
Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos No se reconocen.
Aspectos y variables consideradas
Instancias analíticas El documento considera las cuatro áreas temáticas necesarias para la formulación de políticas ciclo-inclusivas y su aplicación en la Ciudad de Córdoba. Una política ciclo-inclusiva es aquella que busca integrar el uso de la bicicleta a la red de transporte en condiciones seguras y eficientes. Cuatro áreas temáticas necesarias para la formulación de políticas ciclo-inclusivas: 1. Infraestructura y servicios: características físicas de la red vial, infraestructura para circular y estacionamiento. Debe permitir una circulación cómoda y segura, espacio continuo y protegido del tránsito motorizado, separado de peatones y libre de posibles obstáculos. Además debe contar con servicios complementarios como barandas de apoyo, talleres de reparación, y estacionamientos seguros. 2. Participación ciudadana: participación, interacción e intercambio de información entre usuarios, no usuarios, instituciones gubernamentales y otros actores claves. 3. Aspectos normativos y regulación: leyes, decretos y normativas que reglamentan el uso de la bicicleta. 4. Operación: analiza los aspectos relacionados con el uso de la bicicleta y los servicios que hacen posible su uso público. Componentes: Gestión, control y operación de sistema de transporte basados en la bicicleta. Intermodalidad entre sistemas, principalmente el sistema público. Monitoreo de datos relacionados con su uso.
Reconocimiento de problemáticas No se indican.
Reconocimiento de potencialidades No se indican.
Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.) Aplicación de la Guía a la Ciudad de Córdoba 1. Infraestructura y servicios. Córdoba cuenta con 112,5 km de pistas ciclistas, de las cuales 110km fueron construidos con anterioridad al año 2000 y 2,5 km de bicisendas sobre calzada que



vinculan el área central con polos atractores (Ciudad Universitaria y Terminal de Omnibus) inaugurados en 2013. Existe una evidente falta de conexión entre ellas (Figura 1), no existe posibilidad de acceder al centro de la ciudad ni de atravesarla de norte a sur circulando por la senda.

El Plan de Movilidad de la Ciudad de Córdoba prevé 42 km entre ciclovías y biciesendas para transformarlas en una verdadera red (Figura 2, rojo). Se encuentra en elaboración el corredor interuniversitario entre la UNC, UTN y UCC.

El relevamiento realizado evidenció un gran deterioro debido a la falta de mantenimiento y deficiencias de algunos tramos. Falta total de resolución segura de las intersecciones con muy pocos dispositivos de tránsito.

Se advierte falta de estacionamiento durante la jornada laboral y en la vía pública del área central. En el área central y nueva Córdoba se encuentran 5 espacios de estacionamiento, Bv. Chacabuco al 1000 frente a Plaza España (20 bicicletas), otro en el Buen Pastor (10 bicicletas). Los otros 3 son de concreto, ubicados en Independencia y Entre Ríos (23), Plaza San Martín (14), Av. Vélez Sarsfield (9).

Los principales requerimientos de los usuarios son: resguardo de la inseguridad, cercanía a destino, resguardo de inclemencias climáticas, posibilidad de guardado de objetos personales. En menor medida: bajo costo, que la infraestructura no dañe la bici, lugares y facilidades para mantenimiento de las bici.

Se constató que la mayoría de las playas no cumplen con la previsión de los espacios para las bicicletas.

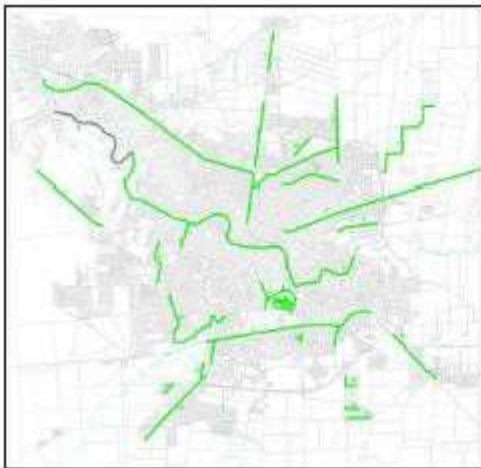


Figura N° 1: Ciclovías y Biciesendas Existentes

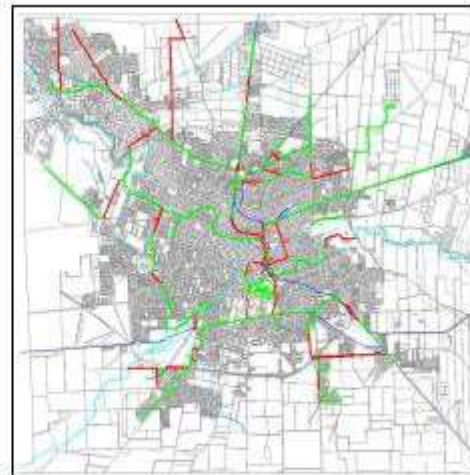


Fig N°2 : Red de Ciclovías (existentes y propuestas)

2. Participación ciudadana: en Córdoba, la participación ciudadana se encuentra nucleada por el espacio BiciUrbanos. Se trata de un grupo de vecinos que motivados por la necesidad de encontrar espacios seguros para transitar por la ciudad se juntan desde el año 2006, con los siguientes propósitos:

- Generar una cultura favorable y responsable para el uso de la bici como medio cotidiano de transporte.



- Fomentar el desarrollo de prácticas deportivas vinculadas a su uso.
- Estimular el desarrollo de infraestructura urbana adecuada.
- Articular y agrupar los ciclistas urbanos y sus necesidades.

Los usuarios plantean la necesidad de construir dentro de la Municipalidad una “Oficina de Ciclismo Urbano” que trabaje sobre los siguientes ejes: seguridad vial, bici-carriles, biciesendas y ciclovías, bici-estacionamientos, observatorio y comunicación, emprendedorismo local y mesas de ciclismo urbano.

3. Normativas específicas: en el año 2014 se creó mediante Ordenanza (actualmente está en estudio en el Concejo Deliberante) el Plan Cordobés BICI CIUDAD (BICI), cuyos objetivos son:

- Fomentar políticas de movilidad sustentable y amigable con el medio ambiente.
- Promover el uso de la bicicleta como método alternativo y complementario de transporte para reducir los niveles de congestión de tránsito.
- Recuperar para el ciclista y el peatón espacios urbanos hasta hoy destinados exclusivamente a automotores.
- Incentivar los efectos positivos sobre el medio ambiente y sobre la salud y calidad de vida de las personas.
- Estudiar un sistema BUS_BICI por el cual el usuario de transporte Público de pasajeros acceda gratuitamente al plan Cordobés BICI CIUDAD (BICI).

4. Operación: la desventaja que tiene la movilidad mediante bicicletas es la imposibilidad de recorrer grandes distancias. El Plan de Movilidad Ciclista 2013 de la Municipalidad de Córdoba planteó una red complementaria de 42 km integrada a la existente que genera mayor conectividad. Es necesario lograr una mayor integración física, funcional, administrativa y tarifaria con otros medios de transporte, especialmente con el Sistema Masivo de Transporte Urbano. Dentro de las alternativas a estudiar se encuentran los estacionamientos en centros de transferencias o paradas seleccionadas que cumplan los requisitos mínimos de seguridad y accesibilidad, sistemas de alquileres temporarios, la posibilidad de incorporar a las unidades móviles espacios destinados a guarda de bicicletas.

Es indispensable establecer un organismo responsable de control y mantenimiento que lleve adelante un sistema de control que permita evaluar el estado de los caminos y evitar que los vehículos motorizados utilicen la red.

Instancias temporales

No se indican.

Fuentes de datos utilizadas

Guía para impulsar el uso de la bicicleta, Ciclo Inclusión en América Latina y el Caribe.

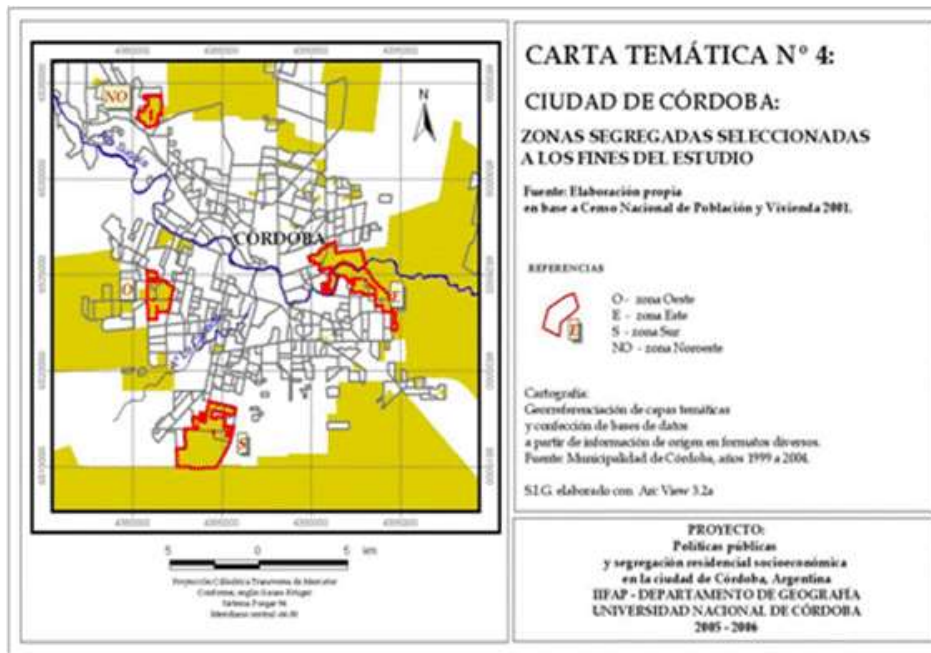
Encuesta de Orígenes y Destinos de los viajes dentro de la Ciudad de Córdoba 2009.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE Representaciones sociales y dinámicas barriales en zonas segregadas de la ciudad de Córdoba. El rol de la política pública en estos procesos
Autor, lugar y fecha del antecedente Silvana Fernández. Scripta Nova, revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. Vol. XIV, núm. 331 (84), 1 de agosto de 2010.
Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.) No se establece. Se trabaja a nivel de ciudad.
Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos No se reconocen.
Aspectos y variables consideradas Servicios públicos, infraestructura, equipamientos y programas de vivienda social de ejecución reciente; efecto territorial de las intervenciones públicas. Variables utilizadas para la georreferenciación: a) promedio del nivel educativo alcanzado por el jefe de hogar por radio censal y b) porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas por radio censal.
Instancias analíticas En esta publicación se presentan algunos de los resultados del proyecto de investigación <i>Políticas públicas y segregación residencial socioeconómica en la ciudad de Córdoba, Argentina /IIFAP, Dpto. Geografía de la FFyH, UNC, 2005-2006 y 2006-2007</i> . En el Proyecto, se seleccionan cuatro zonas urbanas que presentaron índices altos de población pobre en situación de SRS (Segregación residencial socioeconómica) y conformaban, a su vez, áreas extensas en la ciudad. Las zonas están comprendidas por los barrios: 1) hacia el Norte: barrio "Argüello Norte", Cerrito, Autódromo; 2) hacia el Oeste: Villa La Tela, Residencial San Roque, San Roque, Villa Martínez; y 3) hacia el Sur: Villa Libertador, Comercial, Carbó, Residencial Santa Rosa. En función de las bases de datos georreferenciadas sobre servicios públicos, infraestructura, equipamientos y programas de vivienda social de ejecución reciente y el efecto territorial de las intervenciones públicas y su potencial relación con la SRS, se avanzó en el análisis de la denominada "dimensión objetiva" de la segregación, en una primera etapa. En la segunda etapa de la investigación (2006/2007), se abordó el estudio de la denominada "dimensión subjetiva" de la segregación en tres zonas urbanas en las cuales se observaron elevados índices "objetivos" de pobreza con la metodología aplicada en la primera etapa. Con las variables de la georreferenciación promedio del nivel educativo alcanzado por el jefe de hogar por radio censal y porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas por radio censal, se definieron las zonas más vulnerables a aquellas en las que coincidían (a partir de la superposición de capas temáticas cartográficas) los radios censales con un promedio de escolaridad del jefe de hogar de menos de 7



años y un porcentaje de NBI mayor al 20%.



Reconocimiento de problemáticas

La segregación residencial se manifiesta en la proximidad y/o aglomeración espacial de familias pertenecientes a un mismo grupo social, sea que éste se defina en términos étnicos, étnicos, de preferencias religiosas o socioeconómicos (Sabatini, F. y otros 2001:27; Rodríguez J. y Arraigada, C. 2004:6), a lo que debe reconocerse la ausencia o escasez de interacciones sociales heterogéneas y plurales.

Las configuraciones que va adquiriendo una ciudad en su constante proceso de conformación van resultando de la localización de sus pobladores, el uso cotidiano del espacio público y el mundo de interrelaciones posibles. Los espacios segregados de pobreza con escasas posibilidades de relaciones plurales van achicando el círculo de oportunidades laborales, educativas y socio-culturales generando círculos de pobreza con empobrecimiento paulatino de los capitales sociales y comunitarios. Estas dinámicas barriales se fundan en las representaciones sociales o “construcciones simbólicas individuales o colectivas que los sujetos crean para interpretar el mundo, reflexionar sobre su propia situación y la de los demás...” (Vasilachis, 2003). La formulación y análisis de las políticas públicas no contempla generalmente esta dimensión de análisis de modo específico, existiendo en muchos casos la profundización de fenómenos de segregación a partir de ciertas acciones públicas.

En relación al Área Central lo que plantea el trabajo es que la presencia de los habitantes de estos barrios se ve condicionada tanto por la segregación objetiva



como la subjetiva de la que son objeto. Los barrios ubicados al Norte son los que tienen peor conectividad de modo que los vecinos visitan el Centro sólo en casos esporádicos, o para esparcimiento (en caso de los más jóvenes). Quienes habitan los barrios del Oeste pueden llegar hasta el Centro para hacer algunas compras más grandes que las cotidianas, y los habitantes del Sur son quienes tienen mejor conectividad con el centro y posibilidades de que los taxis y remises ingresen al barrio, aunque visitan poco el Centro ya que el barrio cuenta con una centralidad propia.

Reconocimiento de potencialidades

No se reconocen.

Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)

No se determinan.

Instancias temporales

Período 2001-2007.

Fuentes de datos utilizadas

Proyectos de Investigación: *Políticas públicas y segregación residencial socioeconómica en la ciudad de Córdoba, Argentina* /IIFAP, Dpto. Geografía de la FFyH, UNC, 2005-2006 y 2006-2007.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE Segregación residencial y vivienda adecuada en los migrantes de Bolivia y del Perú. Córdoba (Argentina)
Autor, lugar y fecha del antecedente Molinatti Florencia y Peláez Enrique. Artículo académico (en prensa). Aprobado para ser publicado en la Revista Migraciones Internacionales, El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana, México.
Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.) No hay una definición específica del Área Central. Se trabaja con radios censales.
Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos No se reconocen
Aspectos y variables consideradas <ul style="list-style-type: none">• Evolución de la población nacida en Bolivia y Perú. Ciudad de Córdoba, 2001 y 2010.• Indicadores sociodemográficos seleccionados de la población nacida en Bolivia y en el Perú. Ciudad de Córdoba, 2010.• Acceso a una vivienda adecuada. Indicadores.• Índices de segregación de la población nacida en Bolivia y en el Perú, según radio censal. Ciudad de Córdoba, 2010.• Población en viviendas particulares según régimen de tenencia y país de Nacimiento.• Población en viviendas particulares según calidad de conexión a servicios básicos y país de nacimiento.• Población en viviendas particulares según calidad constructiva de la vivienda y país de nacimiento.• Población en viviendas particulares según presencia de hacinamiento y país de nacimiento.• Migrantes bolivianos y peruanos en áreas segregadas según indicadores seleccionados.
Instancias analíticas El objetivo principal del trabajo es analizar la segregación residencial de los migrantes bolivianos y peruanos que residen en la ciudad de Córdoba (Argentina) y su vinculación con el acceso a una vivienda adecuada, a partir de datos del Censo Nacional de Población y Vivienda de 2010. Ambos colectivos migratorios presentan una significativa tendencia a la centralización; sin embargo, es más marcada en el caso de los peruanos. Esta localización se encuentra asociada a las oportunidades laborales que la proximidad al centro les posibilita, como así también las menores exigencias que tienen por parte de los propietarios al momento de alquilar. También se observa una alta concentración de peruanos, como así también de bolivianos, en un barrio de la zona Suroeste de la ciudad, Nuestro Hogar III. Históricamente los primeros migrantes peruanos se asentaron principalmente en el centro de la ciudad y en barrios cercanos al mismo y hacia finales de la década



pasada se observan desplazamientos mínimos hacia barrios próximos a los lugares históricos de residencia. Por su parte, los bolivianos también se concentraron a principios del siglo XXI en barrios cercanos al centro de la ciudad; sin embargo, es en Villa Libertador (barrio ubicado en el Suroeste) donde se encuentra la mayor proporción de migrantes bolivianos. Hacia 2008, se observa una movilidad espacial hacia la zona sur y hacia la zona agrícola, denominada el cinturón verde de la ciudad (Bologna y Falcón, 2012).

Para ambos grupos, el índice presenta valores positivos y significativos de autocorrelación espacial; lo que significa que exhiben un patrón de distribución no aleatorio y, considerando el signo positivo de los índices, concentrado en términos étnicos. Sin embargo, esta pauta residencial es más marcada para los peruanos que presentan un índice más alto, quienes tienden a distribuirse en unidades espaciales inmediatamente contiguas.

De acuerdo al IS, los migrantes de Bolivia y del Perú se encuentran altamente segregados; sin embargo en relación al grado de aislamiento, los resultados sugieren que ambos grupos no se encuentran aislados y comparten sus lugares de residencia con el resto de la población de la ciudad.

Respecto a la ocupación física por parte de esos colectivos en el espacio urbano, se observa que todos ellos ocupan una porción pequeña de la superficie total de la ciudad.

Reconocimiento de problemáticas

Los resultados sugieren que ambos grupos se encuentran segregados y que experimentan condiciones residenciales deficientes. Sin embargo, se observa que el colectivo más segregado no es necesariamente el grupo con peores indicadores habitacionales, paradoja que evidencia la compleja trama relativa al problema de la segregación y acceso a una vivienda adecuada.

Reconocimiento de potencialidades

No se reconocen.

Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)

No se reconocen

Instancias temporales

Período 2010.

Fuentes de datos utilizadas

Censo Nacional de Población y Vivienda 2010. Cartografía provista por la Dirección General de Estadísticas y Censo de la Provincia de Córdoba.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE Segregación residencial socioeconómica en la ciudad de Córdoba (Argentina): tendencias y patrones espaciales
Autor, lugar y fecha del antecedente Molinatti, Florencia. Revista INVI del Instituto de la Vivienda / Facultad de Arquitectura y Urbanismo / Universidad de Chile. Vol. 28, No 79. 2013.
Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.) No hay una definición específica del Área Central. Se trabaja con radios censales.
Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos No se reconocen.
Aspectos y variables consideradas Microdatos censales. Segregación social. Datos de población de los Censos Nacionales de Población y Vivienda 1991 y 2001 y del Censo de Población de la Provincia de Córdoba 2008.
Instancias analíticas A partir de microdatos censales, se indaga cuán segregado socialmente está el espacio urbano de la ciudad de Córdoba (Argentina) en los años 1991, 2001 y 2008, en términos de concentración espacial y homogeneidad social. Asimismo, mediante la aplicación de medidas de autocorrelación espacial, se analiza cómo se expresa dicha segregación en el espacio de la ciudad.
Reconocimiento de problemáticas Córdoba exhibe, para las rondas censales de 1990 y 2001, niveles de segregación – medidos a partir de índices de concentración espacial– superiores a los registrados en otras ciudades latinoamericanas, independientemente de sus tamaños poblacionales. Las evidencias encontradas en este trabajo sugieren la presencia de una segregación residencial que se manifiesta en una ocupación diferencial del espacio urbano, pero no en una alta homogeneidad social de las áreas residenciales, ya que el indicador de aislamiento exhibió valores relativamente bajos. Sin embargo, similar a lo observado en otras ciudades, se destaca que los hogares ubicados en el extremo superior de la escala social son los que se encuentran más aislados; ello, sumado a su alta concentración espacial, indicaría que el patrón residencial de este grupo se acercaría, en terminología weberiana, a un enclaustramiento excluyente. En forma simultánea, se registra un aumento en la concentración espacial y, en menor medida, en el aislamiento social de los hogares con jefes con menores niveles educativos, lo cual podría tener su origen en las diferentes políticas públicas habitacionales ejecutadas en las últimas décadas y particularmente, a las relocalizaciones de asentamientos informales a grandes complejos habitacionales construidos en la periferia pobre y semi-rural de la ciudad por el Gobierno de la Provincia de Córdoba entre 2003 y 2007. Ello significa que no sólo los grupos se concentran en específicas zonas del espacio residencial según su nivel educativo, sino que también la composición social de las



áreas internas de la ciudad se encuentra fuertemente asociada a la de sus vecinos, conformando formas positivas de autocorrelación espacial. Mientras en la **periferia Norte-Este-Sur** de la ciudad **predominan áreas residenciales con segregación por pobreza**, la **zona central** y el **corredor Noroeste** se caracterizan por un **patrón residencial representado** por una **segregación por riqueza**.

Los **hogares con jefes con educación secundaria/ media completa o más** mantienen su **localización predominante en el Área Central**, las zonas pericentrales y el corredor Noroeste de la ciudad. Aunque, hacia principios del siglo XXI, los hogares pertenecientes al extremo superior de la escala educativa comienzan a abandonar sus tradicionales zonas de residencia, corredor Noroeste de la ciudad, y a ocupar zonas periféricas anteriormente caracterizadas como pobres o heterogéneas. Este cambio en el patrón residencial puede explicarse, por la adopción del diseño de barrio cerrado (countries) como estrategia de expansión de la oferta inmobiliaria para los sectores más pudientes de la sociedad.

Reconocimiento de potencialidades

No se reconocen.

Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)

Según la autora, los resultados, en especial los referidos a la identificación de las áreas residenciales, representan una herramienta indispensable para el diagnóstico, diseño, ejecución y evaluación de cualquier política pública que tenga por objetivo alcanzar una mayor interacción física entre personas de distintos grupos sociales, un mayor acceso a la ciudad por parte de los pobres y el debilitamiento de los estigmas territoriales.

Instancias temporales

Estudio comparativo de datos censales 1991, 2001 y 2008.

Fuentes de datos utilizadas

Datos de los Censos Nacionales de Población y Vivienda 1991 y 2001 (nacionales) y del Censo de Población 2008 de la Provincia de Córdoba.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE

Tierra de conflictos. Conflictos urbanos y violaciones al derecho a la ciudad en Córdoba Capital

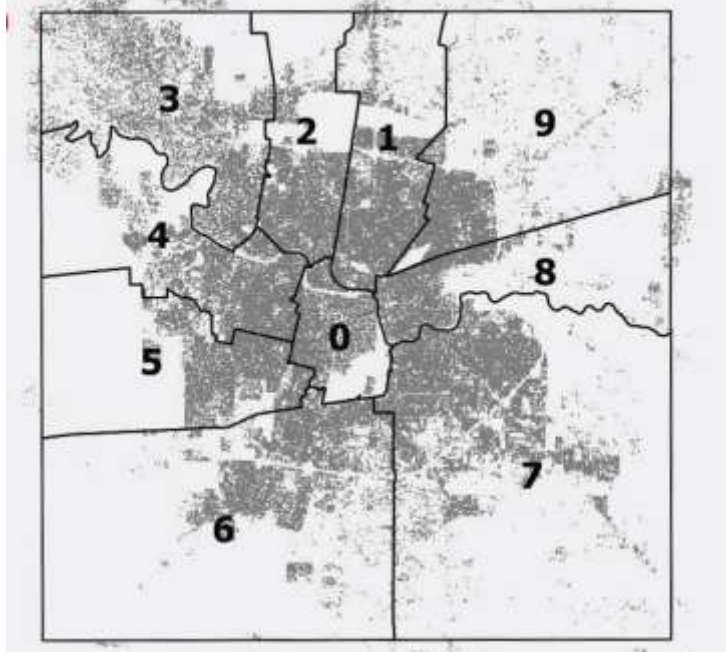
Autor, lugar y fecha del antecedente

Gargantini, Daniela; Martiarena, Miguel; D'Amico, Desiree; Peralta, Joaquín, Greppi, Verónica; Romero, Hugo; Reynoso, Paula; Cels, Evelyn.
Red Ciudadana Nuestra Córdoba. Secretaría de Investigación UCC.
2016.

Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.)

El trabajo procesa información a nivel de CPC. El que corresponde a la zona de estudio es el CPC N°10 Mercado de la Ciudad. Se ubica entre las calles Arturo Orgaz, Clara, Los Andes, Costanera, Bajada Pucara, Los Incas, Cruz Roja Argentina, Friuli, Benito Soria, Corro, Mayor, Río Negro.

Mapa 1. Ejido administrativo del municipio de Córdoba y Centros de Participación Comunal.



Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos

En relación con la ciudad de Córdoba, corresponde a los barrios de Alberdi, Centro, Ciudad Universitaria, Colinas Vélez Sarsfield (al N de Soria), Cupani, Ducasse, Güemes, Nueva Córdoba, Observatorio, Parque Sarmiento, Paso de los Andes, Providencia, Quintas de Santa Ana, Rogelio Martínez, San Martín (Parcial 1/3 al Sur de O. Clara).



Aspectos y variables consideradas

Indicadores que ofrecen información para evaluar la situación comparativa del área de estudio con el resto de los CPC.

a-VARIABLES vinculada a Derechos civiles:

- Acceso a la información disponible en organismos del Estado. (Tabla 2).

b- Variables vinculada a Derechos políticos:

- Centros vecinales organizados por CPC. (Tabla 3).
- Centros vecinales según tipología. (Tabla 4).
- Centros vecinales (CV) y cantidad de habitantes por centro vecinal (hab./CV), agrupados por CPC (Guiñazú se incluyó en Centro América). (Mapa 5).
- Asignaciones del presupuesto participativo por áreas-2013. (Tabla 5).

c-VARIABLES vinculada a Derechos económicos:

- Proporción de personas con nivel socioeconómico 1 (sin instrucción y nivel educativo inicial). (Mapa 6).
- Proporción de personas con nivel socioeconómico 2 (nivel educativo primario y EGB). (Mapa 7).
- Proporción de personas con nivel socioeconómico 3 (nivel educativo secundario y polimodal). (Mapa 8).
- Proporción de personas con nivel socioeconómico 4 (nivel educativo terciario, universitario, posuniversitario). (Mapa 9).
- Niveles socioeconómicos según Centros de Participación Comunal (CPC), (gráfico 2).
- Hogares con NBI (por lo menos uno). (Mapa 10).
- Hogares con NBI y nivel socioeconómico. (Mapa 11).
- Distribución de la población. (Mapa 12).
- Población por CPC. (Tabla 8).
- Proporción de población de 0 a 14 años. (Mapa 13).
- Proporción de población de 15 a 64 años. (Mapa 14).
- Proporción de población de 65 y más años. (Mapa 15).
- Personas *por sabe leer y escribir: no lee*. (Mapa 16).
- Personas por condición de asistencia escolar: Nunca asistió. (Mapa 17).
- Personas por utilización de computadora: No utiliza. (Mapa 18).
- Hogares por tenencia de computadora: Sí tiene. (Mapa 19).

e-VARIABLES vinculada a Derechos urbanos.

- Cobertura de red de agua potable sobre mapa de población. Mapa 20.
- Cobertura de red domiciliaria de gas sobre mapa de población. Mapa 21.
- Cobertura de red domiciliaria de cloacas sobre mapa de población. Mapa 22.
- Cobertura de alumbrado según tipo de instalación (básica a completar, básica completa, integral a completar, integral completa). Mapa 23.
- Cobertura integrada de servicios. Mapa 24.
- Ciclovías existentes con radio de acceso de 300 m. Mapa 25.
- Modos de transporte dentro de la ciudad de Córdoba. Año 2009. Ilustración 2.



- Cobertura del sistema de transporte público. Año 2013. Mapa 26.
- Hogares por tenencia de agua: Fuera del terreno. Mapa 27.
- Hogares por tenencia de agua: Fuera de la vivienda pero dentro del terreno. Mapa 28.
- Hogares por tenencia de agua según nivel socioeconómico 1. Imagen anaglífica. Mapa 29.
- Hogares por desagüe de inodoro: A cámara séptica y pozo ciego. Fuente: Mapa 30.
- Hogares por desagüe de inodoro: Sólo a pozo ciego. Mapa 31.
- Hogares por desagüe de inodoro: A hoyo, excavación en la tierra, etc. Mapa 32.
- Hogares por tenencia de teléfono celular: no tiene. Mapa 33.
- Hogares por tenencia de teléfono celular: no tiene según nivel socioeconómico 1. Imagen anaglífica. Mapa 34.
- Equipamiento sanitario y asistencial. Año 2004. Mapa 35.
- Centros de salud y hospitales municipales. Año 2014. Mapa 36.
- Accesibilidad a Centros de salud y hospitales municipales en un radio de 1000 m (año 2014) y distribución de la población, Censo 2010. Mapa 37.
- Población en el área de influencia del centro de salud de atención primaria, especializada y hospitales. Mapa 38.
- Equipamiento educativo, escuelas municipales (año 2013)a, y escuelas provinciales (año 2004)b. Mapa 39.
- Accesibilidad a escuelas primarias municipales (año 2013) y provinciales (año 2004) en un radio de 700 m y distribución de la población del Censo 2010. Mapa 40.
- Accesibilidad a escuelas secundarias provinciales (año 2004) en un radio de 700 m y distribución de la población del Censo 2010. Mapa 41.

f- Variables vinculada a Derechos ambientales.

- Índice de áreas verdes (IAV) según CPC. Gráfico 3.
- Índice de áreas verdes aptas para la permanencia por CPC. Año 2012. Gráfico 4.
- Población fuera del radio de acceso a áreas verdes de permanencia. Gráfico 6.
- Cantidad de población excluida y porcentaje de población dentro del radio de acceso a las Áreas Verdes de Permanencia (IACC). Tabla 13.
- Promedio del estado de contaminación por mes. Año 2009 (ciudad). Gráfico 7.
- Índice de pureza atmosférica. Año 2008 (ciudad). Gráfico 8.
- Índices de calidad del Agua del Río Suquía según estaciones de monitoreo. Tabla 14.
- Patrones industriales IVa y IVb y densidad de habitantes según superficie construida. Mapa 42.
- Patrón industrial (V) e Industrial – Área Rural (IAR) y densidad de habitantes según superficie construida. Mapa 43.
- Restricción de aplicación de agroquímicos según la ley provincial 9164/2004: buffer de 500 m trazado alrededor de los sectores construidos de la mancha



urbana. Mapa 44.

- Basurales a cielo abierto con buffer de 500 m. Año 2009. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio Urbano. Mapa 45.
- Riesgo de anegamiento y densidades de población según superficie construida. Mapa 46.
- Riesgo de inundación y densidades de población según superficie construida. Mapa 47.
- Mapa 48: Valor del metro cuadrado de suelo urbano sin mejoras. Fuente: Dirección de Catastro de la Municipalidad de Córdoba. 2012 (actualizada a agosto del 2008).
- Cantidad de inmuebles catalogados (patrimonial) por distrito o barrio Tabla 17.
- Porcentaje de inmuebles catalogados con demolición total o parcial por distrito o barrio. Tabla 18.

g- Variable vinculada a Derechos Habitacionales.

- Valor del metro cuadrado de suelo urbano sin mejoras. Mapa 48.
- Monitoreo de la irregularidad urbana de la ciudad de Córdoba. Mapa 49.
- Manzanas no oficializadas. Mapa 50.
- Tierra urbana vacante. La ubicación de los polígonos puede no ser exacta por cambios en la cartografía. Mapa 51.
- Villas de emergencia. Mapa 52.
- Vivienda por cantidad de hogares en la vivienda: Vivienda con más de un hogar (Déficit por hacinamiento de hogares). Mapa 53.
- Hogares por tenencia de botón, cadena, mochila para limpieza de inodoro: no tiene, y Vivienda con más de un hogar. Imagen anagráfica. Mapa 54.
- Valores de alquileres por zona de influencia de CPC. Junio– Julio 2013. Tabla 22.
- Valor del alquiler de vivienda estándar de dos dormitorios. Junio/julio de 2013. Mapa 55.
- Viviendas por condición de ocupación: sin ocupantes. Año 2010. Mapa 56.

La construcción mediática de los conflictos urbanos.

- Categorías, frecuencia y porcentaje de noticias relevadas. Tabla 26.
- Contradestinatarios conflicto transporte. Gráfico 14.
- Prodestinatarios conflicto transporte. Gráfico 15
- Conflictos manifiestos y latentes. Gráfico 16.
- Territorios referenciados. La Mañana de Córdoba. Gráfico 19.
- Territorios referenciados. La Voz del Interior. Gráfico 20.
- Frecuencia de temáticas abordadas por La Voz del Interior. Gráfico 21.
- Frecuencia de temáticas abordadas por La Mañana de Córdoba. Gráfico 22.

Número de categorías asignadas según lugares. Gráfico 27.

Instancias analíticas

A partir de las múltiples dimensiones que rescata la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad del año 2004, en la cual se plantea una perspectiva integral y multidimensional del acceso a la ciudad - entre las que se incluyen: el derecho al



suelo y la vivienda, al transporte público, a un medio ambiente sano, así como el goce de otros derechos sociales, económicos, culturales y ambientales previstos en las distintas convenciones relacionadas con los derechos humanos- el trabajo reconoce que existen situaciones de conflicto y violaciones al derecho a la ciudad cuando se generan situaciones “objetivas”, pero también “subjetivas” de vulneración de estos derechos. Se entiende que las situaciones de conflictividad pueden producirse también por las representaciones sociales que tienen los diferentes actores urbanos respecto a la insatisfacción, incumplimiento o falta de atención de cuestiones contempladas o no dentro de los marcos normativos formales.

En este sentido el estudio se propone: identificar, caracterizar y georreferenciar los conflictos urbanos existentes en la ciudad de Córdoba (Argentina), a partir de la identificación e integración de variables urbanas, ambientales y sociopolíticas relevantes en su determinación, así como las representaciones y prácticas de los distintos agentes públicos y privados involucrados y de las políticas públicas asociadas.

Las dimensiones analizadas y parte del conjunto de variables seleccionadas pudieron ser incluidas en un Sistema de Información Geográfica y representadas en el plano de la ciudad mediante mapas coropléticos.

Reconocimiento de problemáticas

El derecho a la ciudad no es un derecho más, sino que es el derecho a hacer cumplir los ya existentes reconocidos en los instrumentos regionales e internacionales. Las políticas urbanas y habitacionales no pueden entenderse ni estudiarse al margen de la estructura social, del contexto histórico y del propio estilo de vida de sus habitantes. El conocimiento del contexto histórico-social, en medio del cual la problemática urbano-habitacional tiene lugar, recupera un lugar importante en los análisis y propuestas ya que cada sociedad crea sus sistemas de provisión y promoción en función de sus estructuras sociales y sus relaciones de poder imperantes. En este sentido y a la luz del marco teórico descrito en el documento, las variables y los indicadores analizados en esta publicación resultan condiciones para el desarrollo. Sin embargo, el acceso a los diferentes derechos contemplados bajo la noción de derecho a la ciudad se encuentra actualmente dificultado, e inclusive negado para grandes porcentajes de la población y los hogares cordobeses.

A menudo la incorrecta caracterización de los problemas lleva a formular políticas públicas ineficaces, que se muestran incapaces de dar una solución estructural. En este sentido sirve reflexionar sobre el pasaje hacia un modelo de políticas sociales en base a “derechos” en lugar del modelo tradicional estructurado en base a “beneficios”. Tal como lo afirma la hipótesis fundante de este trabajo, en los diagnósticos actuales predomina la desactualización, la sectorización y la compartimentización según problemáticas focalizadas, y no existen políticas que integren la complejidad de aristas que supone el desarrollo urbano desde una concepción integral según el enfoque de derechos. Por dicha razón no se consideran vinculaciones socioespaciales que emergen desde este tipo de abordajes, las cuales derivan en situaciones conflictivas.

Esto también se observa en el campo de las representaciones y prácticas



relacionadas con dichos conflictos, donde se registran fuertes diferenciaciones entre los distintos sectores sociales involucrados (ciudadanía, sectores públicos y/o privados, actores mediáticos, etc.).

Reconocimiento de potencialidades

No se señalan.

Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)

Según lo expuesto por la investigación, las políticas públicas locales deberían hacer particular énfasis en:

- diseñar e implementar políticas territoriales integrales;
- mejorar las condiciones sociales, educativas y de disponibilidad de infraestructura básica como agua y cloacas, para favorecer el acceso universal a los equipamientos sociales y servicios básicos;
- mejorar la construcción y el acceso a información territorial como base para la gestión y la toma de decisiones;
- instalar canales de participación genuinos que permitan a los ciudadanos ser atendidos en sus reclamos de manera efectiva, acortando la distancia entre las diferentes representaciones de los conflictos;
- promover la existencia de organizaciones que funcionen a nivel barrial y de toda la ciudad independientes del Estado, con las cuales abordar territorialmente los conflictos detectados;
- exigir a las empresas concesionarias de servicios públicos que aseguren el acceso a éstos por parte de todos los ciudadanos;
- favorecer procesos de mejoramiento habitacional por sobre la construcción de vivienda nueva;
- implementar mecanismos de control de precios y acceso a materiales así como desarrollar estrategias de gestión de los recursos y financiamiento acorde a las reales capacidades de pago y ahorro familiares;
- favorecer mecanismos de control de precios y acceso a viviendas de alquiler;
- iniciar líneas de acción vinculadas a la generación y control del suelo urbano así como de regularización de la tenencia de inmuebles;
- ordenar el uso del suelo de acuerdo a criterios actualizados que beneficien al total de la población;
- recuperar las plusvalías generadas por la producción de tierra urbanizable;
- poner en funcionamiento estímulos y acciones que capitalicen los ahorros particulares existentes para orientarlos hacia los sectores medios y bajos que hoy necesitan acceder a una vivienda digna;
- en cuanto a los problemas ambientales detectados, se deberían orientar los esfuerzos para reducir el consumo de energía residencial mediante la aplicación de normas de eficiencia energética en las construcciones e incentivos para el mejoramiento de las viviendas existentes;
- exigir el cumplimiento de las leyes ambientales en lo referente al tratamiento de efluentes cloacales y a su volcado en la vía pública;



- equilibrar la dotación de espacios verdes de mayor escala, en particular al sector este, previendo de manera estratégica el crecimiento de la planta urbana mediante la creación de reservas de suelo; entre otros.

Instancias temporales

El trabajo es el resultado de la investigación “Conflictos urbanos y violaciones al derecho a la ciudad en Córdoba Capital (programa: indicadores ciudadanos y participación para una ciudad justa, democrática y sustentable” correspondiente al período 2012-13 de los proyectos financiados por Secretaria de Investigación de la Universidad Católica de Córdoba.

Fuentes de datos utilizadas

Datos cuantitativos: Censo de Población 2008 de la Provincia de Córdoba; Censo Nacional de Población y Vivienda 2010 e información publicada por Dirección de Estadística de la Ciudad de Córdoba.

Datos cualitativos: entrevistas a actores sociales que forman parte de espacios organizativos formales e informales de las zonas Sur y Este (Centros Vecinales y comisiones que integran las Juntas de Participación Vecinal así como referentes de organizaciones informales con capacidad o trayectorias reconocidas en la visibilización pública de violaciones al derecho a la ciudad).



TÍTULO DEL ANTECEDENTE

La problemática del Casco Céntrico

Autor, lugar y fecha del antecedente

Centro Comercial Córdoba (luego Cámara de Comercio). Córdoba.
Octubre 1994.

Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.)

Perímetro que delimitan las calles Figueroa Alcorta - M. T de Alvear; Bv. San Juan - Bv. Illía; Bv. Guzmán – Bv. Mitre. Total: 98 manzanas.



Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos

No se establecen.

Aspectos y variables consideradas

Transporte, uso de calles y veredas, efectos de la peatonalización; actividades de recuperación (cartoneo); carga y descarga de mercaderías; sistema de estacionamiento.



Instancias analíticas

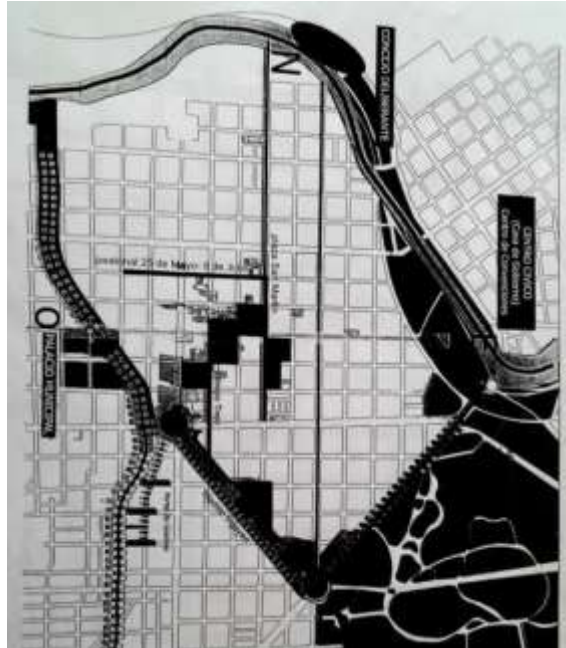


Gráfico de localización de actividades

Reconocimiento de problemáticas

- Incorrecta diagramación de recorridos del sistema de transporte que se traduce en ingreso y concentración de unidades en el casco céntrico lo que ha degradado y contaminado el área.
- Uso indebido de la vía pública que generan problemas en la circulación, deterioro de calles y veredas.
- Erróneo diseño de sectores peatonales que generan problemas de inseguridad.
- Carencia de pautas para las actividades que corresponden al cartoneo y proliferación de cirujeo.
- Incompleto sistema para carga y descarga de mercaderías: esquema de espacios y horarios resulta insuficiente.
- Incoherencia de normas que permitan alcanzar un sistema de estacionamiento de vehículos particulares adecuado. La oferta de estacionamientos no ha acompañado el crecimiento de la ciudad que genera una circulación excesiva, un efecto cepo para los comercios de la zona y expulsión de actividades que sólo trasladan a la periferia la situación de caos del centro.

En la configuración de estos problemas se han conjugado tanto las condiciones intrínsecas como un equivocado enfoque municipal para abordar las soluciones.

Reconocimiento de potencialidades

El casco céntrico concentra la mejor y más amplia oferta en todos los rubros con que cuenta la ciudad.

La aparición de núcleos comerciales barriales, la reciente incorporación de los shopping center y la natural emigración de bocas de expendio de determinados



rubros hacia sectores menos congestionados no invalida la importancia del casco céntrico como núcleo abastecedor. El Área Central es más que un “sector comercial”, es un centro cívico, donde conviven múltiples actividades cívicas, culturales y educativas y dicha convivencia complementaria debiera ser preservada.

Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)

- Transporte: a) determinación por ordenanza de un perímetro explícito de lo que se considera “casco céntrico” sujeto a medidas de ordenamiento explícito y con vigencia de 10 años; b) desarrollo de un diagrama de transporte que prevea líneas de penetración (canalizadas por las arterias de mayor fluidez) y paso y otras de aproximación periférica.
- Uso de espacios públicos (calles y veredas). La Cámara de Comercio formuló proyectos de forma oportuna que por distintos motivos no pudieron ejecutarse: a) diseño tipo para kioscos de diarios y revistas, b) diseño tipo para kiosco o máquina de venta de praliné “que incorpore con color y alegría el paisaje de la ciudad, la mente; c) el rol y ubicación de los “papeleros” (se asume que se refieren a cestos de basura); d) creación de un fondo específico para el mantenimiento continuo de las veredas administrado por una comisión público privada compuesta por actores relevantes del área; e) la venta ambulante (agravada desde 1984) debe ser objeto de controles continuos ya que se trata de un fenómeno instalado a nivel internacional muy difícil de erradicar.
- Áreas peatonales: con asesoramiento de la División de Bomberos de la Policía de la Provincia; se ha solicitado a las autoridades municipales la colocación de conductos secos con bocas de ingreso, en las intersecciones de las calles a las que se puede acceder con camiones tanque y de salidas estratégicas a las zonas peatonales.
- Cartoneo y cirujeo: se recomienda la distinción de ambas actividades. Mientras que para la primera se recomienda la regulación de la actividad a partir de la constitución de una cooperativa que incorpore pautas específicas de uniforme y traslado de lo recolectado, en el caso de la segunda se pide su eliminación (atendiendo a la situación de vulnerabilidad de quienes lo practican).
- Sistema para carga y descarga de mercaderías: el diagrama implementado de forma experimental ha ofrecido buenos resultados pero requiere ser pulido en una norma que le quite provisoriedad.
- Estacionamiento de vehículos particulares: a) tal como se afirmara anteriormente, debe determinarse un perímetro de casco céntrico; b) establecer una planificación consensuada que tenga en cuenta condiciones preexistentes; c) determinar instrumentos de promoción y aliento para la relocalización e instalación de playas; d) implementar campañas de educación vial.

Instancias temporales

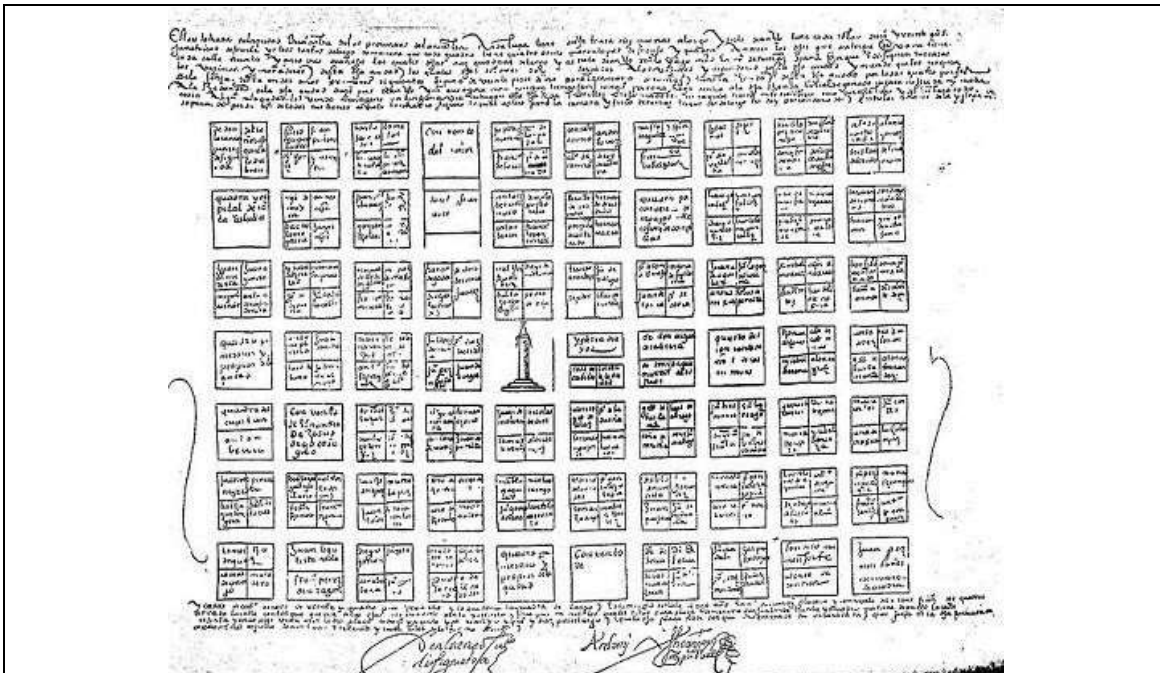
1994.

Fuentes de datos utilizadas

No se indican.



TITULO DEL ANTECEDENTE Impresión y adaptación. La construcción de la identidad del área central de la ciudad de Córdoba
Autor, lugar y fecha del antecedente Mariana Debat http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/10723/ID ID Investigaciones. Universidad Nacional de Córdoba / Programa de Doctorado Universitat Politècnica de Catalunya. Colecciones Identidades: Territorio, cultura, patrimonio. Nº 2. 2010.
Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.) Reconocimiento del Área Central como el espacio urbano resultante de ideas y reflexiones que fijan improntas y construyen identidad, expresa la autora: <i>“en cada ciudad podemos descubrir una identidad propia, producto de las sinergias entre el modelo “impuesto,” sus variaciones y adaptaciones y la superposición de reflexiones y proyectos que se construyen en el tiempo.”</i> El artículo explora e indaga sobre la identidad del área central que surge de un modelo teórico geométrico pero que se adapta, muta y varía en un largo proceso de desarrollo, bajo ideas y reflexiones que se sucedieron y jugaron un papel determinante en su configuración.
Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos No se reconocen en el artículo.
Aspectos y variables consideradas en el antecedente Bajo una visión histórica morfologista de conformación del Área Central se desarrollan los siguientes aspectos en tres partes. <i>1. IMPRESIÓN: El modelo geométrico en el origen de la ciudad</i> El modelo de fundación presenta ajustes en función de dimensiones concretas y extensión propias, teniendo cada ciudad un número específico de manzanas fundacionales.



Primer grado de ajuste: el modelo toma sus propias medidas
Fuente: plano de Suarez de Figueroa de 1577. Archivo Municipal de Córdoba

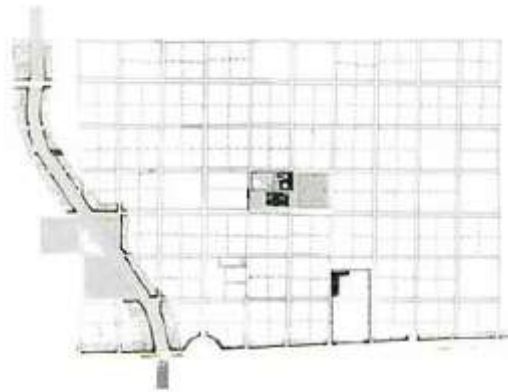
Temas abordados:

- *caracterización del plano y modelo de fundación, dimensiones y forma de componentes del damero fundacional, calles, manzanas y solares o lotes de ¼ de manzana (10,67mts; 122,6mts.; y 61,3mts. respectivamente),
- *idea de centralidad implícita en el trazado (el único espacio público es el centro)
- *huellas de la ciudad actual: *“un tablero de juego que, como se ha comprobado con el tiempo, admite reglas variables en tres dimensiones, donde solo son invariables algunos edificios patrimoniales conservados”.*

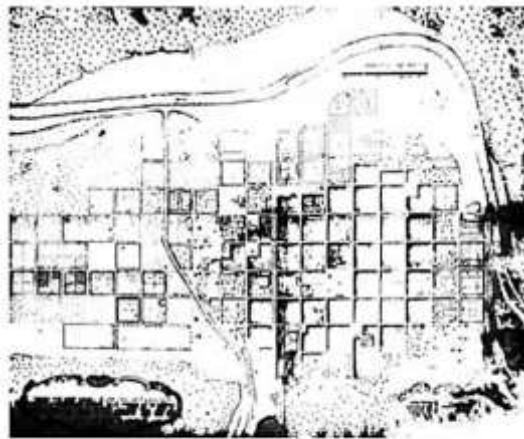
2. ADAPTACIÓN: Las variaciones morfológicas del modelo.

Adaptaciones a los requerimientos funcionales específicos (separación entre Catedral y Cabildo mediante un pasaje, y espacio abierto frente a Iglesia de San Francisco), y a la geografía específica (La Cañada).

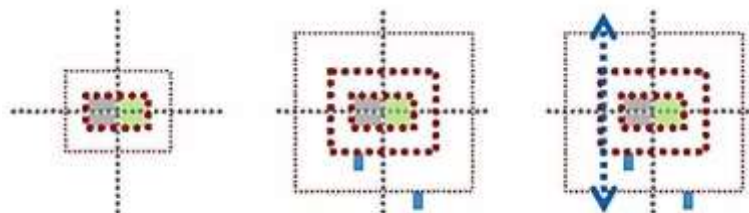
El orden central también presenta variaciones (calle ancha, Compañía de Jesús y convento de San Francisco)



Las variaciones funcionales y topográficas
Se rompe la regla de las manzanas cuadradas
Fuente: elaboración propia



La calle ancha y el desplazamiento de la idea de centralidad
Plano de Jacinto Díaz de la Fuente. 1790
Fuente: Archivo Municipal de Córdoba



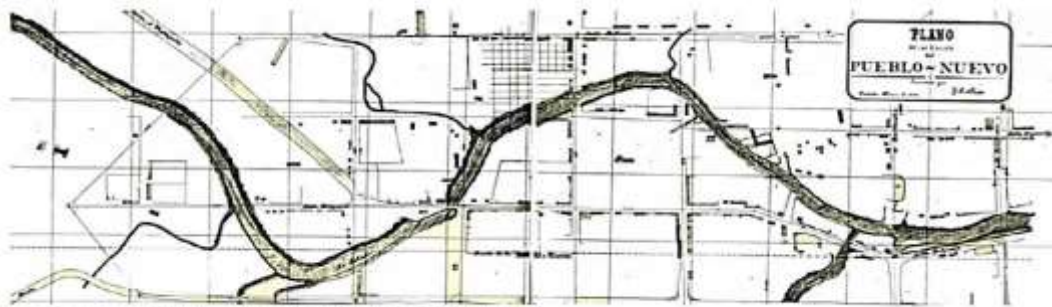
Variación de la idea de centralidad
Fuente: elaboración propia



Operaciones de ensanchamiento dentro de los límites del área central (1910-1930): Av. Colón y Av. Maipú. Consecuencias: **división del trazado original en tres sectores diferenciados que crecen en las décadas posteriores con distinta dinámica y que alteran el modelo original** superponiendo una jerarquía viaria a un trazado originalmente indiferenciado (No se especifican dichos sectores).

2.1. Dos espacios identitarios

Se caracterizan dos de los *espacios más significativos del área central, los que permanecen en el imaginario de todo aquel que vive en la ciudad o la visita: arroyo de La Cañada y al entorno de la plaza San Martín*. Se exponen algunas actuaciones, y tres normativas: Ordenanza N°4273 del 30 de julio de 1954 (arq. La Padula), Decreto Ordenanza 172 de 1967 (arq. Enrico Tedeschi) y la Ordenanza de 1985 de Ocupación del Suelo y preservación de Ámbitos Históricos en el Área Central -centradas en la protección del patrimonio y de ocupación del suelo-.



Los primeros asentamientos sobre la Cañada. Plano de J. E. Stutz de 1889
Fuente: BARBIERI, S y BOIXADOS, C (2005)

Se expresa que: “*el modelo y las construcciones de origen, sumadas a la superposición de estas tres ordenanzas, termina por definir la imagen final de este sector, que lo hace reconocible frente a otros.*”

1. DIALÉCTICA ENTRE EL MODELO Y SUS VARIACIONES

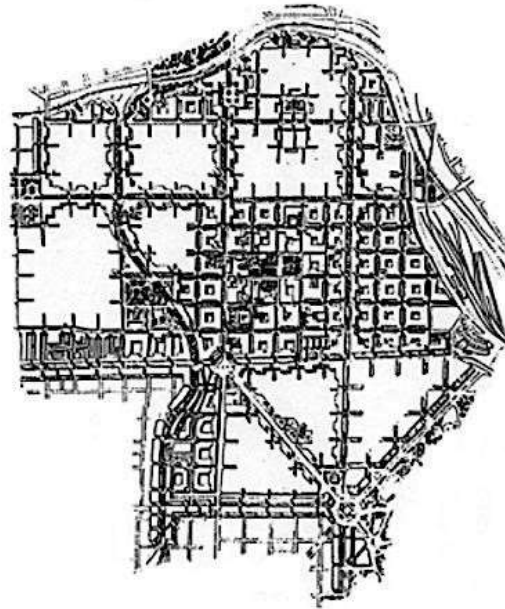
Se concluye que existe una carga simbólica y una impronta formal del damero como herencia en nuestra ciudad, que permanece hasta hoy.

Que fue tan importante el modelo que sirvió de base para expansiones posteriores (ej. *Barrios Pueblo*)

“*El área central, como lugar representativo, es objeto de continuas reflexiones. En este caso, éstas pasan por conjugar la nueva arquitectura con los edificios históricos y terminan por moldear su identidad. Es así que el modelo de retícula no jerarquizada, donde solo destaca la plaza central, varía de forma considerable a partir de operaciones intencionadas, pero también de otras que lo son menos.*”



DÉCADA DEL 80



Ordenanza de 1985 de Ocupación del Suelo y preservación de Ámbitos Históricos en el Área *Central*

Instancias analíticas

No se consideran instancias analíticas en el artículo, aunque sí se extrajeron problemáticas y potencialidades del área central que se mencionan en los siguientes puntos de análisis del antecedente.

Reconocimiento de problemáticas

No se reconocen problemáticas.

Reconocimiento de potencialidades

Se considera de gran importancia las huellas del modelo y sus variaciones, como una impronta significativa para la construcción de identidad del área central.

Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)

El artículo expone algunas intervenciones en el área central a lo largo de su conformación.

Instancias temporales

Se considera el área central desde el origen fundacional hasta momentos de la actualidad.



Fuentes de datos utilizadas

Bibliografía citada en la publicación

- AAVV. (1994) (FOGLIA, GOYTIA, GIORDANO, FREGUGLIA, MARTINEZ, GAMBONE, CAMISA, MALIK, VENTURINI, ORTEGA, FRANCHELLO, DEMARCO, BOIXADOS). La cuadrícula en el desarrollo de la ciudad Hispanoamericana. El Caso de Córdoba. Tomos I y II. Departamento de publicaciones de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba. Córdoba
- HARDOY, Jorge E. (1968) Dos mil años de urbanización en América Latina en HARDOY, J y TOBAR, C; editores (1968). El proceso de urbanización en América Latina
- BARBIERI, Sergio y BOIXADÓS, Cristina (2005) El cauce viejo de La Cañada. Fotografías 1885-1945. Editado por Fundación Banco de Alimentos de Córdoba
- GOYTIA, Noemí (1995). "La infraestructura y el equipamiento como signo de progreso en la ciudad Americana: el caso de Córdoba-Argentina" en GOYTIA, Noemí y FOGLIA, María Elena. (1995). Los procesos de Modernización en Córdoba. Departamento de publicaciones de Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba. Córdoba
- AAVV. (1997) La ciudad Hispanoamericana. El sueño de un orden. Publicado por el Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (CEHOPU), el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas y el Ministerio de Fomento de España. Edición original de 1989 con motivo de la exposición del mismo título presentada en Madrid.
- PECBA. Plan Estratégico de la ciudad de Córdoba. Publicación de 2005. Municipalidad de Córdoba.
- Ordenanza N°4273 del 30 de julio de 1954. Archivo Municipal de Córdoba.
- Decreto Ordenanza 172/67. Archivo Municipal de Córdoba.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE

El lugar de todos. Consideraciones sobre el Área Central de la ciudad de Córdoba

Autor, lugar y fecha del antecedente

Fernando Díaz

www.cafedelasciudades.com.ar/planes_104.htm

Ed. Café de las Ciudades. Junio 2010. Año 10 Num. 104.

Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.)

Reconocimiento del Área Central como el espacio urbano que concentra la mayor densidad de elementos identitarios y uno de los ámbitos que más han sido proyectados y re proyectados a lo largo de su existencia.

Centralidad fuertemente ligada a la instancia fundacional.

El centro como síntesis de la ciudad, que contiene todas las etapas de construcción histórica de la ciudad.

Se reconocen los límites del área en su devenir histórico, tanto a nivel simbólico y significativo para el ciudadano como a nivel normativo en distintos momentos.

Se caracteriza, describe y menciona el área desde su instancia fundacional, expresando explícitamente dos momentos respecto a sus límites:

Entre 1900-1950/60

El “centro” como un sector muy reducido respecto a la actual área central: delimitado por la Av. Vélez Sarsfield-General Paz (ya trazada en 1592); Av. Colón–Olmos (1926); Av. Chacabuco–Maipú (ésta última en la década del 60); Bv. Junín–Illia (1929-30); Av. M. T. de Alvear–Figuroa Alcorta (1947), con la sistematización del arroyo La Cañada; y Bv. Wheelwright–Mitre (hoy, Guzmán–Presidente Perón).

A partir de 1980

Se la considera un área especial que requiere estudios particularizados (que venían realizando desde 1981) mediante la *Ordenanza N° 8057 de 1985 específica para un Área Central redefinida, ya que sus límites se amplían*, incorporando gran parte del barrio Nueva Córdoba, que venía sobrellevando un paulatino avance de funciones centrales sobre su entramado original y se extiende hacia el norte, alcanzado el borde del Río Primero -hoy Suquia-. También en esa época se reconoce como Centro Histórico la planta fundacional, es decir, las 70 manzanas del plano de 1577 y no sólo, las 18 manzanas que eran, al momento, consideradas como tal.



Plano de la ciudad de Córdoba, 1924. Se pueden apreciar las expansiones que se venían produciendo desde finales del siglo XIX.

Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos

Si bien el artículo trata sobre toda el área en general, se mencionan en el desarrollo del texto: el Centro Histórico, el área peatonal, área del Telepuerto, área del Portal del Abasto.

Aspectos y variables consideradas en el antecedente

El artículo aborda en tres partes los siguientes aspectos:

1. El centro o la ciudad misma

Se expone aquí lo que representa el centro para la ciudad, para sus habitantes, su relación con los barrios próximos y con el resto de la ciudad. Se sintetizan qué atributos le confieren el carácter de centralidad tanto a nivel temporal como de escalas y alcance, desde su fundación hasta la actualidad; desde ser la síntesis de la ciudad a ser nodo del área metropolitana.

Se expresa una estrecha relación entre la conformación de “nuevas centralidades” y la pérdida del carácter central y deterioro del centro cordobés –aunque aún con gran vitalidad-.

2. Ideas y prácticas. Planes urbanos, regulación y acciones sobre el Área Central
Entrelazando en este apartado planificación y prácticas urbanas específicas -como les llama el autor a normas, políticas y acciones sobre la ciudad con consecuencias materiales concretas-, y con un barrido temporal desde la década del '20 hasta 2006, se sintetizan claramente las distintas experiencias vinculadas al área central por parte del estado municipal (con algunas acciones provinciales).

Se destacan entre las experiencias citadas:

**Obras*, en una primera etapa aquellas que expandieron el área central colonizando sus bordes con equipamientos significativos principalmente; y en otra etapa



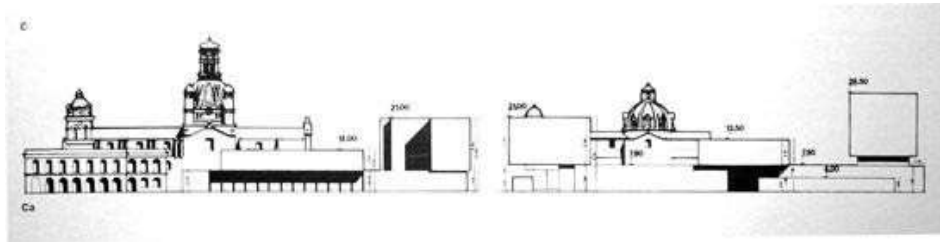
intervenciones que pusieron en valor los monumentos históricos y en el espacio público como las peatonales, galerías comerciales y vinculaciones del sistema de espacios públicos; obras viales, puesta en valor de elementos naturales (La Cañada y el Río)

**Estudios técnicos y diagnósticos* para la elaboración de normativas, planes, programas y proyectos

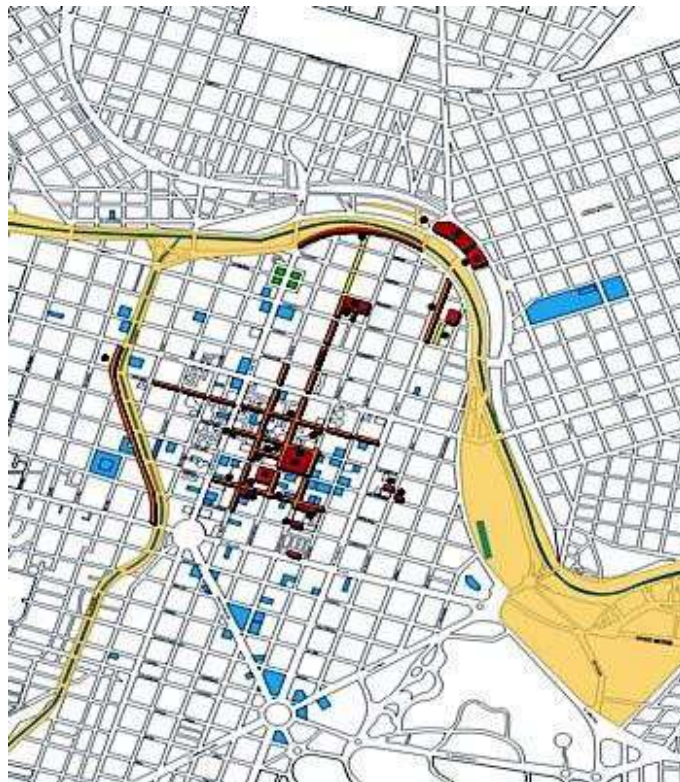
*Normativas urbanas generales y específicas del área central (se destaca la Ordenanza N° 8057 de 1985)

*Planes y *programas urbanos* (Plan Regulador Benito Carrasco, 1927; Plan Piloto de Ernesto La Padula –entre 1954/1962-, Esquema de Ordenamiento Urbano –EDOU- en 1978; Plan de Desarrollo Metropolitano –PLANDEMET- y su instrumento urbano, el Esquema de Ordenamiento Metropolitano –EDOM- en 1980; el Plan de Reestructuración del Área Central entre 1979-1981; el Plan Estratégico para la ciudad de Córdoba -PEC- entre 1993-1999 con un Programa Centro; Estrategia preliminar de rehabilitación del Área Central IPUCOR en 2001; Plan Estratégico de Córdoba -PECba- en 2003-2006 con el Plan Integral de Desarrollo Zonal de Recuperación y puesta en valor del Área Central; Programa de Actuación y Renovación Urbanística Portal del Abasto en 2006).

* *Comisiones, áreas específicas municipales, entes públicos o públicos-privados*, para la gestión del área central, con o sin participación ciudadana.



Estudio del volumen de edificación para el área central, en esta caso, el perfil norte de la manzana del Cabildo, sobre calle Deán Funes, 1967. A los fines de poner en valor los monumentos históricos, que culminó con la sanción de una ordenanza en 1967 (en Summa N° 77, junio 1974).



Plano de la Estrategia preliminar de rehabilitación del Área Central (IPUCOR, 2001)

3. Notas sobre la actualidad de la centralidad tradicional

El autor concluye en este apartado en que: “cada idea y acción con mayor o menor planificación, intentó superar los estándares de crecimiento suscitados para mantener la vitalidad del área como polo urbano, metropolitano y regional. En dichas acciones, la renovación de tipologías preexistentes y la búsqueda de mayor rentabilidad fueron mayoritariamente espontáneas y privadas; aquellas ligadas a los conflictos de funcionamiento -congestión, conectividad, peatonalización, etc.- involucraron el estado municipal -y a veces provincial y nacional-, acompañadas de adecuaciones normativas respecto de usos y ocupación del suelo, protección del Casco Histórico y promoción de subáreas”.

Se mencionan en esta parte cuestiones de la situación actual (2011) del área central, tanto positivas como negativas, que se sintetizan en los siguientes puntos.

Instancias analíticas

No se consideran instancias analíticas en el artículo, aunque se extrajeron problemáticas y potencialidades del área central que se mencionan en los siguientes puntos de análisis del antecedente.

Reconocimiento de problemáticas

Algunas problemáticas del área central que expone el artículo son:

* Pérdida de funciones vitales y cierto deterioro social y edilicio en el área central /



conformación de nuevas centralidades y pérdida de unidad de la ciudad tradicional.

- * Declinación del crecimiento de su población y su envejecimiento y pauperización.
- * Merma en las condiciones de habitabilidad debido a un conjunto variado de factores
- * Debilitamiento comercial del sector.
- * Deterioro en las franjas pericentrales, colindantes al río, y en los predios ferroviarios desafectados de sus funciones originales.

Reconocimiento de potencialidades

Algunas potencialidades del área central que aborda el artículo son:

- * Conserva parte de su vitalidad y sus potencialidades (posible germen de su recuperación).
- * Única porción de Córdoba que cuenta con un bagaje proyectual sobre su arquitectura -mayormente la de valor patrimonial- y espacio público, y un importante corpus normativo específico (obras e intervenciones clave con distintos criterios a lo largo del tiempo).
- * Persiste en su rol de principal área de actividades de la ciudad, en cuanto a la mixtura de usos, atracción de viajes urbanos y metropolitanos y concentración de infraestructuras, y como referencia identitaria sobre la base de un importante capital social acumulado.
- * Potencial económico, turístico e histórico que persiste.
- * Disponibilidad de predios vacantes propicios para proyectos urbanos.

“Es necesario añadir calidad al enorme capital acumulado en términos materiales y simbólicos, potenciar ciertos atributos y crear otros nuevos:

- *mejorar la conectividad del centro con el resto de la ciudad, la calidad de las calles y avenidas y del soporte infraestructural y redes de servicio,*
- *repensar la fuerza de la arquitectura en hitos urbanos y tejidos renovados, la armonización de lo viejo y lo nuevo, la recuperación de la población residente, entre otros.”*

Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)

El artículo analiza distintas intervenciones que se citaron por tipo en los aspectos y variables consideradas en el antecedente.

Instancias temporales

Se considera el área central desde el origen fundacional hasta 2011.

Fuentes de datos utilizadas

Bibliografía y documentos consultados

- ___ *Diagnóstico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico para la ciudad de Córdoba*, Asesoría de Planeamiento Urbano (APU), Municipalidad de Córdoba, 1973.
- ___ *Área Central de la ciudad de Córdoba. Ordenanza de ocupación del suelo y preservación de ámbitos históricos*, Municipalidad de Córdoba, 1987.
- ___ *Córdoba, ciudad en desarrollo. Planes, proyectos y obras de la Secretaría de Desarrollo Urbano*, Municipalidad de Córdoba, 1999.
- ___ *PEC, Plan Estratégico de la ciudad de Córdoba, una nueva forma de gestionar la*



ciudad, Subsecretaría de Planificación Estratégica y Desarrollo Económico, Municipalidad de Córdoba, 1999.

___ *Diagnóstico y líneas estratégicas orientativas para el Plan Urbano Ambiental*, Instituto de Planeamiento Urbano de la Municipalidad de Córdoba (IPUCOR), 2001.

___ *Escribiendo una nueva historia. Prometido y cumplido*, Municipalidad de Córdoba, marzo 2001.

___ *PECba, Plan Estratégico de la ciudad de Córdoba. Por una ciudad como su gente*, Municipalidad de Córdoba, 2005.

-BULGHERONI, Raúl. "Córdoba, frente al observador", en *Summa* N° 30, octubre de 1970.

-CAPOROSSI, Celina. "La insoportable levedad del hacer. Demolición de la Casa de las Tejas en Córdoba", en **café de las ciudades**, año 10, N° 100, febrero de 2011.

-CARRASCO, Benito J. *Memoria y Expediente urbano del Plan Regulador y de Extensión de Córdoba, 1927*.

-CARRIÓN, Fernando. "La centralidad histórica: entre el nacionalismo del pasado (monumento) y el sentido social de hoy (centro vivo)", en *Centro-h*, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos, N° 3, abril 2009.

-DÍAZ TERRENO, Fernando. "Los territorios periurbanos de Córdoba. Entre lo genérico y lo específico", en *Revista Iberoamericana de Urbanismo RIUrb*, N° 5, mayo de 2011, (www.riurb.com).

-FOGLIA, M. Elena. "El rol urbano del casco Céntrico", en *Summa* N° 77, Buenos Aires, junio 1974.

-FOGLIA, M. Elena. "Los procesos de modernización en la estructura urbana de Córdoba y su significado actual", en Foglia, M. E., Goytia, N. *Los procesos de modernización en Córdoba*, FAUD, UNC, 1990.

-IRÓS, Guillermo. *Desarrollo urbano: reflexiones y acciones*, Municipalidad de Córdoba, 1991.

-LA PADULA, Ernesto. "Significación del día mundial del urbanismo", en "*Planeamiento, cinco enfoques*", FAU, UNC, 1963.

-RAMA, Ángel. "La ciudad letrada", en Morse, R.; Hardoy, J. R. (compiladores), *Cultura urbana latinoamericana*, CLACSO, Buenos Aires, 1985.

-ROCA, Miguel A. *Obras y textos*, CP67, Buenos Aires, 1988.

-WAISMAN, Marina. "El centro histórico", en *Summa* N° 77, Buenos Aires, junio 1974.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE Propuesta conceptual de una política integral para la Revalorización del Área Central
Autor, lugar y fecha del antecedente Cámara de Comercio de Córdoba. Comisión Coordinadora de Comerciantes del Área Central. 2011. Miembros del Consejo: Enrique Bertoldi, Héctor Fiorani y Tomas Grunhault. <i>Actores claves para consultar</i>
Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.) Área central, 109 manzanas. No especifica delimitaciones de la misma.
Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos No se reconocen.
Aspectos y variables consideradas Diversas problemáticas.
Instancias analíticas No se indican.
Reconocimiento de problemáticas Los principales problemas de los últimos 30 años son la institucionalización de la permisividad y la decadencia del ámbito que se trata, la venta ilegal de las calles (el uso indebido de la vía pública y el avance de las prácticas invasivas de todo tipo); constituyen las manifestaciones más notables de la degradación del sector y provocan una permanente coalición traumática con las más elementales normas de ordenamiento colectivo. Pérdida progresiva del control de la vía pública, obras anárquicas del cableado subterráneo, ocupado por residuos, multiplicación del cirujeo y cartoneo, estacionamiento habitual de bici encadenados a pérgolas y postes, las representaciones de pseudo artistas, la aparición de indigentes devenidos en habitantes nocturnos permanentes, etc. Contaminación visual, precario sistema de iluminación, pérdida sistemáticas de lugares para carga y descarga de mercaderías. La manzana jesuítica es objeto del culto formal deslindado del conjunto del patrimonio cultural y urbanístico en el sector y de manera aislada del conjunto que la contiene. <u>Antecedentes:</u> <ul style="list-style-type: none">• Obras encaradas por el Gobierno de la Provincia y la Municipalidad para revalorizar el sector, serán un aporte a los estético y visual pero quedarán en eso si no son complementadas con acciones funcionales programadas estratégicamente para dar nuevamente contenido, sentido y razón de ser al



“organismo Centro”.

- Cabe considerar como experiencias agotadas los procedimientos como el **“Programa Centro” del año 1997**.
- Luego en el ente que la sustituyó, la **“Comisión Mixta de revitalización del Área Central”**, se sucedieron 6 Coordinadores que en todos los casos terminaron limitando sus funciones a tareas de reparación y mantenimiento menores.
- Con el mismo esquema de ambiciosas y pobres aplicaciones prácticas terminó la **“Sociedad del Centro”**, heredera de hacer confluir el sector público al sector privado en esfuerzos mancomunados. Sin planes a mediano y largo plazo y sin financiamiento propio genuino, la sociedad repite el camino de los organismos que la antecedieron.

La Cámara de Comercio, impulsada desde 1991, dirigida a establecer una política integral y específica para el área central. Condición: recuperación integral del control de la vía pública por parte de la Municipalidad y la implementación de una planificación estratégica funcional y ejecución complementaria entre la Municipalidad y un ente autárquico.

Reconocimiento de potencialidades

No se indican.

Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)

Plan estratégico integral

- ✓ A desarrollar en 4 años por programas (tiempo que surge de la experiencia desarrollada en otros países en materia de recuperación de zonas desvalorizadas que lograron consolidar cambios como **centros comerciales a cielo abierto**.
- ✓ Con metas anuales escalonadas y complementarias
- ✓ Eje central: el rescate de la identidad tradicional de la ciudad
- ✓ Hipótesis: el desarrollo creciente del **turismo como nuevo dinamizador económico**.
- ✓ El casco céntrico, patrimonio del primer nivel cuyo desarrollo ira ligado al del comercio.
- ✓ Parámetros indican que el sector se densificara por sub zonas y se producirán cambios de formatos comerciales. “El reemplazo de la clientela por vidriera”.

Ideas que requieren tratamiento diferenciado; luego se deberían completar con los programas.

Revalorización funcional:

- Control de la vía pública: podría lograrse con la creación de un cuerpo específico de inspectores para el área, dependiente del CPC Mercado de la Ciudad operativo las 24hs.
- Venta ilegal en las calles: formulación de un plan de erradicación de la venta ilegal con medidas de alternativas superadoras al solo desalojo que hasta ahora han sido desechadas con el argumento de que no serían redituables para los que ejercen dicha actividad.
- Higiene Urbana: desarrollar un sistema que tenga en cuenta el origen y



características de los residuos y el rol de todos los actores involucrados.

- Turismo: determinar zonas de interés turístico; supone la creación de un escenario que contenga un conjunto de actividades acordes, aplicando un esquema de decoraciones estacionales y conmemorativas. Revisar el criterio sobre lugares reservados para estacionamiento de contingentes turísticos y su vinculación con el micro centro a través de corredores peatonales.
- Patrimonio museológico: programas que sirvan de promoción a los turistas para el acceso a de todos los ciudadanos a las muestras permanentes.
- Eventos especiales: aplicación de un paquete de 5 acontecimientos anuales a desarrollar en el sector (exposiciones, fiestas, conmemoraciones) que puedan afianzarse en el tiempo como tradicional y emblemático.
- Transito: reconsiderar el actual sentido de circulación de varias calles la aplicación de clausura de peatonales para preservar el solado y el fomento de otro tipo de estacionamiento para vehículos particulares y no el interés por mantener la estructura de los parquímetros.
- Carga y descarga: establecer horarios y lugares específicos.
- Señalética: se debería re construir un sistema de señalización vertical y horizontal y sumar información sobre los recorridos, paradas, etc. del transporte urbano público.
- Polución visual: se requiere un plan progresivo de corrección.

Puesta en valor estético y de la infraestructura:

- Peatonales: El esquema de cuadras peatonales debería ser revisado e inclusive se debería reconsiderar la continuidad de peatonales “ciegas” incorporando materiales de mayor resistencia. Unificar los solados.
- Mantenimiento y conservación del espacio público: mobiliario urbano y sistema lumínico.

Gestión Publico Privada para el ejecución:

Ente autárquico: reestructuración de la “Sociedad del Centro”, transformándola en un ente autárquico, público-privado, el cual deberá asumir por sí la conducción de la parte funcional de los programas de revalorización y de coordinación con las autoridades de las tareas obras y servicios. Su financiamiento podrá establecerse mediante una sobretasa de la “contribución sobre las actividades comerciales, industriales y de servicios”, aplicable a los contribuyentes cuyas empresas están radicadas dentro del perímetro definido para el Área Central.

Instancias temporales

No se establecen.

Fuentes de datos utilizadas

Fuentes consultadas y experiencias evaluadas para este trabajo por parte de la Cámara de Comercio

- Federación Argentina de Centros comerciales a cielo abierto, cascos urbanos y centros históricos.
- Jornada “sin comercio no hay ciudad” – Federación Argentina de



Distribuidores Mayoristas de productos de consumo masivo.

- Acta de acuerdo municipal y Cámara de Comercio de Pilar (Bs.As.).
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires – Unidad Espacio Público – Programa para la avenida Santa Fe.
- Asociación Española de Centros Comerciales.
- Universidad Autónoma de Madrid – Carrera de Master en Gestión de Centros Comerciales.
- Experiencia de constitución del centro comercial a cielo abierto de Bilbao.
- Experiencia de gestión urbana entre comerciantes y el sector público- Terrassa - Cataluña.
- Plan de Ordenamiento Territorial de Comercio – Municipalidad de Maipú (Mendoza).
- Gestión de “turismo Barcelona”.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE

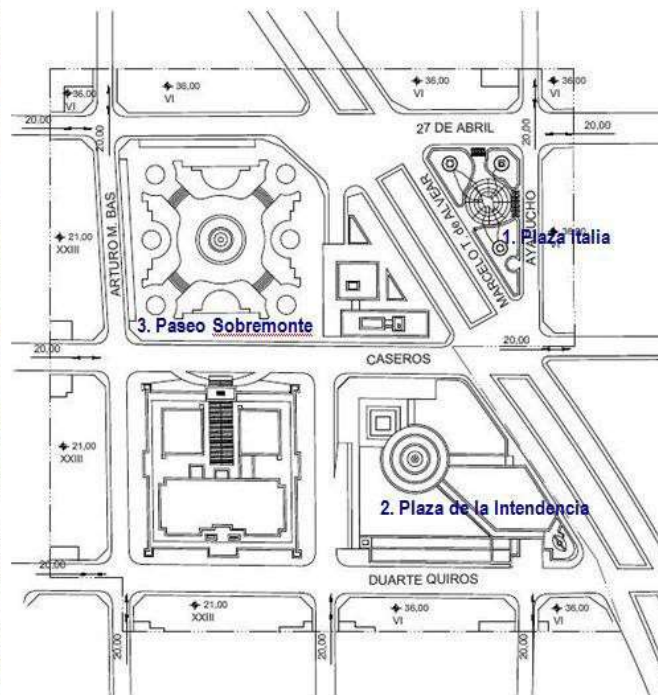
Confort térmico urbano en espacios abiertos en el Área Central de la ciudad de Córdoba

Autor, lugar y fecha del antecedente

Arq. Arturo Maristany, Arq. Leandra Abadía, Arq. Silvina Angiolini, Arq. Ana Pacharoni. Centro de Investigaciones Acústicas y Luminotécnicas- CIAL-FAUD-UNC. 2013

Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.)

Sistema de espacios abiertos conformado por el Paseo Sobremonte, la Plaza Italia y Plaza de la Intendencia, delimitados por las calles 27 de Abril, Arturo M. Bas, Ayacucho y la Cañada.



Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos

No se reconocen.

Aspectos y variables consideradas

Forma, topografía, presencia de solados reflectantes y/o absorbentes, agua y árboles. Encuestas: se seleccionaron usuarios al azar realizando actividades diversas y en diferentes localizaciones en las plazas.

Mediciones móviles: temperatura de bulbo seco, temperatura de bulbo húmedo, temperatura de bulbo negro.

Índices de Disconfort y de Temperatura de Bulbo húmedo radiante.



Instancias analíticas

El conocimiento y evaluación del fenómeno de la isla de calor es de fundamental importancia pues afecta directamente aspectos tales como el uso del suelo, densidad, organización de espacios verdes, manejo del agua, entre otros. En Córdoba, este fenómeno se vincula con su clima templado cálido, y con una importante amplitud térmica diaria.

Los espacios delimitados para el estudio poseen idénticas condiciones de entorno, diferente configuración espacial, diferente apropiación y elementos urbanos constitutivos. El objetivo del trabajo es comparar diferentes escenarios con similares condiciones: espacios situados en el área central con diferentes características de conformación referidas a forma, topografía, presencia de solados reflectantes y/o absorbentes, agua y árboles.

Reconocimiento de problemáticas

Se puede establecer que las plazas centrales de la ciudad de Córdoba no aportan confort térmico en la mayoría de las situaciones anuales por falta de adaptabilidad de los espacios a las situaciones climáticas cambiantes propias del clima del lugar.

Los resultados demuestran que no es fácil lograr el confort total en invierno en espacios abiertos; las situaciones más próximas al confort en invierno están relacionadas con presencia de la radiación solar y la protección del viento. Aparentemente la terminación de los solados no es determinante para obtener el confort de invierno. La exposición al viento aumenta las situaciones de desconfort. Dado que sería importante considerar objetivamente el movimiento del aire en la situación de confort mediante un índice como el de Vinje que incorpora la variable de la velocidad del viento, los resultados del estudio son preliminares.

En verano las situaciones se acercan al confort están caracterizadas principalmente por la presencia de sombra y los pisos absorbentes (tierra y césped). Las situaciones más confortables se dan en el Paseo Sobremonte. En verano la presencia de agua no parece modificar el confort cuando se está próxima a la misma.

Sensación de calor: en el paseo Sobremonte el 50% de los encuestados manifestaron no sentir ni calor ni frío y el 33%, calor. En la Plaza de la Intendencia, 30% ni frío ni calor, 30% calor y 30% mucho calor. En la Plaza Italia, el 50% percibe calor y el 50% mucho calor.

Clima: en el Paseo Sobremonte y en la Plaza de la Intendencia se registraron opiniones de un "clima tolerable"; en el Paseo Sobremonte, "perfectamente tolerable" y "ligeramente tolerable", mientras que en la Plaza de la Intendencia se desplazan hacia extremadamente intolerables. En la Plaza Italia las opiniones fueron de "clima intolerable" seguidas por "tolerables".

En el trabajo se informa que se realizarán futuras encuestas para la situación de invierno y para contrastar con el confort en el entorno a los espacios verdes y en puntos más distantes, para poder inferir la influencia del espacio abierto en el confort del entorno.



Reconocimiento de potencialidades No se indican.
Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.) No se indican.
Instancias temporales 2013
Fuentes de datos utilizadas Mediciones fijas, Central Meteorológica fija tipo Davis, ubicada sobre el edificio del CIAL FAUD UNC. Mediciones Móviles. Termómetro de bulbo negro modelo: WBGT-Lutron 2010SD. Índices utilizados. Discomfort y temperatura de bulbo húmedo radiante.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE Investigación interdisciplinaria sobre la contaminación sonora en la ciudad de Córdoba y mapas de ruido
Autor, lugar y fecha del antecedente Pérez Villalobo, J. Serra, M. Verzini, A. Biassoni, E. Centro de Investigación y Transferencia en Acústica (CINTRA) Universidad Tecnológica Nacional, Facultad Regional de Córdoba. Año 2014.
Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.) Micro centro extendido de la Ciudad de Córdoba, limitado por las Avenidas Chacabuco-Humberto Primo, Figueroa Alcorta-Marcelo T de Alvear y los Bv. San Juan-IIIía. Se revelaron todas las calles y avenidas excepto las peatonales.
Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos No se caracterizaron.
Aspectos y variables consideradas <u>Variables Físicas:</u> niveles de Ruido, niveles de nivel sonoro. El relevamiento de los niveles sonoros se realizó en las calles y avenidas. Parámetros relevados: nivel sonoro continuo equivalente, nivel de presión sonora máximo y mínimo utilizando curvas de ponderación tanto en A como en C; las mediciones se realizaron dentro de los horarios de referencia por la Norma IRAM 4062:200, de 8hs a 20hs y de 22 a 6hs. <u>Aspecto psicosocial:</u> cuestionario donde sus ejes de análisis son: datos socio demográficos, salud, evaluación del ambiente, molestia por el ruido en general, factores contaminantes del ambiente, efectos producidos por el ruido de su propia calle, estrategias de afrontamiento de los problemas que les causa el mismo y ruidos más frecuentes. Muestra: Se encuestaron 310 voluntarios residentes hasta el 4to piso entre 18 y 93 años con idéntica distribución entre varones y mujeres con niveles de estudio terciario-universitario. Estado de salud de los participantes bueno a muy bueno. El 60% de la muestra tiene poca o ninguna dificultad de audición. <u>Mapa de Ruido:</u> se realizó mediante la utilización del software de predicción acústica ingresando con los valores de emisión sonora obtenidos de las mediciones. Se obtuvieron cuatro Mapas de Ruido correspondientes al horario diurno y nocturno con ponderación A y C.
Instancias analíticas El objetivo del trabajo el estudio de las condiciones de la contaminación sonora en el micro centro desde la perspectiva física como psico-social. Tareas: <ul style="list-style-type: none">• Relevamiento de los niveles de ruido (obteniendo los descriptores estadísticos de ruido más utilizados y el mapa de ruido).• Indagar sobre juicios subjetivos.• Efectos que producen los distintos tipos de ruido sobre las personas.• Identificación de variables modificatorias de esos efectos.• Identificación de ruidos y sus fuentes más reconocidos



- Relación entre los niveles sonoros y los juicios subjetivos sobre los efectos que producen.

A los fines de que los mapas de ruido reflejaran las probables molestias causadas por el ruido, se tomaron como referencia las “*Guías para el Ruido Urbano*” de la OMS. Las Guías señalan que durante el día pocas personas se sienten perturbadas por niveles de Laeq de 55 dBA (en rojo) y pocas se sienten moderadamente perturbadas con los niveles de Laeq por debajo de 35 dBA.

Reconocimiento de problemáticas

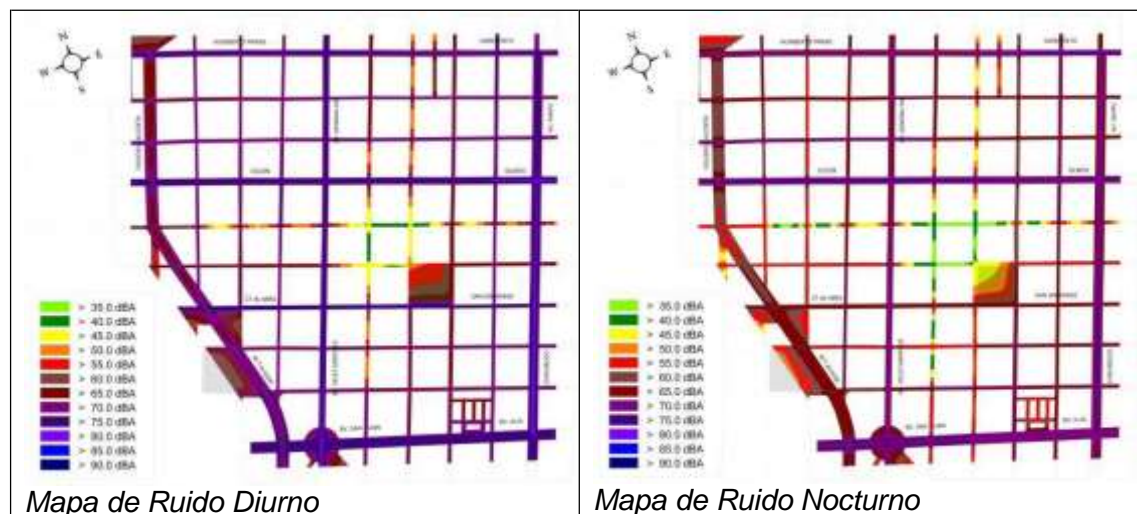
Los niveles de ruido en mediciones de dBA y dBC, en horarios Diurno y Nocturno exceden los 55dB definidos como límite de molestia por la OMS.

Del cuestionario surge que alrededor del 90% de las personas se sienten molestas por el ruido de su propia calle; el 60% se ven interferidos para conciliar el sueño; alrededor del 70% se despiertan a causa del ruido y la interferencia en la concentración es del 80%. El 70% informa interferencias en la comunicación oral a causa del ruido. Casi el 70% expresa interferencias en la comunicación telefónica y se ve interferido si escucha televisión o radio.

Los resultados obtenidos del procesamiento de los juicios subjetivos emitidos en el cuestionario, dan cuenta de la importancia del ruido como fuente de malestar y manifiestan sufrir importantes perturbaciones en las distintas actividades cotidianas que realizan por lo que deben desarrollar diversas estrategias para protegerse del mismo. Consideran al ruido como el factor de contaminación más importante y perjudicial para la salud superando a la contaminación del aire y sostienen que es el que más contribuye a la disminución de su calidad de vida.

Entre las estrategias para evitar el RCP y los niveles sonoros se encuentran cerrar las ventadas y hablar en voz más alta.

Los encuestados reconocen un paisaje sonoro prácticamente homogéneo con la invasora presencia del tránsito vehicular.





Reconocimiento de potencialidades No registra.
Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.) No registra.
Instancias temporales 2014
Fuentes de datos utilizadas Mediciones en el área de estudio y cálculo con instrumental y software. Encuestas.



TÍTULO DEL ANTECEDENTE

Proyecto de Ordenanza sobre la calidad ambiental del microcentro, Córdoba

Autor, lugar y fecha del antecedente

Dirección de Arquitecta y Dirección de Urbanismo. Municipalidad de Córdoba. 2010.

Caracterización general del área (límites, dimensiones, etc.)

Considera una sub-área interna al Área Central denominada Microcentro y delimitada por las calles Colón-Olmos, Maipú-Chacabuco, Caseros-Entre Ríos y Vélez Sarsfield-Gral. Paz. Total: 13 manzanas.



● REFERENCIAS DE MANZANAS, CALLES Y SENDAS PEATONALES OBSTACULIZADAS
El área descrita abarca un total de trece (13) manzanas comprometidas en forma total.

Reconocimiento de sub-áreas, ejes, sectores específicos

En la sub-área se distinguen ejes singulares como las vías peatonales exclusivas, las vías de uso vehicular restringido, las avenidas y las calles de tránsito.

Aspectos y variables consideradas

Parámetros estéticos, funcionales y culturales.

Instancias analíticas

Se pretende poner en cuestión en forma general y compartida entre las distintas direcciones que comparten intereses y obligaciones sobre el área del microcentro, la ponderación de la calidad ambiental de su paisaje urbano desde parámetros estéticos, funcionales y culturales.

Los parámetros estéticos refieren a la imagen inmediata que tiene el entorno, la cual será tratada por estudios y proyectos de las distintas áreas analizando y procurando lograr la armonía de diseño de los distintos componentes que hacen al espacio público urbano.

Los parámetros funcionales responden a la utilización del espacio en diferentes actividades, las cuales pueden ser comerciales, culturales, gastronómicas y/o de simple tránsito peatonal. Por ello es importante conocer la concurrencia del ciudadano en diferentes franjas horarias y diferenciar cada sector en su actividad principal.

Los parámetros culturales contemplan aspectos arquitectónicos (edificios de gran valor histórico-patrimonial), actividades culturales como artesanías, esculturas, obras



de arte en general, músicos, actividades teatrales, etc.

Se plantean una serie de temáticas y acciones a considerar en instancias de análisis, relevamiento, diagnóstico del área en cuestión para lo cual es necesaria la interacción de distintas áreas de la Municipalidad, coordinadas por la Dirección de Urbanismo. A modo de ejemplo, se enumera un listado de Direcciones y sugerencias de acciones a realizar:

- Dirección de Arquitectura: normalizar y adecuar los solados, canteros, pérgolas y demás equipamiento del mobiliario urbano. Reacondicionar el diseño de kioscos de diarios y puestos de vendedores ambulantes contemplando los valores estéticos y funcionales. Homologar el equipamiento de bares, restaurantes y heladerías que utilicen la vía pública que permita una lectura uniforme y ordenada del entorno. Es necesario definir con precisión el espacio de circulación del peatón. Conocer los horarios y sectores con mayor densidad de circulación para eliminar todo elemento que dificulte el paso, ya sea kioscos de diarios, sillas y mesas, canteros, cartelera, etc. Estudiar la circulación de autobombas como así también, los accesos a cocheras particulares.
- Dirección de Discapacidad: implementar todo sistema de accesibilidad para personas con movilidad reducida. Relevar minuciosamente el desarrollo de recorridos en el Área Central para determinar las barreras arquitectónicas que dificulten la normal circulación de los discapacitados y tomar acciones para superar las mismas.
- Dirección de Espacios Verdes: atender el mantenimiento de canteros y especies arbóreas de toda el Área Central cuidando las cualidades estéticas de cada especie y reemplazando o reponiendo las piezas faltantes.
- Dirección de Alumbrado Público: realizar proyectos y mantenimiento de luminarias que revaloricen las cualidades espaciales del Área Central. Controlar y verificar la utilización de tensión eléctrica en los espacios públicos, ya sea para iluminación de espacios con permanencia como heladerías, bares, restaurantes, etc.
- Dirección de Obras Privadas y Usos del Suelo: control de retiros y alturas de las edificaciones como así también las localizaciones para comercios. Consideraciones respecto de la cartelera y señalética.
- Dirección de Patrimonio: acciones de protección del patrimonio construido del Centro Histórico. Se estudiará cada sector del entramado urbano para diferenciar y destacar aquellos edificios que tengan valor patrimonial.
- Dirección de Cultura: alentar las actividades culturales, ya sean teatrales, artesanías o plásticas. Definir sectores y horarios para las mismas.
- Dirección de Ferias y Mercados: control de los vendedores ambulantes.
- Dirección de Control Integral de la Vía Pública: despejar veredas y peatonales de carteles y elementos que estén ubicados informalmente en el espacio público. Publicidad: control de cartelera y publicidad. Ruidos molestos y prohibición de uso de altoparlantes en vía pública.
- Dirección de Tránsito: planificar rigurosamente los horarios de carga y descarga.
- Dirección de Higiene Urbana: rever la disposición de ubicación de contenedores de residuos y periodicidad de limpieza del Área Peatonal para evitar la concentración de basura y los malos olores emergentes de los canales pluviales.



Reconocimiento de problemáticas

Las problemáticas reconocidas radican en la seguridad y la degradación del espacio urbano a partir de una serie de elementos que atentan contra el paisaje urbano y el desplazamiento de personas y vehículos de seguridad urbana. Se detectan como amenazas las pérgolas, los puestos de venta de diarios y revistas, el mobiliario urbano, la cartelería y señalética, el estado de los solados.

Reconocimiento de potencialidades

Se reconoce la posibilidad de mancomunar esfuerzos para lograr un proyecto integral que regule el uso del espacio urbano tanto en el ámbito público como privado, a partir de una nueva ordenanza general y de mirada holística sobre el microcentro.

Instancia propositiva (tipos de proyecto/s, forma de implementación y financiamiento, actores involucrados, etc.)

Se propone en una única Ordenanza regular todos los usos y aspectos normativos del Área Central, con el objetivo de que todas las áreas que regulan, rigen y controlan el desenvolvimiento y usos de la misma se conjuguen en un único lenguaje. Para ello cada una de las áreas afectadas (Dirección de Arquitectura, de Discapacidad, de Espacios Verdes, de Alumbrado Público, de Obras Privadas y Usos del Suelo, de Cultura, de Patrimonio, de Ferias y Mercados, de Higiene Urbana, de Tránsito y de Control Integral de la Vía Pública) debería participar en los aspectos que les conciernen compatibilizando con las otras, llegando a una conclusión final que dará origen a esa nueva ordenanza. Esta ordenanza deberá contemplar no tan solo los usos con sus limitaciones, sino también las restricciones y penalidades y sus correspondientes órganos de aplicación.

Instancias temporales

No se indican.

Fuentes de datos utilizadas

No se indican.



SUBETAPA 1.2. INTERPRETACIÓN VALORATIVA COMPARATIVA DE LOS ANTECEDENTES DE ESTUDIOS

121. Síntesis de los problemas, potencialidades y propuestas de las investigaciones y publicaciones

Se organiza esta síntesis de la interpretación de antecedentes a partir de las tres dimensiones que estructurarán el Diagnóstico del Área Central en el *Producto 3*: dimensiones físico-espacial-ambiental, socio-económica e institucional-legal, a los fines de interrelacionar esta valoración de antecedentes con aquel Diagnóstico.

a. Temáticas principales recurrentes

➔ Dimensión físico-espacial-ambiental

- Centro Histórico/Bienes arquitectónicos de valor patrimonial cultural/conjuntos patrimoniales
- Usos del suelo y actividades.
- Espacios verdes públicos (en toda el Área Central, indicador de espacios verdes públicos, índice de Accesibilidad al EVP). Contaminación ambiental (sonora, acústica, aérea). Peatonales de Córdoba
- Red vial (capacidad de corredores)
- Movilidad, transporte y tránsito. Transporte público de pasajeros: variables relacionadas con viajes y traslado: costo, tiempo, distancias, etc. / Valoraciones subjetivas para aumentar el uso del transporte público (tiempo de viaje y espera, velocidad, costo de viaje, costo de estacionamiento del vehículo privado, etc.). Estacionamiento, carga y descarga de mercaderías. Movilidad alternativa, medios y modos: bicicletas y la red de transporte y circulación
- El centro y su relación con barrios pericentrales o barrios más alejados, conectividad con las zonas Norte y Sur
- Ampliación del Centro Histórico y del Área Central en dos momentos (1900-1950/60 y desde 1980)
- Estructura urbana
- Paisaje urbano

➔ Dimensión socio-económica

- Población. Variación poblacional, cantidad de población por radios censales. Análisis de Censo de Población 1991, 2001, 2008. Presencia de población migrante (Bolivia, Perú, otros) en o cerca del Área Central
- Indicadores socio-económicos y urbanos a escala de toda la ciudad pero útiles para la comparación con el Área Central
- Participación ciudadana (ej. BiciUrbanos, Centros Vecinales)



➔ Dimensión institucional-legal

- Norma Urbanística de Ocupación del Suelo y Normativas de Protección del Patrimonio
- El Área Central como objeto de continuas reflexiones, experiencias de planes, proyectos y obras de todos los momentos temporales de la ciudad

b. Principales potencialidades

➔ Dimensión físico-espacial-ambiental

IDENTIDAD / PATRIMONIO

- Síntesis de la ciudad y nodo del área metropolitana
- Alto valor simbólico y fuerte identidad
- Patrimonio arquitectónico y urbano como sistema de bienes culturales y de significación. Legado comunitario, un tejido tangible e intangible
- El AC “más que un sector comercial”, es un centro cívico, cultural y educativo a preservar

USOS / ACTIVIDADES / EQUIPAMIENTOS

- Mixtura de funciones centrales (económicas, culturales, administrativas, financieras, etc.), mejor y más amplia oferta en todos los rubros
- Uso de suelo residencial de alta densidad
- Equipamientos de escala urbana regional

MOVILIDAD / ACCESIBILIDAD

- Fuerte estructuración y confluencia de vías de acceso
- Plan BICI CIUDAD, creado por Ordenanza (2014) / Plan de Movilidad Ciclista 2013. Conectividad Patio Olmos-Ciudad Universitaria-Terminal de Ómnibus
- En elaboración (¿?) el corredor de ciclovía interuniversitario UNC-UTN-UCC

ESPACIO PÚBLICO

- Obras municipales para mejoramiento del EP
- Área de permanencia efectiva en áreas verdes mayor al 55% en el Área Central, alto índice de accesibilidad: 74%

➔ Dimensión socio-económica

- Potencial económico, turístico e histórico que persiste
- Disponibilidad (¿?) de predios vacantes propicios para proyectos urbanos
- Algunas inversiones del sector privado en la construcción de edificios de diversos usos



➔ Dimensión institucional-legal

- Proyectos provinciales (Casa de Gobierno, Terminal de Ómnibus del Bicentenario, otros) y municipales (parquización Río Suquía, etc.) incentivarían desarrollos inmobiliarios en dichos entornos
- Ciudad de Córdoba como pionera en elaboración de planes y proyectos en materia de movilidad.

c. Principales problemáticas

➔ Dimensión físico-espacial-ambiental

IDENTIDAD / PATRIMONIO

- Pérdida de elementos patrimoniales en la ciudad con su valor del contexto, del tejido urbano de su entorno

USOS / ACTIVIDADES

- Descentralización comercial y administrativa de la ciudad sin adecuación de la red de transporte público de pasajeros
- El espacio de almacenamiento y guardado de mercancías como un uso normado sin revisión ni control, en comercios de distinto rubro, repercute en incrementos de la frecuencia de abastecimiento. Problemas de carga y descarga, esquema de espacios y horarios insuficiente, pérdida sistemática de lugares para carga y descarga
- Debilitamiento comercial
- Deterioro en bordes del Área Central y franjas pericentrales adyacentes (río, ferrocarril)
- Venta ilegal en las calles, uso indebido de la vía pública y avance de prácticas invasivas de todo tipo

MOVILIDAD / ACCESIBILIDAD

- Alta concentración de tránsito, elevado nivel de fricción. Congestión vehicular, automovilística y dificultad de accesibilidad (agravado en accesos a terminales de ómnibus); en 2009, 88,12% vehículos eran particulares+taxis+remises
- Incremento en tarifas de servicios de transporte público (colectivos, taxis, remises)
- Transporte público de pasajeros: en un círculo vicioso (tiempos de viaje + costos = menos incentivos a su uso). Incremento de la tasa de motorización, dificultad de movilización de personas con problemas motrices, desvinculación con políticas de suelo, diagramación incorrecta de recorridos del transporte
- Falta de conexión en muchos tramos de la red de bici-sendas. No existe posibilidad de acceder al centro con continuidad, problemas de movilidad compartiendo la vía con vehículos motorizados
- Red de ciclovías con deterioro en distintos tramos por falta de mantenimiento y deficiencias. Falta de estacionamiento en la vía pública. Inseguridad en uso bicicletas



INFRAESTRUCTURA

- Capacidad con problemas de abastecimiento de redes de infraestructuras

ESPACIO PÚBLICO / AMBIENTE URBANO

- Polución del aire (vehículos privados, otros)
- Deterioro de la calidad ambiental y de vida urbana con sus costos asociados
- Alta contaminación sonora, el ruido como factor de contaminación más importante. Contaminación visual, déficit en sistema de iluminación
- Alto grado de vulnerabilidad
- Escasez y deterioro de espacios públicos

➔ *Dimensión socio-económica*

POBLACIÓN / VIVIENDA

- Despoblamiento: disminución y pérdida permanente de población residente. Declinación del crecimiento poblacional y su envejecimiento y pauperización
- Problema de acceso a la vivienda
- Deterioro social y edilicio
- Falta de inversión privada

➔ *Dimensión institucional-legal*

- Incumplimiento de normativas por parte de usuarios de vehículos particulares y de transporte de carga
- Debilidad en el sistema de control de circulación, detención y estacionamiento de distintos tipos de vehículos
- Problemas de densificación poblacional y edilicia (s/normas)
- Dualidad y fuertes contrastes: congestión y conflictivo en horario comercial y administrativo vs noche y fines de semana inseguros y oscuros. Cambia el escenario y los actores
- Pérdida del control de la vía pública
- El sector público con foco en la solución de conflictos de funcionamiento vs el sector privado con renovación paulatina de lo preexistente
- Nuevas centralidades vs la unidad de la ciudad tradicional

d. Principales recomendaciones

➔ *Dimensión físico-espacial-ambiental*

ESPACIO PÚBLICO

- ✓ Establecimiento de estándares reguladores de áreas verdes de permanencia y estrategias de incorporación de mayores superficies de Espacio Verde Público con accesibilidad efectiva en lugares más desfavorables
- ✓ Extensión de peatonales (ejemplos: cuadras de calle Rivadavia y de San Martín)



- ✓ Proyectos de mobiliario urbano (quioscos de diarios y revistas, máquinas de venta de praliné, etc.)

MOVILIDAD / ACCESIBILIDAD

- ✓ Necesidad de mayor integración física, funcional, administrativa y tarifaria de la red de bici-sendas con el sistema de transporte masivo de pasajeros
- ✓ Ordenamiento del transporte explícito por norma y con establecimiento de lo considerado como “casco céntrico”, con vigencia de 10 años
- ✓ Planificación del estacionamiento según preexistencias
- ✓ Mejora de los niveles de servicio del Transporte Público de Pasajeros
- ✓ Necesidad de políticas de mayor equidad respecto a la movilidad, con prioridad a modos de transporte más sustentables: Mejora del transporte público, prioridad al peatón y a la bicicleta

PATRIMONIO

- ✓ Entender la recuperación del patrimonio como un recurso y construir la articulación entre las distintas organizaciones civiles y los gobiernos locales / Aprender de otras experiencias y concebir estrategias y fórmulas de gestión del patrimonio más dinámicas, con nuevos roles del sector público y privado y participación comunitaria
- ✓ Plan/Proyecto de Conservación de la Manzana Jesuítica y entorno (según parámetros UNESCO)

➤ *Dimensión socio-económica*

- ✓ Recuperar población residente

➤ *Dimensión institucional-legal*

- ✓ Replanteo de normas urbanísticas desde enfoque interdisciplinario según estrategia de ordenamiento urbano territorial
- ✓ Necesidad de construcción de un área municipal tal como “Oficina de Ciclismo Urbano”
- ✓ Políticas urbanas territoriales integrales, acciones que contemplen el derecho a la ciudad, como por ejemplo, la promoción de procesos de mejoramiento habitacional por sobre la construcción de vivienda nueva, asegurar el acceso a los servicios públicos a todos los ciudadanos
- ✓ Mejoramiento integral del casco céntrico
- ✓ “Armonizar lo viejo y lo nuevo, añadir calidad a los valores del área central”
- ✓ Plan Estratégico integral del Área Central (planteado por la Cámara de Comercio en 2011), con un tiempo de vigencia -4 años-, metas escalonadas y complementarias, eje e hipótesis central vinculados a la identidad tradicional de la ciudad y al turismo como dinamizador económico. Sub-zonas y cambios de formatos comerciales. Formulación de ideas para la revalorización funcional (realizar actualización).



e. Límites Área Central/ sub-áreas, ejes, nodos

- + Ordenanza Municipal N° 8256/86 y N° 8057/85, incluye Nueva Córdoba
- + División Administrativa CPC 10 Mercado de la Ciudad (ámbito mucho más extenso que el Área Central: calles Arturo Orgaz, Clara, Los Andes, Costanera, Bajada Pucará, Los Incas, Cruz Roja Argentina, Friuli, Benito Soria, Corro Mayor y Río Negro)
- + Micro centro extendido: Humberto Primo, Cañada, Bv. Illia y Chacabuco-Maipú
- + El casco céntrico en 1994: Cañada, Bv. San Juan-Illia, Bv. Guzmán-Bv. Perón. 98 manzanas

Se reconocen en estos antecedentes distintos tipos de límites del Área Central, ya sea a nivel administrativo o normativo o por reconocimiento del predominio de la actividad comercial. Son límites que abracan ámbitos de diversos tamaños, y se destaca que aquellas investigaciones/publicaciones que mencionan modificaciones de lo que se consideraba “*el centro*” en distintos momentos históricos, se corresponden con varias de las sub-áreas reconocidas luego en los planes y demás antecedentes. Esto manifiesta una correlación histórica de conformación de sub-áreas, ejes y nodos que se busca verificar en la actualidad y considerar en el Diagnóstico.

122 Síntesis de los problemas, potencialidades y propuestas de otras fuentes: medios de prensa, otros y entrevistas

a. Medios de Prensa y otros

En este Producto 1, se hace una primera aproximación a este tipo de antecedentes hemerográficos, los cuales serán profundizados en la elaboración del Diagnóstico (*Producto 3*). Sólo se señalan aquí los temas sintetizados en los titulares de los mismos.

Diario La Voz del Interior

- + Apunte al que estaciona mal: los desarrollistas exigen sanciones duras (16/06/2016)
- + El Centro de Córdoba de noche, una escenografía que se queda sin actores (12/06/2016)
- + Un plan para cambiarles la cara al Centro y a tres barrios (21/05/2016)
- + La calidad acústica en espacios céntricos es de regular a mala (02/05/2016)
- + En la calle: la indigencia también tiene rostro joven (20/04/2016)
- + La Municipalidad decomisó mercadería que se vendía en la vía pública de forma ilegal (24/02/2016)
- + La zona de la Manzana Jesuítica, jaqueada por los robos (10/09/2015)
- + Una maraña de cables invade el espacio aéreo en el Centro (04/09/2015)
- + Transporte multimodal para poder llegar al Centro (31/08/2015)
- + Turismo y arte, salidas posibles para el área central (09/08/2015)
- + Todos piden un plan para el Área Central de Córdoba (03/08/2015)
- + Piden ideas para que los cordobeses retornen al Centro (25/07/2015)



Multimedia Cadena 3

+ Comerciantes del área central piden más controles (10/04/2015)

CEDAC. Cámara Empresaria del autotransporte de carga de Córdoba

+ Ordenamiento de carga y descarga del área central (2008)

Presencia Mercantil

+ Centro de Córdoba. Zona de Exclusión

b. Entrevistas a instituciones

Se exponen a continuación las primeras percepciones sobre problemas y potencialidades que los diferentes actores manifestaron en las entrevistas, y sobre las cuales ya se está trabajando en el avance de la construcción del Diagnóstico P3.

CCC. Cámara de Comercio de Córdoba. Director Cristian Pastore

- Necesidad de la creación del Ente autárquico. Administración y mantenimiento del ÁC.
- Peatonales. Problemas con los solados, cartelería, arbolado, pergolado y plaga de palomas.
- Habilitación de comercios, Sistema Ventanilla Única no estaría funcionando correctamente; esto generaría debilitamiento en los ánimos del futuro comerciante.
- La relevancia que poseen los propietarios de comercios en la gestión del ÁC
- Fenómeno Patio Olmos.

CEDUC. Cámara de Desarrollistas Urbanos de Córdoba. Presidente Ing. Civil Cesar Martínez

- Carencia en la demanda de inversiones inmobiliarias en el ÁC, la mayor demanda se sitúa en Nueva Córdoba.
- La Municipalidad (procesos de evaluación y aprobación ralentizados. Las ordenanzas de patrimonio constituyen un impedimento para la construcción «desprotege al patrimonio». Caso CEPT, EPEC, AGUAS CBA y ECOGAS, instituciones y servicios que dificultan el desempeño de la actividad.
- Foro de la Construcción Privada, entidad gremial de empresarios «somos parte del problema y queremos ser parte de la solución»

CACIC. Cámara de Corredores Inmobiliarios de la Prov. de Córdoba. Pte. Juan Martín Dahan. Maer, Tea Funes, Lima, Oliviera, Frola, Polimandi y Navarro

- La demanda comercial se da principalmente en el ÁC y la demanda de vivienda en Nueva Córdoba.
- Creciente desvalorización de bienes inmuebles por la precarización del mantenimiento de edificios de valor patrimonial.
- El micro centro está sucio, descuidado y la accesibilidad y la movilidad se ven afectadas por manifestaciones o embotellamientos, produciendo rechazo en la sociedad.



- El ÁC compite con los shoppings respecto de la actividad comercial, sobre todo por la accesibilidad y la limpieza, entre otros.
- El ÁC tiene la particularidad de poseer comercios de especialidades que no se desarrollan en otros sectores de la Ciudad

AEHGC. Asociación Empresaria Hotelera Gastronómica Córdoba. Dir. Ejecutivo: Fernando Faraco

- La actividad comercial que presenta el ÁC constituye uno de los atractivos para el turismo, por lo que es necesario que posea una buena calidad ambiental.
- En el microcentro, la actividad gastronómica se desarrolla durante el día. El centro «muere a la noche» excepto en algunos de los corredores principales.
- Córdoba es el primer destino elegido para reuniones en todo el país.
- La promoción, la comunicación y la presencia en workshops (receptivos e institucionales) en relación al turismo, han ido posicionando a la Ciudad como destino turístico en varias provincias y también en Chile.
- Se está trabajando mucho para promover la ciudad en verano, con la modalidad de “antes de ir a los valles y sierras....visite la ciudad”.

Municipalidad de Córdoba

Sub Secretaria de Planeamiento. Arq. Leticia Gómez

- Existen proyectos prefactibilizados o factibilizados atípicos y singulares en el ÁC o entornos inmediatos que podrían generar cambios en las dinámicas del área de estudio.
- En el ÁC se presentan bienes inmuebles con inconvenientes en los títulos por juicios sucesorios o sin escrituras, lo cual paraliza la renovación o puesta en valor del bien.
- Programa de Obras en el espacio público en el ÁC realizadas por el IPLAM.
- Existe la voluntad de impulsar la renovación de las márgenes del Río en el ÁC «esta área siempre fue difícil para la renovación».

Dirección de Planeamiento Urbano. Jefe de Dpto. de Planificación General. Arq. Alejandro Flores

- «Plan integral de la revisión de la normativa». Ordenamiento Jurídico, para llegar a obtener un cuerpo único ordenado.
- Córdoba es fuerte en inversiones inmobiliarias; mediante instrumentos económicos y sociales lograr la promoción de áreas con factibilidad de ser renovadas. Trabajar la normativa para generar rentabilidad «bajar la altura para bajar el valor del suelo».
- Años anteriores se realizó « el Plan Director del Área Central (Arq. Jorge Taberna) el cual no se llegó a publicar.
- «El mayor problema del área central es que para ir de una punta a la otra de la ciudad, uno pasa indefectiblemente por el centro generando congestionamiento muchas veces innecesario. La solución de lo vial, no está el en área central si no en el entono»
- Existen casos de inmuebles catalogados que para poder conservarlos se permitió generar edificios más altos. El resultado solo fueron fachadas conservadas,



tipologías arquitectónicas destruidas y edificios que han atentado contra el tejido urbano.

- Estudios específicos del Mercado Norte: falta de renovación, monofuncional, no tiene peatonal, restricción de renovación por centro de manzana. «Ahí tiene que vivir gente».

Sub-dirección de Planeamiento Urbano. Arq. Ma. Pía Monguillot

- «Es muy complejo trabajar en la protección y puesta en valor del patrimonio, sobre todo en el área central donde las variables son múltiples, más aun cuando como sociedad se nos dificulta el reconocimiento del valor del centro».
- Se comenzarán a hacer revisiones de las ordenanzas de protección del patrimonio para poder realizar modificaciones.
- Existe una modalidad de eximición del impuesto municipal para bienes inmuebles catalogados. En el AC, es muy poco gestionado por privados como «motivador» para el correcto mantenimiento y puesta en valor.

Sub-dirección de Planeamiento Urbano. Arq. Betiana Doffo. Cargo profesional

- Dentro de la ordenanza se encuentran instrumentos de protección como el Fondo Especial y Certificado de Edificabilidad Potencial Transferible. Se conformó el Consejo Asesor de Patrimonio de la ciudad de Córdoba. Cabe descartar que los procedimientos administrativos para la implementación de los instrumentos, están «burocratizados» y que es complejo llevarlos a cabo.

Dirección de Espacios Verdes. Ing. Sidio Daniel Prina. Director

Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental. Bióloga María Alejandra Toya.

Directora

- Los dos lugares con más carga de uso de la ciudad de Córdoba son las calles peatonales y el Parque Sarmiento (según mediciones). La carga permanente de usuarios sumada a la idiosincrasia ciudadana dificultan el mantenimiento y la limpieza de los espacios públicos tanto peatonales como paseos y plazas.
- «El tema de actores y apropiación es clave en el espacio público, ejemplo de ello el Proyecto «asociación amigos calle san Jerónimo»
- «Las inversiones para las plazas son muy costosas y no hay presupuesto».
- Con respecto a la basura, «el sistema de reciclaje va funcionando bien....falta revisar las formas y los lugares de acopio en el área peatonal y el traslado».
- Las plagas de las palomas junto con la de los perros son las más importantes en el área central.
- El arbolado tiene diferentes valoraciones y dificultades. La relación arbolado – columnas de alumbrado y seguridad, el cuidado de los frentistas, situaciones de veredas angostas y la poda en áreas vehiculares complejas, entre otros.
- Se elaboró un «plan de mantenimiento especial para la Cañada y el área peatonal.
- Las personas en situación de calle es uno de los problemas complejos del área central.
- En peatonales desoladas en horarios nocturnos con actividad ilegal, se prevén intervenciones parciales (iluminación y seguridad) para ir generando apropiación y que se produzca cambios paulatinos.



- Proyecto de conectar las bici sendas de los entornos con el AC; 35 km de bici sendas que van a pasar por el Área Central, cargadores de celulares con el accionar de bicis fijas en los espacios públicos y recuperar sendas existentes.

Dirección del Área Central. Sergio Martínez, Cristian Solari. Empleados

- La Dirección realiza relevamientos del estado físico de veredas, calzadas y peatonales, principalmente. Para las reparaciones cuenta con una cuadrilla de 4 excombatientes de Malvinas.
- Autorización y control de trabajos sobre la vía pública realizados por empresas de servicios.
- El estado actual de las peatonales y el alto nivel de tránsito de camiones y fletes para carga y descarga de mercadería destruyen permanentemente el frágil solado.

123. Síntesis de los problemas, potencialidades y propuestas de los planes

En esta instancia se hace una síntesis de los aspectos más relevantes de los diversos planes en relación con las problemáticas, potencialidades y propuestas planteadas en los mismos. Esta síntesis se sistematiza en tres dimensiones: físico-espacial-ambienta, socio-económica y legal-institucional.

a. Reconocimiento de las principales problemáticas

a.1. Dimensión físico-espacial-ambiental

Usos del suelo/actividades/equipamientos

Se observa un debilitamiento de mixtura de **usos del suelo** con un avance de la actividad comercial respecto del residencial, por pérdida de la población residente, lo que afecta a la multifuncionalidad del Área Central.

Se reconocen diversas subáreas en el Área Central, las cuales presentan diversos grados de obsolescencia funcional por el debilitamiento o desaparición de función precedente, con degradación de la imagen ambiental; constituye un ejemplo de ello, el entorno de la Estación Ferrocarril Mitre, del ex Mercado de Abasto, de los mercados Norte y Sud, de la costanera del río; de algunos de sus principales ejes o zonas de expansión (Bv. Illía, calle Belgrano, entorno del puente Avellaneda).

Movilidad

La **accesibilidad** al Área Central tiene un creciente proceso de deterioro generado por la estructura radioconcéntrica del sistema vial urbano-metropolitano y por el sistema vial propio de la misma, de trazado colonial, con calles de escaso ancho, tanto en sus aceras como en sus calzadas, y con un porcentaje importante de calles peatonales. Todo ello contribuye en disminuir la capacidad de las calles tanto para el tránsito vehicular como peatonal. La peatonalización de varias vías del Área Central genera escasas vías pasantes, y la que lo son, por su escaso perfil transversal, tienen congestión vehicular. Pero al mismo tiempo, las calles peatonales constituyen una importante oferta para la circulación peatonal.



La **movilidad** en las principales vías del Área Central está compuesta por la circulación de tránsitos tangenciales de paso y los de acceso a las actividades, lo que genera una sobrecarga en las calles que afectan la fluidez de la circulación y se producen situaciones de congestión vehicular. Otras restricciones para la movilidad son: el escaso perfil transversal de varias de sus calzadas obligan a la restricción de la circulación de los vehículos particulares y del estacionamiento; al sentido único de circulación de las avenidas.

En relación con el **estacionamiento**, se señalan diversas situaciones problemáticas: la coexistencia de estacionamiento para residentes, usuarios temporales y para la carga y descarga genera conflictos por los diversos intereses entre los mismos; en aquellas calles que se permite el estacionamiento sobre calzada, el tránsito pierde fluidez y se subutilizan las calzadas para la circulación vehicular; por la existencia de playas de estacionamiento en zonas con restricción a la circulación del vehículo privado, la Municipalidad debe expedir permisos especiales para la circulación en los carriles selectivos; el incumplimiento a las normativas de prohibición de circulación en vías y/o carriles selectivos y estacionamiento en las vías selectivas, genera impactos negativos en la circulación del transporte urbano de pasajeros; impacto paisajístico-perceptual negativo en las calles por el estacionamiento sobre calzada. Por otra parte, las restricciones al estacionamiento en las calles del Área Central, disminuyen su atraktividad como lugar para la residencia y para el acceso a las diversas actividades que en la misma se desarrollan.

La congestión vehicular, unida a la deficiencia del transporte público ha generado la fuga de determinadas actividades hacia zonas periféricas y con mejor posibilidad de acceso.

Se producen diversos accidentes causados por la falta de observancia de las normas de tránsito.

La congestión vehicular produce problemas ambientales: contaminación aérea, sonora y visual, lo que genera deterioro en la calidad de vida, impacto negativo en la salud, y los costos derivados de ello.

El Área central tiene 5 y 6 grados más de temperatura que en la periferia de la ciudad; hay un **aumento del consumo eléctrico** en verano por climatización mecánica; en invierno, se produce el fenómeno de inversión térmica en invierno, retardando la renovación del aire y concentrando contaminantes.

Se observa un escaso a nulo arbolado urbano en las veredas.

Infraestructuras

En los diversos planes se señalan déficit en las infraestructuras y el saneamiento.

Espacio público

Se señalan deficiencias en el tratamiento del espacio público, como una de las principales causas del deterioro de determinadas zonas internas, y que requeriría su mejoramiento para elevar la calidad del ambiente urbano.



Dinámica urbana

Se observan diversos niveles en el proceso de renovación urbana: en algunos casos, la presencia de edificios de valor patrimonial, si bien con la preservación de escasos ejemplares de arquitectura significativa, a otras zonas que están consolidadas, pero en proceso de deterioro, que presentan posibilidades de renovación. Además hay una subutilización de infraestructuras edilicias de considerable valor.

A ello se agrega el deterioro de sectores del pericentro con sus áreas vacantes sin destino preciso.

a.2. Dimensión socio-económica

Se observa que en los distintos planes, los análisis socio-económicos tienen escaso desarrollo.

Se señala que el Área Central presenta algunas evidencias de retroceso en la importancia de su rol para el conjunto de la ciudad: pérdida de población residente, déficit en la accesibilidad, el tránsito y el estacionamiento; marcado abandono de sus espacios públicos; y deterioro de sectores importantes con áreas vacantes sin un destino preciso.

Ello se ve reforzado por la existencia de alternativas complementarias que compiten con la centralidad tradicional: centros comerciales, subcentros barriales; corredores y nodos comerciales y de servicios y otras formas de concentración incipientes, atractoras de actividades y población.

Se señala que hay déficit en la participación e inclusión de grupos vulnerables y que hay evidencias de situaciones de inseguridad.

a.3. Dimensión institucional-legal

Se observa que en los distintos planes, esta dimensión tiene escaso desarrollo analítico.

- ✓ En el estudio de la aplicación de las normativas de ocupación del suelo del Área Central, se observa una tendencia a la máxima ocupación del perfil normativo con estándares mínimos de habitabilidad en los edificios, especulación del máximo rendimiento del lote y falta de innovación tipológica y de propuestas edilicias por lo que se generan grandes medianeras. Por otra parte, surgen conflictos derivados de la superposición de normas de los corredores con las Áreas de Protección Histórica y por la existencia de dos o más perfiles que afectan a una misma manzana.
- ✓ También se observa una falta de acompañamiento y previsiones de las infraestructuras necesarias: condiciones de movilidad y de calidad del espacio público de las vías, fricción de tránsito, falta de estacionamiento y exiguo espacio para peatones.

b. Reconocimiento de las principales potencialidades

Llama la atención las escasas potencialidades que pueden inferirse de los textos de los diversos planes. Por lo tanto, las mismas no se desagregan según dimensiones.



- ✓ Se reconoce que el Área Central es el ámbito de mayor referencia en la vida urbana de Córdoba sumado a su dimensión histórica fundante y que está instalada en la memoria colectiva y en la vida social de la ciudad como el lugar de todos. Se distingue por ser un espacio concentrador de flujos, movimientos, personas y mercancías y por poseer una dotación completa de infraestructuras, que si bien se ha conservado activo en las últimas décadas ha sufrido procesos de transformación. Es el centro vital y de atracción de los mayores viajes del conjunto del asentamiento urbano y metropolitano; atrae más del 54% de los viajes totales urbano-metropolitanos.
- ✓ Se señala que cumple el rol de ser centro de servicios de importancia urbana y regional por la presencia de su equipamiento comercial, educativo y de servicios técnicos, bancarios, salud de alta complejidad, recreación y cultural, etc., sumado a su oferta hotelera variada, la convierten en principal polo atractor del centro y noroeste del país.
- ✓ Se reconoce la existencia de un importante patrimonio arquitectónico de valor monumental, su tradición docta y religiosa y su patrimonio cultural asentado en la memoria de sus bienales de arte, festivales de teatro, actividades musicales, etc., por la presencia de teatros, museos y galerías de arte, que entre otros, constituyen su mayor potencialidad en materia de atracción turístico-cultural.
- ✓ También se observa cierta renovación edilicia y de usos del suelo que implica la aparición de especializaciones a nivel de la ciudad y del Área Metropolitana tales como sedes corporativas, usos financieros, etc. La generación de grandes emprendimientos en solares vacíos en cuanto a usos y estructuras edilicias obsoletas constituye una posibilidad de motorizar una resignificación a corto plazo.

c. Reconocimiento de las propuestas: lineamientos-estrategias y proyectos

En los distintos planes, se observa que las propuestas planteadas tienen diversos niveles de generalidad y/o especificidad, y que en muchos casos, no se hace una distinción entre los que son lineamientos o proyectos. Por ello, en la síntesis de los mismos, se los ha sistematizado agrupándolos en dos grupos: lineamientos/estrategias y proyectos.

c.1. Lineamientos – estrategias

c.1.1. *Dimensión físico-espacial-ambiental*

USOS DEL SUELO

- ✓ Impulsar la **renovación de lugares estratégicos** -aptos para albergar nuevas actividades urbanas a través de **Programas de renovación de sectores deprimidos** que oriente emprendimientos, vivienda y actividades asociadas.
- ✓ Elaborar de un **Plan de Ordenamiento vial** que regule el movimiento vehicular, las áreas de estacionamiento, y contemple posibles nuevas modalidades de transporte público.



- ✓ Incentivar la **construcción de viviendas** en el centro.
- ✓ Revitalización del **Sector del Mercado Norte**:
 - Incrementar la seguridad y el control de la vía pública articulando los esfuerzos público -privados e interjurisdiccionales.
 - Promover las actividades recreativas durante la noche (restaurantes, bares).
 - Rediseñar el espacio público mediante acuerdos entre los actores publico/ privados.
 - Elaborar un Plan de recuperación, renovación e iluminación de fachadas.
 - Elaborar un Plan de mobiliario urbano, señalética y cartelería
- ✓ Revitalización del Arco Norte del Río Suquía:
 - Recuperación paisajística del cauce del Río.
 - Parquización de la Av. Costanera.
 - Provisión de grandes áreas de estacionamientos.
 - Promover la inclusión de nuevas tipologías edilicias residenciales y empresariales.
 - Promover la provisión de equipamientos urbanos-metropolitanos de envergadura.

MOVILIDAD

- ✓ Mejorar la **accesibilidad, movilidad y oferta de estacionamiento**.
- ✓ Separar los tránsitos tangenciales y de los de acceso.
- ✓ Canalizar los **tránsitos tangenciales a nivel de subsuelo** de las vías principales.
- ✓ Priorizar la **función de acceso de vehículos privados** en el Área Central en las vías principales **a nivel de superficie**.
- ✓ Favorecer la **movilidad peatonal** con acciones de **templado de tránsito y rediseño vial y estacionamientos en subsuelo**.
- ✓ Otorgar elevada **calidad ambiental y paisajística**, una puesta en valor de su patrimonio urbano-arquitectónico con acciones de **reordenamiento vial, mejoramiento de la forestación y rediseño del mobiliario urbano y la señalización horizontal y vertical**.
- ✓ Rediseñar el diagrama de los recorridos del transporte público.
- ✓ Resolver el polo Terminal de Ómnibus-Estación de FCGMB. Generar un Centro de Traslado Estación Mitre – Estación Terminal de Ómnibus.
- ✓ Respecto del Estacionamiento, se plantea:
 - **Eliminar y controlar los estacionamientos** en las vías del Área Central por donde circulan las unidades del transporte urbano masivo.
 - **Reducir el estacionamiento** sobre calzada y promover el estacionamiento fuera de calzada de gran capacidad.
 - Promover el **estacionamiento subterráneo en nuevos proyectos**.
 - Reestudiar la áreas de estacionamiento en calzadas a través de propuestas de estacionamiento en playas para producir ensanches de vereda.
 - Establecer **espacios de carga y descarga** que no afecten a la circulación de las unidades de transporte masivo de pasajeros.
 - **Estacionamientos en calzada** en el Área Central y Microcentro:
 - Para el transporte automotor: modernizar el sistema de estacionamiento medido en la vía pública tendiendo a sistemas de tecnologías de punta.



- Para las motocicletas: estacionamientos en la vía pública en proporción a los espacios adjudicados a los automóviles; ubicados en proximidades a las sendas peatonales.
- Para bicicletas: estudio pormenorizado de ubicación y cantidad.
- **Estacionamientos fuera de calzada** en el Área Central y Macrocentro:
 - **Evitar** la generación de **mayores plazas de estacionamiento**, pudiéndose sustituir lugares perdidos por nuevos espacios, siempre que se mantenga la cantidad de plazas existentes.
 - **Reservar espacio subterráneo** para estacionamiento en toda el Área Central, en relación con la construcción del sistema de transporte subterráneo.

ESPACIO PÚBLICO

- ✓ Mejorar el **espacio público** y el **paisaje urbano**.
- ✓ Revalorizar el **espacio público** a través de un *Plan de conservación y puesta en valor del patrimonio arquitectónico y urbano-Programas de recuperación y puesta en valor del Área Central y el Casco Histórico de Córdoba*.

INFRAESTRUCTURAS Y AMBIENTE

- ✓ Generar el necesario **saneamiento ambiental**: optimizar los procesos de recolección de residuos sólidos
- ✓ Realizar los necesarios tendidos de **infraestructura de servicios**: sistematizar los tendidos subterráneos tanto a nivel de proyecto como de viabilidad técnica y de gestión
- ✓ Mitigar la **contaminación sonora**, a través de:
 - **Selección** adecuada de las **unidades de transporte**, definiendo los criterios de la regulación tecnológica y vial para el transporte público.
 - Mantenimiento de la **forestación de las veredas**.
 - Concientización del **usuario del vehículo individual**.
- ✓ Promover la formulación de un plan sustentable para mejorar la calidad ambiental de la vida en el centro optimizando los índices suelo natural – suelo pavimentado y el incremento de la vegetación tanto en el espacio público como en el privado.

PATRIMONIO URBANO-ARQUITECTÓNICO

- ✓ Revalorización del Patrimonio Urbano-Arquitectónico a través de un plan de trabajo vinculado con el existente Programa “La ciudad como patrimonio” y actualización de la legislación vigente. Prioridades estratégicas:
 - Definición de programas derivados de la política marco y actualización de la legislación existente.
 - Ajuste, consolidación y especialización de la capacidad institucional y organizacional para actuar conservando, concientizando, educando, fomentando y promoviendo cuanto se vincule con la ciudad asumida como patrimonio.
 - Participación de la sociedad en apoyo a las tareas de conservación del patrimonio.
 - Acciones
 - Reelaboración del mapa de Patrimonio Urbano-Arquitectónico del Área Central.



- Revisión y ajuste del listado del patrimonio edificado y declarado de interés.
- Valoración, registro e inventariado del nuevo listado.
- Revisión y ajuste de la legislación y normativa vigente.
- Formulación y desarrollo de proyectos de acción prioritaria en cuanto a intervenciones específicas.
- Concientización y difusión.

c.1.2. Dimensión socio-económica

- ✓ Desarrollar y **diversificar la actividad económica**: reutilización de la capacidad instalada con readecuación e incorporación de nuevas actividades; reemplazar depósitos por oficinas y actividades industriales no contaminantes.
- ✓ Promover la **diversificación** de la **oferta turística**: Plan de Destino Turístico Córdoba Ciudad; CityTour; oferta turística temática <cultural, de negocios, de congresos, de compras>.
- ✓ Intensificar y diversificar la **oferta cultural y recreativa**: eventos en el espacio público (conciertos, músicos en la peatonal, etc.), Cineclub Municipal, Casa España-Córdoba.
- ✓ Favorecer la **inclusión social** de **grupos vulnerables**.

c.1.3. Dimensión institucional-legal

- Respecto de las **normas urbanísticas** de ocupación del suelo:
 - Permitir mayor edificabilidad asociada al mejoramiento de estándares mínimos de habitabilidad.
 - Seleccionar áreas en corredores para desarrollos singulares.
 - Estudiar la posibilidad de extender la condición de corredor en determinadas áreas a la totalidad de la manzana afectada.
 - Reconocer situaciones particulares antes no contempladas para la generación de nuevos corredores. Generar un instrumento para promover la consolidación de corredores, con las siguientes pautas normativas: incremento de edificabilidad por modificación de perfiles; regulación de alturas de la edificación y ensanches; proveer de certificados de edificabilidad potencial transferibles.
- Perfeccionar y consolidar los **mecanismos participativos de gestión mixta**: coordinación interjurisdiccional; coordinación intramunicipal; financiamientos y emprendimientos mixtos público – privados; actualización de normativas municipales; fuentes externas de financiamiento; organización de distritos; mecanismos de control, fiscalización y gerenciamiento; políticas de difusión y promoción.
- Incrementar la **seguridad**: coordinación de la política de seguridad ciudadana con la Policía de la Provincia de Córdoba; rol de la Policía Municipal de Tránsito, coordinación y ordenamiento con la seguridad privada; factibilidad de cuerpos propios preventivos y de educación y orientación urbana; educación y seguridad vial.



- Incrementar la seguridad y el control de la vía pública.
- Reforzar el ejercicio del poder de policía municipal para evitar el vertido de líquidos cloacales en la red de desagües pluviales.
- Revisar los aspectos normativos para la determinación de mayores retiros de la edificación que permitan generar reservas de capacidad de estacionamiento en los límites Norte y Este del Área Central (áreas de borde del Bv. Guzmán-Bv. Perón).

c.2. Proyectos

USOS DEL SUELO

- ❖ Refuncionalización de la zona del ex-Mercado de Abasto: Museo Nacional de Bellas Artes y Plaza de la Música. Peatonalización Pasaje Pérez. Continuación de la construcción de la sede del Concejo Deliberante. Promoción de los emprendimientos inmobiliarios; reutilización de infraestructuras edilicias desafectadas de sus uso originales (molinos, silos, galpones).
- ❖ Refuncionalización del Mercado Sur.
- ❖ Refuncionalización del Mercado Norte. *Mercado Norte (2ª etapa): reubicación y completamiento del mobiliario, kiosco de expendio de cospeles; señalización horizontal y vertical.*
- ❖ Refuncionalización del Hospital San Roque.
- ❖ Promoción de la manzana 20 del Banco de la Provincia de Córdoba como nuevo nodo de desarrollo.
- ❖ Proyectos de puesta en valor del patrimonio arquitectónico y urbanístico.

MOVILIDAD

- Generar vías y estacionamiento a nivel de subsuelo en los siguientes corredores:
 - Av. Chacabuco-Av. Maipú, tramo entre Bv. San Juan y Río Suquía.
 - Av. Gral. Paz-Av. Vélez Sarsfield, tramo entre Plaza Vélez Sarsfield y Río Suquía.
 - Av. Colón-Av. Olmos, tramo entre la Plaza Colón y el Río Suquía.
 - Av. Humberto Primo-Av. Sarmiento, tramo entre el Puente Sarmiento y la calle Avellaneda.
- Ensanchar la Av. Maipú entre Av. Sarmiento y Bv. Guzmán.
- Ampliar la red de trolebuses generando carriles selectivos:
 - ⊕ Carril selectivo Sector Bv. Chacabuco desde Plaza España hasta Bv. Illía:
 - *Mejoramiento y readecuación del contrapiso y solado existente acorde a la refuncionalización del cantero.*
 - *Forestación: revisión, mejoramiento e incremento acorde a los nuevos espacios de descenso, recreación y paradas del transporte urbano.*
 - *Reubicación de refugios, postes y pantallas de las paradas de transporte urbano.*
 - *Reubicación y completamiento del mobiliario, kiosco de expendio de cospeles.*
 - *Señalización horizontal y vertical.*



- ⊕ Carril selectivo en el Bv. Chacabuco – Av. Maipú.
- ⊕ Extensión del trazado del boulevard Chacabuco hasta la calle San Jerónimo:
 - *Realización nuevo cordón vereda.*
 - *Forestación: acorde a la tipología del cantero del sector anterior y de los nuevos espacios de descanso, recreación y paradas de transporte urbano.*
 - *Reubicación y completamiento del mobiliario, kiosco de expendio de cospeles, paneles de información.*
 - *Señalización horizontal, vertical y cartelería de información.*
 - *Readecuación de semáforos acorde a los nuevos movimientos.*
- Reestructurar el borde Costanera Sur entre puentes Maipú y Centenario.
- Construir de playas públicas y/o privadas de estacionamiento.
- Promover selectivamente el ensanche de una de las veredas en arterias del Área Central/- Rediseñar carriles de circulación.

ESPACIO PÚBLICO

- ✓ Tratamiento paisajístico y refuncionalización de la Plaza San Martín; Plazoletas Rafael García, La Merced, Malvinas, San Roque, Santo Domingo, del Fundador, del Virrey, Plaza de la Intendencia.
- ✓ Nuevos formatos de Espacios Públicos: ex Plaza General Paz y Plaza Vélez Sarsfield
- ✓ Recuperación y puesta en valor de la calle 27 de Abril; sustitución de solado desde Maipú hasta La Cañada.
- ✓ Recuperación de La Cañada: veredas, iluminación, forestación y mobiliario, primera etapa desde Colón a Bv. San Juan.
- ✓ Puesta en valor Calle Caseros 0-100; Calle Obispo Trejo 100-200, Peatonal Rivera Indarte 0-200.
- ✓ Completamiento del sistema de áreas peatonales con recorridos mixtos vehicular/peatonal.
- ✓ Reparación de solados de calles peatonales y veredas.
- ✓ Iluminación, mobiliario urbano y Ordenanza de publicidad.
- ✓ Parquización sobre eje de vías del ferrocarril.
- ✓ Recuperación paisajística del cauce del Río, reforzar el verde lineal del río con Parque Urbano.
- ✓ Recuperación de fachadas y monumentos.
- ✓ Plan de mobiliario urbano, señalética y cartelería.

d. Caracterización preliminar de las subáreas emergentes de los planes

En aquellos planes en los que se reconocen diversas subáreas del Área Central, hay bastante coincidencia en que son las siguientes: Sector Centro Histórico Tradicional, Sector Mercado Norte, Sector San Roque, Sector Ferrocarril Mitre, Sector Portal del Abasto, Sector borde del Río Suquía, Sector Alberdi.

Se realiza a continuación una síntesis de las características más relevantes señaladas en los planes respecto de estas subáreas.



Sector Centro Histórico Tradicional

Es el casco fundacional contiene el más relevante legado histórico y patrimonial de la ciudad. Se caracteriza por la fuerte concentración y diversificación de actividades y una cierta especialización por subáreas (cultural, comercio minorista y mayorista, bancaria, etc.), por tener una red de espacios públicos peatonales, galerías comerciales, plazas y plazoletas que articulan las diferentes actividades que se pueden recorrer y ofrecen nuevas lecturas del conjunto del centro histórico; por ser la zona de atracción de importantes flujos de tránsito y transporte. El incremento de los valores del suelo induce una ocupación más densa, presionando por la sustitución tipológica y cambios en la organización del tejido urbano.

Pero en los últimos años, el centro histórico muestra un progresivo deterioro de su calidad urbana ya que hubo cambios en las pautas de habitación y consumo de gran parte de la población, como se evidencia en el gran crecimiento del barrio Nueva Córdoba; inauguración de nuevos equipamientos culturales y recreativos (Museo Caraffa, Museo P. Ferreira y Paseo del Buen Pastor) que produjeron una atracción de actividades hacia esa zona que compiten con la vitalidad del centro tradicional.

Sector Mercado Norte

Se caracteriza por la potencialidad que le brinda la existencia de elementos significativos que generan un sistema urbano de alto valor ambiental. Tiene dos sectores diferenciados:

Área Próxima al Mercado: el edificio histórico del Mercado Norte es un centro comercial y administrativo y nodo generador de una gran cantidad de actividades y viajes desde y hacia su localización. Tiene un sistema de espacios urbanos, calles, pasajes y plazas en condiciones de ser recuperados junto a una serie de edificaciones aptas de renovarse a corto plazo por ser depósitos o edificios deteriorados sin valor. En el horario nocturno, cuando cesan las actividades comerciales, se desarrollan las actividades marginales producto de la falta de control del espacio público.

Arco Norte del Río Suquía: este ámbito está ligado a las proximidades del Río Suquía y rodea al área próxima al mercado.

Con la ejecución del sistema vial costanero realizado en los años 80 se generó un nuevo frente urbano, transformando las riberas en un eje verde y recreativo y en una nueva vía de conexión vehicular oeste-este.

En el sector hay normativa especial, que flexibiliza los patrones de asentamiento normativos en cuanto a la intensidad de ocupación, perfiles, etc., pero ello no contribuyó al desarrollo del área.

Se hipotetizaba que con la construcción de la sede del Concejo Deliberante podrían generarse otros emprendimientos que traccionarían la expansión de funciones centrales hacia el borde del río Suquía; pero la interrupción de su construcción, no ha permitido verificar esta hipótesis.

Se considera determinante el rol del sector público como promotor del área.

Bordes cercanos al Río Suquía

En una zona en proceso de envejecimiento y empobrecimiento de la población y fuga de actividades económicas y de residentes con mayor poder adquisitivo; se suma el difícil acceso y habitabilidad del sector.



No obstante ello, la zona tiene un potencial económico, turístico e histórico, que podría conducir a su revitalización social y económica, con influencia positiva sobre el conjunto del área.

Sector “Portal del Abasto”

El sector tiene una privilegiada ubicación y accesibilidad al centro de la ciudad, dotación de infraestructuras, gran calidad ambiental y paisajística y capacidad para absorber mayores densidades edilicias, características que implican un alto potencial para promover transformaciones urbanas y para recuperar la centralidad de un sector degradado, mediante la localización de nuevas actividades residenciales, comerciales, recreativas y de servicios.

El proyecto Portal del Abasto tenía la finalidad de la recuperación del área norte del centro de la ciudad, con eje en el Río Suquía, revalorización y promoción del sector con intervenciones como la localización de la nueva sede del Concejo Deliberante de Córdoba y la definición de un nuevo polígono normativo con áreas de actuación, establecidas según las cualidades particulares de entorno, trazado, tejido y articulación urbana (Bv. Las Heras, Parque Las Heras, Pasaje Pérez, e Mercado de Abasto, el borde Norte del Área Central, desembocadura de La Cañada).

Por otra parte, se están desarrollando varias inversiones inmobiliarias (edificio Coral State, torres Capitalinas, Córdoba Tower II, el predio de la ex-Feigin).

Sector San Roque

Es uno de los sectores con mayor nivel de degradación del Área Central. Una de las causas es la desactivación de la Estación de la línea del Ferrocarril Gral. Bartolomé Mitre, lo que generó la baja de la rentabilidad del sector, causando una sobreexplotación de la infraestructura edilicia para mantener su rentabilidad con la consiguiente sobrecarga, tugurización, expulsión de la población y degradación continua del Sector. A ello se suma el traslado de los Hospitales de Niños y San Roque, y los impactos del crecimiento de flujos vehiculares hacia la Estación Terminal de Ómnibus y su expansión, la Terminal del Bicentenario.

Sector Alberdi

El Barrio Alberdi constituye la primera expansión del casco fundacional. En ella se localizan dos equipamientos estructurantes a escala urbana: el Palacio Municipal y el Palacio de Tribunales. Además, el área conformada por el Paseo Sobremonte, la Plaza de la Intendencia y la Plaza Italia, lo que le otorga una particularidad ambiental especial.

Los bordes de La Cañada se caracterizan por tener predominantemente un tejido urbano continuo de 36 metros de altura con edificios destinados principalmente a vivienda, oficinas, alternado con usos administrativos y hotelería, actividad que genera un nuevo dinamismo, tanto de afluencia de pasajeros como de gran cantidad de eventos empresarios, culturales, científicos y políticos. Coexisten, además, usos comerciales y de servicios en las plantas bajas de las edificaciones, y estacionamientos en grandes parcelas vacías; además hay diversas sedes sociales de sindicatos, colegios profesionales, pequeños centros de salud especializados, despachos profesionales y una importante oferta educativa.



El resto del sector Alberdi presenta una imagen heterogénea, con un marcado proceso de sustitución tipológica que da como resultado un espacio urbano heterogéneo, con diferentes alturas y volúmenes, diversos retiros de las líneas de fachadas, todo lo cual debilita la configuración la manzana.

Por ser un sector de paso en la vinculación Área Central con las zonas Oeste y Noroeste de la ciudad, el uso de las calles es en general conflictivo tanto por estar atravesada la zona por ejes de ingreso y egreso al centro, como por la presencia de equipamientos de convocatoria masiva. Además, las veredas son angostas y el arbolado urbano es casi inexistente y la demanda de estacionamiento en el Centro Histórico impacta negativamente al generar congestión y degradación en sus zonas aledañas.

Sector Ferrocarril Mitre

El área comprendida entre Bv. Illía, Bv. Chacabuco-Maipú, Av. Olmos y Bv. Perón es una de las zonas más deterioradas del Área Central debido a las siguientes situaciones: la pérdida del rol dinámico de actividades vinculadas con el ferrocarril que generan predios vacantes con imagen de abandono, conflictos de usos y efecto barrera para la integración con su entorno próximo; pérdida de numerosas actividades económico-sociales y de residentes de mayor poder adquisitivo; disminución de la rentabilidad del sector causando una sobre-explotación de la infraestructura edilicia a fin de mantener su rentabilidad con la consiguiente sobrecarga, tugurización, expulsión de la población y acelerando el proceso de degradación; equipamiento hotelero en proceso de deterioro, si bien siguen prestando servicios, aunque con cambios de usos y desmejoramiento de su calidad de servicios, en algunos casos.

El traslado del Hospital de Niños y del San Roque a la zona de la Bajada Pucará y el creciente flujo de movimientos hacia la Estación Terminal de Ómnibus, genera un nudo vehicular conflictivo.

Sin embargo, existen la potencialidad de rescatar infraestructuras, predios y edificios de alto valor significativo hoy en desuso -Estación Ferrocarril Gral. Mitre, molinos harineros- y aprovechar el potencial económico, turístico e histórico de la zona para su revitalización social y económica e impacto positivo en el Centro.



1.2.4. Síntesis de los proyectos

De los proyectos relevados, orientados a la actuación, sean de ideas y/o proyectos de obra física concreta, se destaca como temática de abordaje principal la **Movilidad** peatonal, masiva, y la cuestión de accesibilidad. En segunda instancia, los aspectos orientadores se centran en la **Renovación urbana** y los **Espacios Verdes Públicos**, y en el tema **Patrimonio** y su consideración por ejemplo, como atractivos turísticos.

Se considera de gran relevancia el proyecto de **Puesta en Valor de la calle San Jerónimo**, tanto por los objetivos que se plantean vinculados con la revitalización de esta calle de valor histórico visualizado como eje eco-ambiental y turístico cultural accesible, para una mejora de la oferta y demanda turística, como por los beneficios sociales, públicos y del sector privado que propone. La relevancia también se centra en la multiplicidad de actores que participan de este proyecto (detallados en la ficha de relevamiento del mismo), constituyendo un proyecto piloto integral dentro del Área Central que trasciende la zona del microcentro.

Asimismo, el proyecto de **Revitalización del Centro Histórico y sistema de peatonales** (sector del microcentro), formulado bajo una gestión de financiamiento mixta (Municipio/BID), aporta intervenciones de cambios de solados, iluminación (LED), incorporación de vegetación, y nuevo mobiliario urbano e infraestructura; intervenciones a considerar para una propuesta integral con otros aspectos además de los concernientes principalmente en el espacio público.

Por otro lado, el proyecto de desarrollo y gestión mixta, **Desarrollo de circuitos turísticos accesibles en el Casco Histórico y Área Central de Córdoba**, incorpora la idea de accesibilidad para todos a los atractivos turísticos, favoreciendo el desplazamiento autónomo de todos los turistas. Las acciones planteadas en este proyecto se consideran muy importantes para interrelacionar con las intervenciones del proyecto de revitalización comentado anteriormente, destacándose en éste, además de acciones físicas, acciones de capacitación y formación en la temática con una visión más específica respecto al tema discapacidad.

Otros proyectos de importancia, en tanto nivel de ideas creativas, alternativas y de integración del centro, sus bordes, y su interioridad, son **los tres primeros premios del Concurso de Ideas convocado por el Colegio de Arquitectos de la Provincia de Córdoba: Proyecta Córdoba, Imagina el Centro**. Los mismos permiten observar, a partir de proyectos: la escala metropolitana que presenta el Área Central y su fuerte relación con el área pericentral (Parque Central Urbano Metropolitano y subcentros); un potencial anillo perimetral de transporte público masivo con nuevos usos y equipamientos estructurantes (en sectores norte-sur); y la gran potencialidad de los límites norte y este del Área Central constituido por el río Suquía, como parte y no como borde. Constituye un interesante antecedente para posibles convocatorias que incorporen al actor público municipal como principal promotor, junto con otras instituciones involucradas con el Área Central.



En síntesis, los proyectos relevados consideran dos escalas: el microcentro, y una escala mayor a modo de Área Central expandida, destacándose el eje San Jerónimo como un ámbito de proyecto transversal a la idea de área, que integra realidades desde los bordes del Área Central hasta su corazón mismo, como es Plaza San Martín.

En general, los proyectos planteados a nivel de ideas aportan, con una visión diferente, soluciones ante problemáticas y potencialidades del centro, con intervenciones desde lo urbano, desde los elementos estructurantes de la ciudad.

Por otro lado, los proyectos que involucran etapas de ejecución, o que proponen concretamente obras, han sido planteados como respuesta a demandas y problemáticas puntuales. Su formulación en general es desde una gestión mixta, y algunos con participación ciudadana mediante instituciones representantes. Esto evidencia cierta experiencia en modos de gestión compartida donde la presencia de más de un actor promovería el seguimiento y abordaje de los proyectos desde diferentes puntos de vista.



SUBETAPA 1.3. SÍNTESIS COMPARATIVA DE LOS LÍMITES DE LAS ÁREAS/SUBÁREAS DETERMINADAS EN LOS ANTECEDENTES

1.3.1. Síntesis comparativa de los límites de las áreas y subáreas

Para dar respuesta al *Resultado 1.2. Re-definición de los límites del Área Central Córdoba*, se consideraron principalmente los antecedentes de los *planes* analizados que involucran el Área Central, y aquellos específicos del Área, como así también las *normativas urbanas* aplicables a la misma.

En los Gráficos 1 a 8 se muestran los límites planteados en los diversos estudios, y en los Gráficos N° 9 y 10 se realiza una síntesis en la que se superponen todas las delimitaciones. De la comparación de la delimitación del Área Central que surge de estos antecedentes, se observa que todos coinciden con el límite Norte y Este (Río Suquía). Respecto del límite Sur, la mayoría de los planes, considera el barrio Nueva Córdoba como parte del Área Central, e inclusive Barrio Güemes. El límite Oeste es el que presenta mayor variación según los diversos planes.



En relación con los límites del Área Central planteada por la convocatoria del Estudio ADEC 2016, el equipo técnico coincide en sus límites Norte, Este y Sur. Quedaría por definir el límite Oeste, para el cual se plantea las calles Mariano Moreno-Rodríguez Peña como alternativa a las calles Avellaneda-San José de Calazans. Esta redefinición del límite Oeste surgirá de los estudios del Producto 3.

Para dar respuesta al *Resultado 1.3. Delimitación preliminar de áreas, subáreas, ejes/corredores y nodos*, para realizar el Diagnóstico para Producto 3, en una primera aproximación a tal delimitación, se reconocen los siguientes ámbitos espaciales, según se muestra en el Gráfico N° 11.



Gráfico N° 11: Delimitación preliminar de áreas, subáreas, ejes/corredores y nodos

Áreas:

- Microcentro/Centro tradicional Incluye área peatonal, nodo Plaza San Martín y equipamientos de su entorno <Catedral-Cabildo>
- Área Norte, desde Av. Humberto Primo-Av. Sarmiento hasta el río Suquía
- Área de transición Microcentro-Área Norte, entre Av. Humberto Primo-Av. Sarmiento y Av. Colón-Av. Olmos
- Área San Roque-Mitre, desde Av. Chacabuco-Av. Maipú hasta el río Suquía
- Área Alberdi/transición microcentro-Alberdi, desde La Cañada hacia el oeste

Subáreas:

- Subárea Mercado Sur y entorno de comercio mayorista.
- Subárea con nodo educativo UNC-Colegio Montserrat y nodo Patio Olmos-Teatro Libertador Gral. San Martín.



- Subárea Mercado Norte – Borde del Río Suquía. Nodo principal: Mercado Norte.
- Subárea San Roque: nodo Hospital de Urgencias; nodo Nueva Casa de Gobierno-Centro Cívico del Bicentenario.
- Subárea Mitre: nodo principal: Terminal de Ómnibus T1 y T2.
- Subárea Alberdi: nodo Palacio Municipal-Palacio de Tribunales, Paseo Sobremonte, Plaza de la Intendencia, Plaza Italia; nodo Plaza Colón.

Ejes estructurantes:

- Av. Gral. Paz-Av. Vélez Sarsfield; Av. Maipú-Bv. Chacabuco; Bs. Illía-bv. San Juan; Av. Colón-Av. Olmos; Av. Humberto Primo-Av. Sarmiento; calles Independencia-San Martín; calles Ituzaingó-Gral. Paz; calles 9 de Julio-25 de Mayo; calle San Jerónimo; corredor La Cañada –calles Marcelo T. de Alvear y Figueroa Alcorta–.

Nodos estructurantes:

- Intersección Bv. San Juan-Av. Vélez Sarsfield y sus bordes con usos del suelo estructurantes y equipamientos institucionales, comerciales de escala urbana-regional, y elementos patrimoniales significativos.
- Intersección Av. Colón-Av. Gral. Paz y sus bordes con usos del suelo estructurantes y equipamientos institucionales administrativos.
- Intersección Av. Chacabuco-Bv. Illía y sus bordes con usos del suelo estructurantes.



CONCLUSIONES

A modo de conclusión, ante un gran volumen de documentos relevados, consultados y analizados particularizadamente –estudios e investigaciones, planes, publicaciones existentes– y de las consultas a informantes clave e instituciones, en referencia al Área Central de Córdoba, se observó lo siguiente:

- Los aspectos que predominan en un alto porcentaje de antecedentes se refieren a un abordaje del área desde los aspectos urbanos, físicos, histórico patrimoniales, la calidad ambiental del espacio público y del paisaje, la movilidad (tránsito y transporte); escasamente se abordan temas económicos productivos del área y de infraestructura; y prácticamente son muy pocos los diagnósticos y análisis a nivel social y en materia de gestión pública.
- Las principales problemáticas que se señalan se enmarcan en cierta degradación del área, baja calidad ambiental del espacio urbano; contaminación visual, sonora y ambiental; decrecimiento de población residente, debilitamiento de la actividad comercial, conflictos con la venta informal, inseguridad, invasión del vehículo particular, entre otras cuestiones.
- Las potencialidades que se destacan son: la permanencia de su vitalidad –al menos con distinta temporalidad–, representatividad significativa y simbólica como el centro de la ciudad que tiene manifestaciones de todas las etapas históricas de la misma, y que su alcance trasciende la escala urbana siendo lugar de abastecimiento a nivel metropolitano y regional. Su rol turístico y comercial se reconoce como una potencialidad a reforzar y trabajar para un mayor desarrollo.
- Existen estudios singulares y específicos de los componentes del Área Central como pueden ser registros arqueológicos que aún persisten hasta hoy; o proyectos de ideas que lo visualizan con gran potencialidad hacia el futuro.
- Los problemas más acuciantes, cotidianos y centrales del área han sido expuestos por distintos actores entrevistados, así como iniciativas y posibles soluciones y propuestas para abordar algunos de ellos.
- Se reconoce en algunos estudios la presencia de subáreas, sectores o zonas, que fueron teniendo distinto ritmo y perfil de desarrollo, vinculado también a procesos de transformación histórica que producían ruptura o continuidad de los sectores o zonas.
- La inclusión de Nueva Córdoba al ámbito del Área Central, en varios antecedentes, distorsiona o generaliza aspectos poblacionales y de desarrollo e inversión que no son reales en el Área Central.
- La fecha de varios antecedentes reflejan desactualización de ciertas problemáticas y/o potencialidades (decisiones de gestión y contextos políticos diferentes; por ejemplo: el servicio de transporte público, aspectos poblacionales, desenvolvimiento de la actividad económica comercial, etc.).
- Buena accesibilidad al Área Central en cuanto a estructuración de red vial, oferta física de vías de circulación, pero saturación y congestión respecto al volumen de tránsito. Necesidad de gestionar la movilidad en el Área Central, posiblemente con ciertas acciones permanentes y algunas temporales.



- Falta de cultura urbana en el uso del espacio urbano colectivo, del espacio público, de educación vial. Necesidad de reforzar normas de convivencia urbana, de ordenamiento colectivo.

Finalmente, cabe destacar que resultan de gran importancia los resultados de los contenidos obtenidos en la búsqueda de antecedentes como insumo para el Diagnóstico del Área Central a realizar en el Producto 3.

D2 P2

Relevamiento de experiencias
exitosas de recuperación de
Áreas Centrales



RESULTADOS DEL PRODUCTO 2

INTRODUCCIÓN

El Documento que se presenta contiene los resultados de las tareas realizadas vinculadas con el **Producto 2**.

La finalidad de este Producto es el relevamiento y análisis de “experiencias exitosas” de recuperación de áreas centrales en otros países del mundo, que contenga las siguientes actividades:

- a) Identificar experiencias exitosas de recuperación de Áreas Centrales.
- b) Relevar fuentes de financiamiento para proyectos de recuperación de áreas centrales.
- c) Relevamiento e identificación de organismos o tipos de organización que ejecutaron proyectos de recuperación de Áreas Centrales.

A tales efectos, se han relevado varios casos de experiencias que tiene la finalidad de recuperar áreas centrales, de los cuales se han seleccionado diez para su análisis particularizado, por considerar que los mismos ofrecen aportes significativos que podrían considerarse para el caso del Estudio del Área Central de la Ciudad de Córdoba.

Por otra parte, se parte de considerar que la **recuperación de áreas urbanas centrales es un proceso** a través del cual se promueve el **mejor uso en términos sociales, económicos y espaciales-ambientales** de una **zona urbana central** que padece deterioro social, económico y físico e infrautilización de sus edificios, suelo, infraestructuras, equipamientos o espacios públicos.

Los casos analizados son los siguientes:

1. Recuperación urbana de la Zona Este del Área Central de Washington –Penn Quarter– Distrito de Columbia, Estados Unidos
2. Programa de Recuperación del Centro Histórico de Quito, Ecuador
3. Programa de Repoblamiento del Centro de Santiago de Chile, Chile
4. Plan de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México, México
5. Plan Maestro Centro Histórico de Lima al 2025 (PM-CHL), Perú
6. Plan CHA. Plan Maestro para de revitalización del Centro Histórico de Asunción, Paraguay
7. Plan de Manejo del Casco Histórico de San Telmo, Montserrat y su Entorno, Buenos Aires, Argentina
8. Plan Micro Centro de la Ciudad de Buenos Aires, Argentina
9. PEPRI CENTRO. Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Centro Histórico de Málaga. Avance 2014
10. High Line New York City, Estados Unidos

Para realizar el análisis de los casos, se elaboraron fichas en las que se sistematizó la información emergente de los mismos, según los siguientes aspectos:

- Nombre del caso
- Ubicación



- **Ámbito de Actuación. Forma-Dimensiones del Ámbito de Actuación**
- Año
- Contexto
- Tipo de Intervención propuesta (Plan, Programa, Proyecto)
- Objetivo principal (recuperación, renovación, etc.)
- Acciones de la intervención
- Proceso de la intervención
- Modalidades e instrumentos de gestión (pública, privada, mixta. Convenios. Concertación. Otros. Organismos/Actores ejecutores de la Intervención
- Actores involucrados en la gestión
- Metodología de trabajo con actores
- Tiempos-Plazos-Etapas
- Instancia de la intervención: Concretada - En proceso – Propuesta
- Principal aporte
- Fuentes de información

Es importante señalar que el sentido de “experiencias exitosas” de recuperación de áreas centrales es relativo, dado que lo que surge de los diversos casos identificados y/o analizados, es que tal éxito se visualiza sólo en determinados aspectos. Entre esos aspectos, se señalan los siguientes:

- ✓ Actuación y compromiso del sector público. Liderazgo público. Inversiones públicas.
- ✓ Actuación concertada de los actores públicos y privados entorno a un proyecto integral de transformación y desarrollo a largo plazo capaz de modificar la imagen de deterioro del área y atraer nuevos habitantes, usuarios y actividades.
- ✓ Generación de asociaciones públicas-públicas y/o públicas-privadas para gestionar la recuperación de las áreas centrales deterioradas.
- ✓ Asignación correcta y equilibrada de responsabilidades entre los actores. En el caso del sector público, el mejoramiento de las infraestructuras, equipamientos, espacios públicos, accesibilidad, movilidad, servicios públicos. En el caso del sector privado, desarrollo de proyectos rentables, inversiones en viviendas, comercios y equipamientos.
- ✓ Participación activa de todos los actores interesados: gobierno municipal, comunidad organizada, propietarios, inversores inmobiliarios, empresas y familias.
- ✓ Obtención de un amplio consenso de todos –o de la mayoría– de los actores involucrados en el futuro del área.
- ✓ Desarrollo económico a través del crecimiento de las actividades existentes y de la atracción de nuevas actividades. Generación de empleos. Sector privado, principal actor.
- ✓ Mecanismos de financiamiento que contribuyeron al proceso de recuperación.
- ✓ Aspectos metodológicos del proceso de planificación y/o programación de las acciones de recuperación.
- ✓ Impacto mediático como estrategia para cambiar la imagen del área deteriorada.
- ✓ Continuidad de las acciones.



El presente documento se organiza del siguiente modo:

Parte 1:

10 Fichas de Sistematización de Experiencias de Recuperación de Áreas Centrales

Parte 2:

- Sistematización de las temáticas clave en las experiencias de recuperación de áreas centrales
- Estrategias de intervención para la recuperación de Áreas Centrales
- Fases del proceso de recuperación de las áreas centrales
- Instituciones y/o unidad ejecutora-gestora de las intervenciones
- Instrumentos de gestión para la recuperación de áreas centrales - fuentes de financiamiento
- Aportes para el caso del Área Central Córdoba



**FICHA Nº 1:
SISTEMATIZACIÓN DE EXPERIENCIAS DE RECUPERACIÓN DE ÁREAS
CENTRALES**

→ Nombre del caso

Recuperación urbana de la Zona Este del Área Central de Washington –Penn Quarter– Distrito de Columbia, Estados Unidos

→ Ubicación

Washington, Distrito de Columbia.

Población de Penn Quarter: 56.736 hab.

Población actual: aproximadamente 600.000 hab.

→ Ámbito de Actuación. Forma-Dimensiones del Ámbito de Actuación

Zona Este del Área Central de la Ciudad de Washington DC.

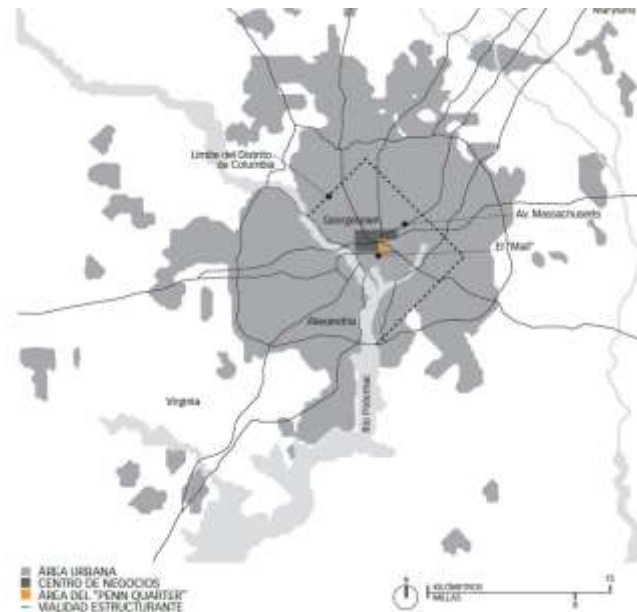


Gráfico: Localización del Penn Quarter

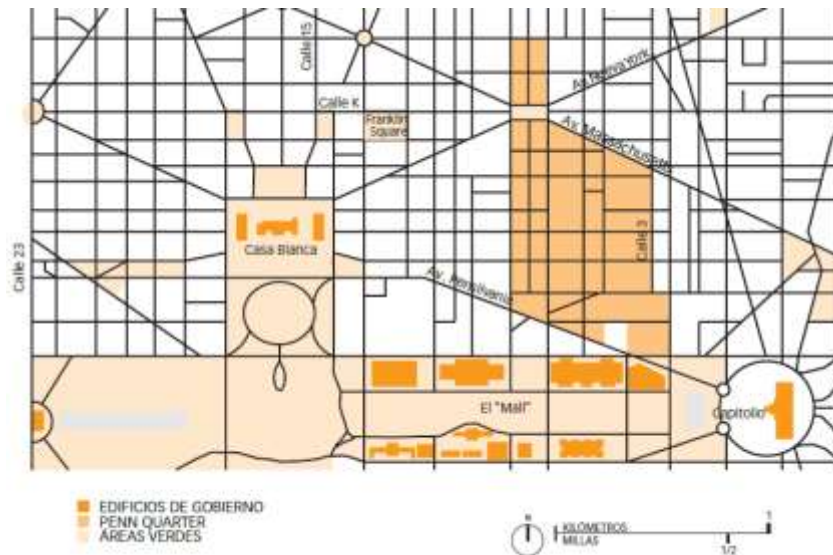


Gráfico: Área de recuperación del Penn Quarter, entre el Capitolio y la Casa Blanca

→ Año
1990-2005

→ Contexto

La ciudad de Washington es el centro de la Región Metropolitana de Washington (RMW), y forma parte de un importante corredor urbano junto con las ciudades de Baltimore, Filadelfia, Nueva York y Boston; concentra funciones de decisión, económicas y de investigación de prestigio mundial. Washington albergaba el 20% de la población total de la RMW, y este porcentaje ha descendido progresivamente en los últimos 20 años y la tendencia muestra que continuaría haciéndolo.

El área central de Washington tuvo un largo proceso de decadencia económica y deterioro social que generó una gran reducción de la población residente, la desaparición de muchas de las actividades económicas vinculadas a las viviendas, la caída de los precios de las propiedades, el deterioro físico de los edificios, muchos de los cuales permanecieron abandonados por muchos años.

El gobierno municipal durante varios años había intentado estimular el desarrollo de la zona Este localizada entre el Capitolio y la Casa Blanca, próxima a los principales museos y puntos de atracción turística de la ciudad. Por ello, la Oficina de Planificación del Distrito de Columbia desarrolló un Plan de Rehabilitación para las áreas deterioradas de la ciudad cuya ejecución se inició en los años 1980, incluyó la construcción del antiguo Centro de Convenciones y la recuperación del área de la avenida Pensilvania desarrollado por una corporación pública con financiamiento del Congreso. Pero estas acciones sólo tuvieron resultados parciales.



Por la recesión económica y por la inoperancia administrativa, se redujo la demanda de vivienda, se deprimió el precio de los inmuebles y el rendimiento de los impuestos inmobiliarios.

En la década de 1990, la zona Este fue objeto de importantes inversiones privadas en oficinas, comercio y residencias.

Este caso ilustra cómo el sector privado se mostró dispuesto a invertir en una zona de localización privilegiada en la región metropolitana, gracias al esfuerzo y estímulo del sector público.

→ Tipo de Intervención propuesta (Plan, Programa, Proyecto)
Programa de rehabilitación.

→ Objetivo principal (recuperación, renovación, etc.)

Recuperación urbana.

El **objetivo** del gobierno de la ciudad era **recuperar el área de Penn Quarter** atrayendo capital privado para la rehabilitación de edificios existentes y para la construcción de nuevos edificios destinados a usos múltiples, de manera tal de generar una oferta equilibrada de oficinas, vivienda, comercio, equipamiento cultural y recreativo. En relación con el **uso del suelo residencial**, se pretendía **atraer**, preferentemente, **familias sin hijos, personas pertenecientes a la tercera edad y residentes solteros**, con el interés de vivir en un área con variados usos y cerca de los centros de empleo y las atracciones culturales y de recreación de Washington.

Se pretendía que el **área** ofreciera la **oportunidad de trabajar, comprar y recrearse** en un **contexto urbano diversificado** y con **marcado carácter patrimonial**. Este programa permitiría, además, conservar la estructura urbana tradicional de calle corredor, y preservar el patrimonio urbanístico y edificado de esta zona de la ciudad.

→ Proceso y Acciones de la intervención

A los efectos de apoyar la inversión privada, el gobierno de la ciudad otorgó **incentivos tributarios** para la **rehabilitación de edificios de valor patrimonial**. Ejemplo: edificio Landsburg (1992), destinado a usos residenciales, comerciales y culturales. Dado que fue exitosa esta acción, se logró despertar el interés de otros inversores privados por rehabilitar otros edificios existentes o construir otros de nueva planta.

El Municipio revisó y modificó la zonificación existente de los usos del suelo y de la edificación, para permitir la construcción de un equipamiento para eventos deportivos (Centro MCI, 1997).

Para lograr aumentar la recaudación por impuestos prediales, se pretendía aumentar el precio medio de los alquileres de espacios para oficinas y comercios. Con dicho incremento, el gobierno local podría destinar recursos adicionales para incentivar actividades urbanas centrales que diferenciaran los servicios comerciales y recreativos de Penn Quarter respecto de la oferta de los centros comerciales de la periferia.



El gobierno municipal apoyó otros proyectos como la construcción del Teatro Shakespeare y de galerías de arte, porque se pretendía aumentar el equipamiento cultural de la ciudad y ser el embrión de un distrito cultural que aumentaba el atractivo del área.

No se elaboró un proyecto sobre la imagen física pretendida para el área. Tampoco se creó una estructura de gestión descentralizada o especializada para la promoción de las inversiones en Penn Quarter.

En 1997, se estableció una **Zona de Mejoramiento de Negocios** <Business Improvement District ZMN> para el Centro del Distrito de Columbia en la que quedaba incluida la zona del Penn Quarter. Una ZMN es un sistema de organización y financiación utilizado por propietarios de comercios, empresas y organizaciones de la comunidad para mejorar el entorno de negocios del área en la cual operan, y cuya autorización la concede el municipio. Esta organización puede generar impuestos o contribuciones adicionales a los impuestos de base territorial municipales, para las acciones de mejoramiento del área.

Las acciones previstas para acelerar el proceso de recuperación la ciudad eran: establecer algunas **zonas de reducción temporal de impuestos** para alentar las inversiones pioneras en las áreas aledañas a Penn Quarter compensando el mayor riesgo que representan para los inversores; establecer un **impuesto adicional a los proyectos** sólo orientados a **usos de oficinas** en su programa, y los recursos recaudados por este impuesto se usarían para **subvencionar la construcción de viviendas** cuyo rendimiento para el sector privado fuera menor que los obtenidos con oficinas; poner en marcha un **servicio circular de trolebús** para transportar a pasajeros dentro de un circuito que vincule espacios nucleares de Washington con estacionamientos para automóviles y estaciones de metro.

Por otra parte, se estaba estudiando la posibilidad de **facilitar financiamiento complementario** para la construcción de algunos proyectos con el objetivo de alcanzar una **proporción adecuada de viviendas**. Se estaba examinando la posibilidad de establecer un **Fideicomiso para Vivienda Económica** financiado con donaciones de los inversores inmobiliarios, para subsidiar proyectos de vivienda para familias de bajos ingresos.

Con el fin de ayudar a consolidar este proceso iniciado a finales de los años 1990, la ciudad decidió localizar en el borde del área de recuperación el **nuevo Centro de Convenciones** apoyando, además, su ejecución. Si bien era incierto su impacto sobre la recuperación del área se suponía que ayudaría a sostener la actividad hotelera y servicios conexos.

→ Modalidades e instrumentos de gestión (pública, privada, mixta. Convenios. Concertación. Otros. Organismos/Actores ejecutores de la Intervención

La planificación urbana en Estados Unidos es una responsabilidad competencia de los departamentos de planificación de las ciudades. El proceso de planificación es de tipo piramidal y los técnicos se subordinan a las decisiones políticas, pero tiene en cuenta



también las opiniones de las organizaciones de la sociedad civil y se enmarca en la capacidad financiera de la ciudad. El **órgano clave de la planificación** es el **Departamento de Planificación** (Planning Department), que proporciona los recursos técnicos para la ejecución de los planes y cuyas recomendaciones se discuten en la **Comisión de Planificación del Consejo Municipal**, que es el órgano de decisión final sobre proyectos.

Los instrumentos de planificación urbana son: *plan director de uso del suelo*, con objetivos de largo plazo (entre 10 y 20 años) que regula el crecimiento urbano de la ciudad y su área de expansión (plan maestro <master plan> de uso del suelo); sus contenidos son: plan de ocupación del suelo (*land use plan*) y de localización de los equipamientos públicos de educación, recreación y deportes; proporciona el marco de referencia para la formulación del programa de inversiones (*capital improvement program*); se somete a la aprobación de la Comisión de Uso del Suelo (Zoning Commission) y luego debe ser ratificado por el Consejo Municipal, quien además vota el presupuesto para su ejecución. La finalidad de la *zonificación de usos del suelo* es proteger a los propietarios y usuarios de las molestias producidas por las instalaciones industriales y evitar la ocupación de zonas ecológicas o sensibles.

En el **plano institucional**, y para dar apoyo al proceso de rehabilitación de inmuebles, se creó una **Oficina de Acción para el Centro** que coordinaba las acciones de varios de sus departamentos para el **mejoramiento del espacio público y el paisaje urbano**.

→ Actores involucrados en la gestión

El Municipio y la Oficina de Acción para el Centro.
Los inversores privados.

→ Metodología de trabajo con actores

Se plantea un **método de concertación de intereses** para **captar inversiones inmobiliarias** que tengan usos mixtos y sean atractivas para una variedad de usuarios procedentes de distintos estratos socioeconómicos. Es una estrategia que permitió al municipio la *negociación con los propietarios e inversores* manejando en forma flexible algunos aspectos de la ordenanza de uso del suelo y edificación y que ofrecía *incentivos fiscales a la rehabilitación de edificios patrimoniales*. Este proceso de negociación con los propietarios e inversores se somete al **escrutinio público**, ya que las decisiones definitivas sobre los permisos de edificación las adopta el **Consejo Municipal en sesiones públicas**.

→ Tiempos-Plazos-Etapas

1990-2005

→ Instancia de la Intervención: Concretada - En proceso – Propuesta

Concretadas algunas instancias previstas en el Programa.

El proceso de inversiones iniciado a fines de los años 1990 continuó de forma sostenida con más de 60 proyectos ejecutados, en ejecución o planeados para los años 2002 a 2005. El número de proyectos completados o en ejecución entre los años 2000 y 2002 puso de manifiesto un proceso dinámico de inversión privada en la zona.



Los edificios de oficinas que se construyeron, fueron rápidamente arrendados y con un rendimiento de acuerdo con los volúmenes de venta de los centros comerciales de la periferia.

Se informa que el aumento de los precios del suelo y del espacio construido que se produjo en Penn Quarter era un indicador del éxito alcanzado por el proceso de recuperación. Sin embargo, la inversión se orientaba a consumidores de altos ingresos y hacia proyectos de oficinas. La demanda de espacio de oficinas mueve el mercado inmobiliario en la zona central de Washington y establece la base de precios con la que se miden otras inversiones. Para generar rentas equivalentes a las de las oficinas, los inversores en viviendas tendrían que cobrar un mínimo de US\$ 2.900 mensuales por un departamento de 65 metros cuadrados, cuando en otras zonas equivalentes en calidad y localización las viviendas de ese tamaño se arriendan por la mitad. Por ello es que se construyeron pocas viviendas.

Esta tendencia del mercado inmobiliario condujo a resultados que no estaban en sintonía con los objetivos que se había propuesto el municipio vinculados con lograr en la zona usos mixtos y albergar población de variados niveles de ingresos. Además, se estaba desplazando a los habitantes y comercios tradicionales del área y se dificultaba la construcción de espacio residencial y comercial accesible a los grupos de más bajos ingresos.

Dado que muchos inversores no lograban cerrar las cifras de inversión con proyectos que se ajustaran a la estructura de usos fijados por la normativa, habían iniciado negociaciones con el gobierno de la ciudad para que se incrementara el espacio de oficinas que podían construir.

En el informe se señala el supuesto de que en la segunda mitad de la década de 2000, el **proceso de rehabilitación de Penn Quarter** y de la **zona Este**, en general, perdería dinamismo y no se ajustaría a los objetivos y el ritmo que deseaba el gobierno de la ciudad.

También sería probable la negociación por parte de los inversores de lograr variaciones en la zonificación y en las disposiciones de construcción para poder ajustarse a las condiciones más volátiles del mercado.

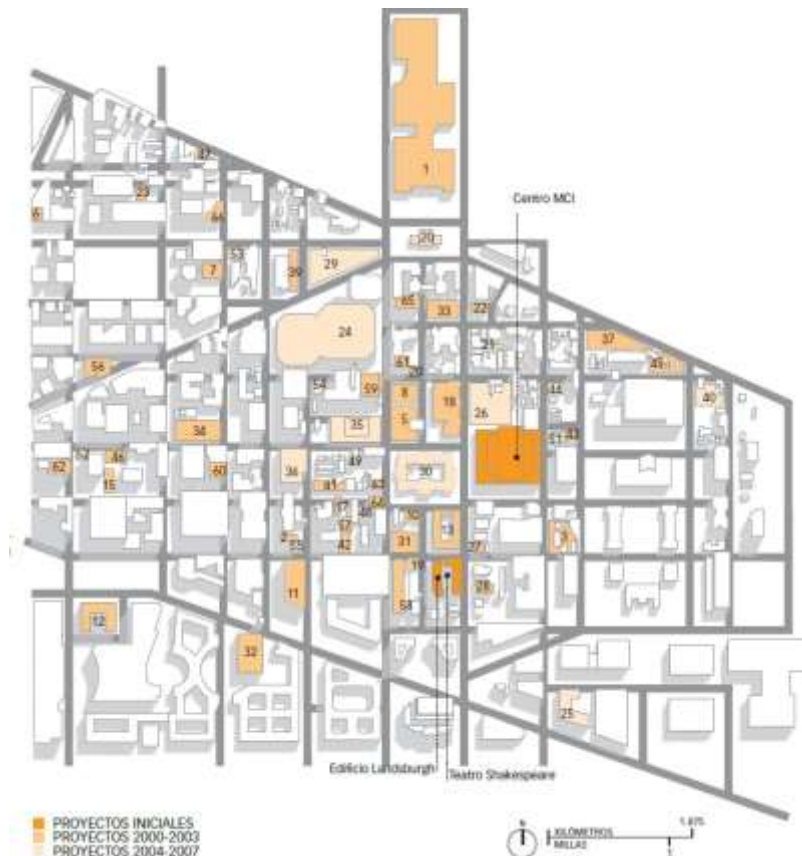


Gráfico: East End de Washington. Proyectos ejecutados, en ejecución y proyectados al año 2001

Según las publicidades que se encuentran en internet sobre este barrio, Penn Quarter -este antiguo centro de la ciudad-, se convirtió en un centro de arte, entretenimiento, hogar de numerosos restaurantes, galerías y tiendas de moda, y cuenta con un mercado al aire libre (Freshfarm).

El tipo de viviendas de este barrio se caracteriza por ser condominios de pequeño y mediano tamaño y edificios de departamentos. Ofrece departamentos de uno o dos dormitorios, y también casas de cuatro dormitorios. Tiene buena movilidad y es atractiva para diversos tipos de profesionales.

→ Principal aporte

Un **proceso de rehabilitación urbana financiado** por el **sector privado** está muy supeditado a los **ciclos de mercado inmobiliario** y difícilmente se ajuste al marco temporal fijado por los planificadores y políticos.

Cuando se pretende lograr **proyectos** cuya **rentabilidad sea suficiente** para **atraer inversores** pero que contenga una proporción aceptable de **usos comerciales, residenciales, de recreación y cultura**, se requiere un proceso de negociación con los inversores.



Es importante que este proceso de negociación con los propietarios e inversores se someta al escrutinio público.

La posibilidad de subsidiar la construcción de viviendas, sobre todo accesibles a familias de ingresos modestos, es una opción que despierta interés y contribuye al logro del objetivo de diversificar los usos del área de recuperación..

La localización de equipamientos de espectáculos -como es el caso del Centro MCI- puede generar externalidades positivas:

- Atraer público los fines de semana y también muchos días laborables en espectáculos deportivos u de otro tipo, nocturnos, con el consiguiente incremento en la asistencia a restaurantes y comercios próximos.
- Lograr que las personas que viven en la periferia y que trabajan diariamente en el centro, lo redescubran como lugar de recreación y hasta como lugar de residencia.
- Aumentar la frecuencia y tiempo de las visitas al área central.

→ Fuentes (de la información)

Volver al centro. La recuperación de áreas urbanas centrales. Rojas Eduardo. Colaboradores Villaescusa Eduardo Rodríguez. Wegelin Emiel. 2004. Banco Interamericano de Desarrollo. Departamento de Desarrollo Sostenible.

Consultado en el sitio

<https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/202/Volver%20al%20centro.pdf?sequence=1>

<http://www.longandfoster.com/DC/Washington/Penn-Quarter>



**FICHA Nº 2:
SISTEMATIZACIÓN DE EXPERIENCIAS DE RECUPERACIÓN DE ÁREAS
CENTRALES**

→ Nombre del caso

PROGRAMA de RECUPERACIÓN del CENTRO HISTÓRICO de QUITO, ECUADOR

→ Ubicación

Población del Centro Histórico: **40.587** hab. (2010)

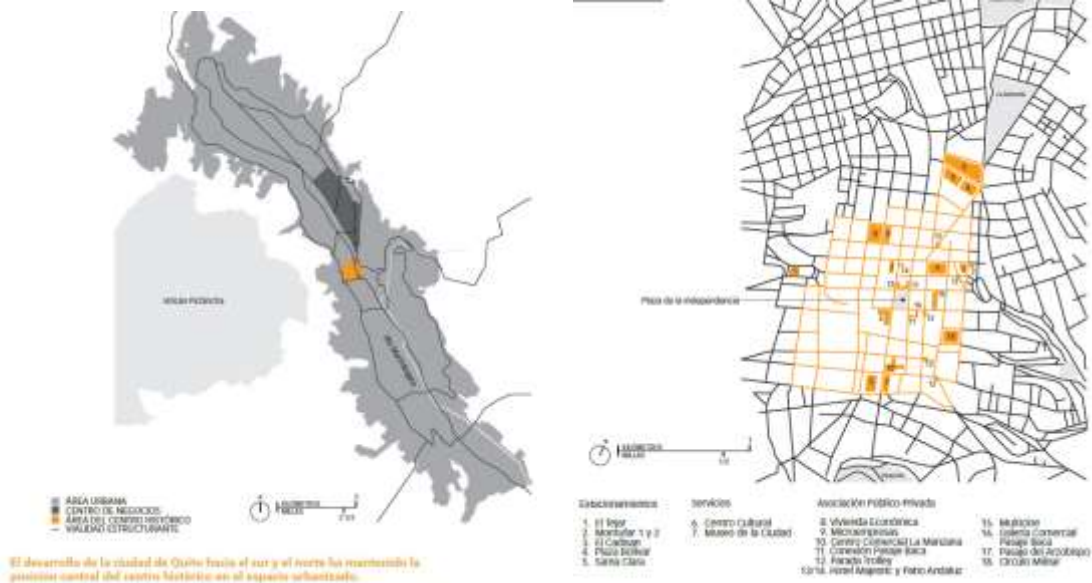
Municipio de Quito, República de Ecuador

Población: 1.619.146 hab. (2010)

2,2 millones de hab. (<http://www.quito.com.ec/la-ciudad>)

→ Ámbito de Actuación. Forma-Dimensiones del Ámbito de Actuación

Gráficos: El Centro Histórico de Quito y las intervenciones



→ Año

1990-2016

→ Contexto

El Centro Histórico de Quito, formado por 300 manzanas que durante 400 años albergaron actividades económicas, sociales, gubernamentales y residenciales de todos los grupos socioeconómicos de Quito, se consideraba “*toda la ciudad*”.

En la segunda mitad del siglo XX, el centro histórico sufrió un proceso de deterioro provocado por el proceso de urbanización y el abandono del centro por parte de las familias de mayores ingresos y de las actividades económicas más dinámicas.



A fines de la década de 1980 se produjeron cambios de usos del suelo, tugurización, problemas de accesibilidad y deterioro de la infraestructura.

Pero no obstante ese deterioro y decaimiento económico, el Centro de Quito mantuvo varias de las funciones centrales que sirven a toda la ciudad: oficinas de la administración y los servicios del Gobierno central, provincial y municipal; la principal concentración de equipamiento cultural de la ciudad y una alta proporción de los establecimientos educativos primarios, secundarios y universitarios; concentración de monumentos patrimoniales civiles y religiosos de reconocido valor artístico e histórico, principal atractivo turístico de la ciudad.

En el Plan Regulador de 1943, ya se expresaba una preocupación por la conservación del patrimonio histórico y cultural de Quito, y la incorporación del Centro Histórico a la lista del Patrimonio de la Humanidad en 1978, aumentó el interés de la comunidad por su recuperación y desarrollo.

→ Tipo de Intervención propuesta (Plan, Programa, Proyecto)
Programa de Recuperación.

→ Objetivo principal (recuperación, renovación, etc.)

El objetivo del Programa es la **recuperación urbana** del Centro Histórico de Quito.

El Municipio pretendía devolver al Centro Histórico su importancia fundacional a través de los siguientes lineamientos: **revitalizar** las **actividades comerciales** y de **servicios tradicionales**; **retener** la **población residente** y **atraer nuevos residentes**; **actividades comerciales** y de **servicio**; facilitar el **acceso** de la población de la ciudad a los servicios públicos de organismos gubernamentales; promover el **uso y mantenimiento correctos** de los **edificios públicos y privados**; hacerlo **atractivo** para el **visitante interesado** en su **patrimonio histórico y cultural**.

Para lograr estos lineamientos, se adoptaron dos **estrategias**:

- **Generación de externalidades** para atraer la **inversión privada** al Centro Histórico mediante el mejoramiento de la accesibilidad y la solución a los conflictos de uso del espacio público.
- **Asociación con inversores privados** para rehabilitar edificios de importancia estratégica y demostrar la viabilidad de las inversiones comerciales, residenciales y de servicios, y generar un ambiente de renovación y dinamismo que atrajeran otras inversiones privadas.

→ Proceso y Acciones de la intervención

A **principios** de **1990**, la Municipalidad de Quito desarrolló un **experimento pionero** en América Latina: la **promoción activa** de la **inversión privada** en la **recuperación del Centro Histórico**.

El **enfoque** adoptado se basó en una división del trabajo de recuperación entre los actores públicos y privados.

Las acciones del sector público fueron: **mejoramiento** de la **infraestructura** y del **espacio público** y **coordinación y regulación** de las **intervenciones privadas**.

Durante las primeras fases del proceso de recuperación, el **sector público** en **asociación** con el **sector privado**, abordó **proyectos** de **recuperación** de **inmuebles** para usos **comerciales, de oficinas y residencias**.



El objetivo de esta asociación era demostrar la viabilidad de proyectos pioneros y compartir con el sector privado los riesgos (reales o percibidos por los inversores), que tienden a ser altos en las primeras fases del proceso de recuperación.

En una primera etapa (1995-2001) la Municipalidad concentró las acciones en las 154 manzanas donde se localizan los principales monumentos y edificios de interés arquitectónico que le dan el carácter monumental.

En el mediano plazo, el **sector privado** debería asumir el **protagonismo** del **proceso de recuperación** motivado por las **utilidades** que podía obtener **vendiendo o arrendando espacio** a una **masa de consumidores** crecientemente **interesada en trabajar, residir, comprar y recrearse** en el **centro histórico**.

➤ **Intervenciones públicas**

- **Conservación de monumentos.** Entre 1995 y 2000, la Municipalidad rehabilitó dos monumentos para albergar servicios urbanos municipales: Centro Cultural y Museo de la Ciudad. Ello como complemento de la acción del *Fondo de Salvamento del Patrimonio Cultural de la Ciudad de Quito FONSA* - concentrado en los monumentos religiosos-.
- **Mejoramiento del espacio público.** Con el fin de mejorar la funcionalidad y crear condiciones atractivas a los usuarios del Centro Histórico, la Municipalidad realizó diversas inversiones: mejoramiento de **aceras y plazas**, entubamiento de las **redes** eléctricas y telefónicas para eliminar el cableado aéreo y el mejoramiento de la iluminación pública; **mobiliario urbano**: construcción e instalación de papeleras, bancos, cabinas telefónicas, kioscos, puestos de venta y señalización de atractivos turísticos; **señalización**: nueva nomenclatura y señalización de calles adecuada a las necesidades del Centro Histórico y congruente con las normas nacionales e internacionales; optimización del **servicio de aseo**: en coordinación con la Empresa Municipal de Aseo se mejoró la infraestructura de recolección (centros de recogida y papeleros públicos) y se desarrolló una **campaña de educación de los usuarios**, instalación de 50 **baterías sanitarias** en el área de intervención.
- **Accesibilidad y reducción de la congestión de vehículos.** Con el fin de mejorar la accesibilidad al Centro, la Municipalidad elaboró un **Plan de Racionalización del Tránsito en el Centro Histórico** coordinado con el Plan General de Transporte Público, proponiendo un **sistema de trolebuses eléctricos** que sirve el eje norte-sur de la ciudad y al Centro Histórico; circulan por un carril separado de la calle, con una frecuencia predeterminada, paraderos que dan acceso y salida rápidos a nivel y el pago anticipado del boleto; este sistema está servido por líneas de autobuses convencionales privados que vinculan los barrios periféricos con el centro. Además, para mejorar la accesibilidad se construyeron **estacionamientos para vehículos particulares** -1.300 plazas en tres edificios de estacionamientos-; se localizaron periféricamente dos de los estacionamientos para atraer a usuarios potenciales que prefieren usar el automóvil y así evitar la congestión del espacio público; otro estacionamiento fue localizado cerca del Parque de la



Independencia, para facilitar el acceso a las oficinas del Gobierno y los comercios y servicios próximos.

➤ ***Inversiones con el sector privado***

La **Empresa del Centro Histórico ECH**, creada en 1994 como organismo ejecutor del programa “Rehabilitación del Centro Histórico de Quito” (Préstamo BID Banco Interamericano de Desarrollo), realizó inversiones en la rehabilitación de inmuebles para usos comerciales, de oficinas y de recreación a través de diversas modalidades de asociación con el sector privado, las cuales varían en el grado de participación de los socios en las inversiones y en los riesgos que asume la Empresa en las operaciones.

Para retener a familias residentes de pocos ingresos y atraer a nuevos residentes de ingresos medianos interesados en vivir en el centro, desarrolló un **programa de rehabilitación de edificios residenciales**.

➤ ***Programa de acciones sociales***

Este programa tenía **cuatro componentes**: uno de **sostenibilidad social**; **tres de inversiones de beneficio directo de los grupos de bajos ingresos de usuarios tradicionales del Centro Histórico: vivienda solidaria** (diseñado con asistencia técnica de la organización no gubernamental PACT ARIM de Francia), **ordenamiento del comercio informal** y **promoción de microempresas**. La **ECH** actuó como ejecutora o punto clave para la ejecución de esos componentes.

Componente de sostenibilidad social: diseñado con asistencia técnica de la UNESCO; su objetivo era aumentar la participación y compromiso de la población, principalmente los usuarios de bajos ingresos, y la creación de un nuevo imaginario colectivo a través de la apropiación cultural y el desarrollo del sentido de pertenencia del proceso de recuperación por parte de la población. Tenía **tres estrategias**: **movilización ciudadana** para aumentar la participación de la población en el proceso de rehabilitación del patrimonio; **coordinación institucional** para promover iniciativas concertadas entre autoridades locales, gobierno central y sociedad civil; **comunicación, promoción y concienciación** para que los ciudadanos se apropien solidariamente del espacio público de su barrio y comunidad e impulsen su revaloración, dirigidas tanto al público general como a grupos específicos de usuarios y residentes.

La **ECH** trabajó también en **mejorar la atención** a los **turistas que visitan el Centro Histórico**. A través de un convenio con el Ministerio de Turismo, la ECH coordinó las actividades de promoción turística en el área. Entre los proyectos se señalan: la **capacitación de funcionarios** de la Policía Metropolitana como **guías turísticos** para dirigir grupos de visitantes por cinco recorridos diseñados para conocer monumentos, plazas y edificaciones más importantes; la creación de una **red de museos, instituciones y empresas culturales del Centro Histórico** para coordinar programas y desarrollar mecanismos de autogestión.

Componente vivienda solidaria: orientada a la **rehabilitación de viviendas** en el Centro Histórico para **familias de ingresos medianos y bajos** que reunieran las



condiciones necesarias para recibir los subsidios de vivienda que concedía el Ministerio de Urbanismo y Vivienda. La ECH rehabilitaba edificios residenciales en deterioro -a unos niveles de calidad y costos compatibles con la capacidad de pago de las familias beneficiarias- por medio de un trabajo directo con los ocupantes presentes y las familias interesadas en vivir en el Centro Histórico. Las propiedades rehabilitadas se entregaban en propiedad a los beneficiarios que las pagaban con ahorros propios, el subsidio del Ministerio y un préstamo hipotecario del Banco de la Vivienda.

La ECH estimaba que la demanda de vivienda en el Centro tenía un potencial de absorción de hasta 400 unidades anuales no subsidiadas. Esta demanda provendría de familias de ingresos medianos atraídas por el relativo bajo precio de las viviendas y el equipamiento disponible en el centro histórico.

La ECH logró rehabilitar viviendas a costos compatibles con la capacidad de pago de los interesados. La consolidación de esta línea de actuación de la empresa y la entrada de inversores privados en este mercado fueron posibles por el afianzamiento del sistema de financiación de la vivienda en el Ecuador. Ese sistema, apoyado por el Banco Interamericano de Desarrollo, mostró un crecimiento sostenido del ahorro de los hogares y del volumen de préstamos hipotecarios concedidos por la banca privada y mejoró sistemáticamente el acceso de las familias de ingresos medianos y medianos-bajos a la propiedad de la vivienda. La consolidación del acceso de esas familias a la propiedad de la vivienda en el Centro diversificó la mezcla de actividades urbanas y la composición social del área recuperada, mitigando los efectos negativos del proceso de aburguesamiento -gentrificación- que suele producirse como consecuencia de este tipo de programas de recuperación de áreas centrales deterioradas.

➤ **Ordenamiento del comercio informal**

La **ECH** apoyó al Municipio Metropolitano en el diseño y ejecución de soluciones a los problemas de congestión e insalubridad que se derivaban de la concentración de actividades informales en los espacios públicos del centro histórico.

El Municipio se proponía recuperar el espacio público para el uso de toda la ciudadanía, minimizando el impacto negativo sobre los vendedores ambulantes, mediante dos instrumentos coordinados: la *reglamentación del uso del espacio público rehabilitado por parte del comercio ambulante*, asegurando que no supere la capacidad de carga de veredas y plazas; y la *creación de mercados populares en distintos lugares del centro* para facilitar espacio comercial de bajo costo y con condiciones higiénicas a los vendedores desplazados de los espacios públicos.

Un equipo multidisciplinario integrado por personal de Dirección de la Zona Centro del Municipio, la Dirección de Planificación, el FONSAL y la ECH se encargó del diseño del plan de reubicación, la negociación con los comerciantes, y la construcción y rehabilitación de los inmuebles que alojarían sus establecimientos una vez que desocupasen las calzadas. Con recursos aportados por el FONSAL, la ECH construyó los Centros Comerciales Populares que cuentan con un área administrativa, un patio de comidas, una guardería infantil y baterías sanitarias. Los locales se venden a los comerciantes en cuotas mensuales y se administran según el régimen de condominios.



➔ **Microempresas**

La ECH promovió la creación de microempresas de servicio y producción en el Centro Histórico. El objetivo era generar nuevas fuentes de empleo para la población residente y usuaria. El informe señala que estaría en funcionamiento una microempresa de aseo y que se pretendía crear otras dos.

- ➔ Modalidades e instrumentos de gestión (pública, privada, mixta. Convenios. Concertación. Otros. Organismos/Actores ejecutores de la Intervención
- ➔ Actores involucrados en la gestión

En la **estructura institucional** que ejecutó las acciones en el centro histórico se destacan **tres entidades**:

1ª: **Municipio del Distrito Metropolitano de Quito**, órgano rector del desarrollo de la ciudad. En el Centro Histórico, el Municipio actuó a través de sus **órganos de planificación** -la Dirección de Planificación y la Oficina del Centro Histórico-; y sus **órganos ejecutivos** -la Dirección de la Zona Centro y las empresas de servicios-.

2ª. El **Fondo de Salvamento del Patrimonio Cultural de la Ciudad de Quito** (FONSAL), creado por medio de la Ley/diciembre 1987 con el objetivo de restaurar, conservar y proteger los bienes artísticos, religiosos y culturales de la ciudad de Quito. El Fondo era administrado por la Municipalidad y contaba con un Directorio integrado por el alcalde, el director del Instituto Nacional del Patrimonio Cultural y el presidente de la Casa de la Cultura Ecuatoriana; una unidad técnica cuyo director era nombrado por el presidente del Directorio y una asesoría jurídica. Las **fuentes de recursos del Fondo** eran el gravamen del 3% sobre las entradas a los espectáculos públicos que se realizaran en la ciudad de Quito y un impuesto adicional del 6% (8% entre 1988 y 1990) sobre la recaudación del impuesto sobre la renta del municipio.

Esta institución finalizó sus funciones en 2010 y su sucesora es **el Instituto Metropolitano de Patrimonio** (IMP).

El **sector público** -el Estado, la Municipalidad y algunas otras instituciones públicas, como la Fundación del Banco Central de Ecuador- lideraron el proceso.

A principios de los años ochenta, la **Municipalidad de Quito** incrementó sus **acciones de conservación de espacios públicos** y empezó a **adquirir propiedades en el centro histórico** con el objetivo de **rehabilitarlas**.

El **sector privado** canalizó su interés colaborando a través de **fundaciones**, como la Fundación Caspicara que realizó aportes a la difusión de los valores del centro y a la preservación de algunos monumentos.

3ª. La **Empresa Mixta de Desarrollo del Centro Histórico de Quito** (ECH) planteó la propuesta innovadora de trabajar con el sector privado para conciliar la rehabilitación con el desarrollo económico del sector. Se creó al amparo de las leyes locales que establecen que toda *empresa de economía mixta* es siempre una *persona jurídica de derecho privado*, sin consideración del porcentaje de participación del capital público. En términos tributarios, está sujeta al régimen general, pero de ordinario se calculan sus tributos solamente sobre el porcentaje de participación del capital privado. Estas características de las empresas de economía mixta se consideraron particularmente



favorables para lograr los objetivos de la estrategia de recuperación, en particular por su capacidad de asociarse con agentes privados pero reteniendo al mismo tiempo la capacidad de ser órgano ejecutor del municipio, al poder éste contratar directamente con la empresa.

Es una **empresa de promoción inmobiliaria** y **no de renta inmobiliaria**, es decir, que **está orientada a los negocios inmobiliarios de gran impacto para impulsar la rehabilitación del centro**. La Municipalidad no persigue fines de lucro con la Empresa, por lo que su Directorio apoya proyectos que considera estratégicos independientemente de que produzcan ganancias financieras o no. Una vez concluida una obra de rehabilitación, la ECH vende los bienes o derechos resultantes del negocio y destina los fondos así liberados a nuevas inversiones con impacto en el Centro Histórico. La ECH considera que, para competir eficazmente con otros destinos comerciales de la ciudad (centros comerciales y de servicios en el sector norte y los nuevos *malls* en la periferia), el Centro Histórico, además de buena accesibilidad y espacios públicos atractivos, tiene que ofrecer un **volumen significativo de espacio comercial** y una **adecuada diversificación** de este comercio, para poder competir ofreciendo al **visitante una experiencia de trabajo, compra y recreación diferente**, realizada por el **carácter patrimonial del entorno** donde tiene lugar.

→ Metodología de trabajo con actores

En el caso de la **ECH**, desarrolló diversas formas de trabajo: actividades típicas de promotor inmobiliario independiente (que hace todas las inversiones y corre todos los riesgos de la operación); administración delegada de inmuebles, donde aquella sólo cobra honorarios por los servicios que presta al mandante.

El objetivo central de los proyectos que emprendía la ECH era demostrar la viabilidad de rehabilitar inmuebles de interés para la conservación del entorno edilicio del centro, por lo que realizaba proyectos que cubrían una amplia diversidad de la problemática de rehabilitación susceptible de recibir inversión privada.

Socio en promociones inmobiliarias: la ECH se asocia con inversores privados para promover nuevas iniciativas de rehabilitación. En estas sociedades, la ECH aporta capital y conocimientos técnicos sobre el proceso de rehabilitación. Los socios privados pueden aportar suelo o inmuebles, además de capital y conocimiento del mercado. La ECH se desvincula de sus intereses en esos proyectos en el momento propicio, para recuperar el capital invertido (y utilidades si existieran) y poder abordar otros proyectos innovadores.

Inversor inmobiliario de mediano o largo plazo: en aquellos casos en los que los inversores privados no están preparados para invertir o prefieren no invertir en los inmuebles que requieren para desarrollar sus negocios y optan por arrendar, como es el caso de los empresarios hoteleros. Por esta razón, la ECH mantenía la propiedad de inmuebles que eran explotados por socios privados. El tiempo que la empresa permanezca como socio-propietario dependerá de las condiciones del mercado local, que determinarán cuándo le conviene vender su interés en las sociedades que crea para estos efectos.



Operador inmobiliario: cuando la ECH detectaba una oportunidad de acelerar la rehabilitación del área promoviendo el uso más intensivo de edificios privados rehabilitados anteriormente.

→ Tiempos-Plazos-Etapas

1995-2001. Primera etapa.

2009-2011.

2013-2017. Nueva etapa.

→ Instancia de la Intervención: Concretada - En proceso – Propuesta

Hacia fines de 1998, el Programa estaba alcanzando los objetivos propuestos después de más de diez años de acción sostenida de la Municipalidad. La ciudadanía había cambiado su percepción sobre el Centro Histórico, pasando a ser considerado un área en activa recuperación y no un tugurio; los turistas gastaban más tiempo y dinero en el centro y los inversores privados estaban empezando a interesarse por el mismo, como se desprendía del alza sostenida de los precios del suelo en los cinco años anteriores. La ECH se había consolidado como la entidad líder del proceso y trabajaba coordinadamente con las otras dependencias municipales y de gobierno que ejercían la tutela sobre el área.

Para fines de 1998, habían sido ejecutadas o estaban casi terminadas las principales inversiones públicas encomendadas por el municipio a la ECH. Esas iniciativas habían cambiado la imagen de congestión y deterioro de los espacios públicos, y ofrecían estacionamiento cómodo a los usuarios y nuevos atractivos culturales a la población, como el Museo de la Ciudad. El acceso al Centro Histórico había mejorado significativamente como resultado del pleno funcionamiento del sistema de trolebuses eléctricos y la racionalización del transporte público privado en curso. Los primeros departamentos rehabilitados por la ECH habían sido entregados y el interés por residir en el centro quedaba patente en listas de postulantes que recogía la empresa para los nuevos proyectos de vivienda solidaria. El esfuerzo de movilizar inversiones privadas estaba también bien encaminado.

Pero en 1999, Ecuador sufrió una crisis económica aguda que condujo a la suspensión del pago de la deuda externa, y que además, repercutió en todos los frentes de actuación de la ECH, en la mayoría de los casos en sentido negativo. El impacto más significativo fue en la comercialización de los inmuebles que recién terminaba de rehabilitar. El colapso de la demanda desestimuló a los inversores con los que la empresa mantenía negociaciones para la venta, concesión u operación conjunta de inmuebles y paralizó las negociaciones. En el año 2004, la ECH tenía en propiedad varios edificios comerciales y hoteleros para los cuales no ha habido demanda.

No obstante el deterioro y decaimiento económico, como se mencionara precedentemente, el Centro de Quito logró retener varias funciones centrales que sirven a toda la ciudad.

El periodo de baja actividad de esos años puso nuevamente a prueba a voluntad política del municipio de asumir la mayor parte de la actividad de rehabilitación. La



demanda sostenida de vivienda económica (a su vez, función del financiamiento público que proporciona el sistema nacional de vivienda) era un apoyo para mantener la buena marcha del programa de vivienda solidaria. El gasto público en preservación de monumentos con financiamiento del FONSAL era otro apoyo. El logro pleno del objetivo de involucrar a la inversión privada llevaría más tiempo en materializarse, porque la inversión inmobiliaria reacciona tardíamente a las mejoras económicas.

A pesar de los grandes avances producidos en los últimos años, el Centro Histórico de Quito sigue presentando serios problemas estructurales: altos índices de delincuencia, pobreza de ciertas capas sociales, mal estado de conservación de determinados inmuebles patrimoniales, degradación del espacio público, déficit de equipamientos o la mala accesibilidad vial, entre otros síntomas que obligan a plantear una intervención integral decidida.

Por ello, se ha planteado en el 2013 el **Proyecto de Revitalización del Centro Histórico de Quito**, cuya **entidad ejecutora** es el Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI) / Subsecretaría de Hábitat y Asentamientos Humanos; la **Entidad Operativa Desconcentrada** es el MIDUVI, Dirección Provincial de Pichincha; el **organismo coordinador** es Ministerio Coordinador de Desarrollo Social. Tiene un **plazo de ejecución** de 10 semestres, período 2013-2017.

En este Proyecto, el área de intervención es el Centro Histórico de Quito (CHQ) que comprende 376 ha de superficie edificada y 230 ha de protección natural; tiene una población aproximada de 40.000 habitantes; posee una estructura vial y parcelaria definida por una retícula cuadrangular que se adapta a la topografía existente. Sus especiales características históricas, culturales y geográficas, la sitúan como un referente para la identidad del pueblo ecuatoriano, y un patrimonio de carácter estratégico para el desarrollo económico del país. Es considerado uno de los conjuntos históricos más importantes de América Latina y cuenta con casi 5.000 inmuebles inventariados, alrededor de 130 edificaciones de carácter monumental, gran variedad de arte pictórico y escultórico, lo que representa un activo de gran valor para la ciudad de Quito.

En los últimos años el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito MDMQ puso en funcionamiento varios programas para incentivar el uso residencial en el CHQ: *“Pon a punto tu casa”* otorgó 60 créditos para rehabilitación de viviendas en el CHQ en el período 2009 a 2011; *“Quinta fachada”* entregó créditos para la recuperación de la imagen urbana, de los cuales el 50% eran no reembolsables; *“Programa de Obras Emergentes”* invirtió 350.000 USD para la consolidación estructural de 8 inmuebles.

→ Principal aporte

Los principales factores que explican los logros alcanzados en la recuperación del Centro Histórico de Quito y que pueden considerarse un aporte interesante son los siguientes:

- La **acción** y **voluntad política sostenida** de la Municipalidad -mantenida a lo largo de diversas administraciones- y expresada en la asignación de recursos, el apoyo a iniciativas de desarrollo y la promoción del Centro. Estas acciones dieron un mensaje consistente a la comunidad sobre el valor patrimonial del centro y la factibilidad de su reincorporación productiva al desarrollo urbano.



La combinación y secuencia de las **inversiones** realizadas por la **Municipalidad** demostraron su eficacia para la promoción de la recuperación del centro: **mejora de la accesibilidad, creación de espacios públicos de calidad y no congestionados y recuperación de edificios emblemáticos.**

- Los **mecanismos institucionales** utilizados, como la creación de la **ECH** que con su capacidad ejecutiva complementó eficazmente a la administración descentralizada del municipio y fue un buen ejecutor de los complejos programas que la municipalidad emprendió en el centro.

La **gestión eficaz y despolitizada de la ECH** y su aplicación de criterios empresariales al logro de los objetivos públicos para los que fue creada, atrajo a inversores privados que la veían como un socio confiable para inversiones con largos períodos de rendimiento.

Es importante destacar la **variedad de proyectos** que abordó la **ECH** y la **diversidad de roles** que asumió para alcanzar sus objetivos: actuó como **promotor inmobiliario** en los **proyectos de vivienda solidaria**, intentó intervenir como **socio en promociones inmobiliarias** en varios de los proyectos comerciales, y como **propietario arrendador y operador inmobiliario**. En cada uno de esos roles asumió distintos riesgos y costos, algunos cercanos al concepto inicial de la empresa como promotor inmobiliario y otros más cercanos a la función tradicional del Estado.

También se destacan las **otras funciones** que asumió la **ECH**: la ejecución de los programas sociales, en particular los de sostenibilidad social, vivienda solidaria, ordenamiento del comercio informal y de microempresas; la administración de los estacionamientos.

- Una lección clave de la experiencia de Quito es tener bien presente el fuerte impacto de la volatilidad macroeconómica en el sector inmobiliario y su impacto negativo sobre los esfuerzos de recuperación del sector público.

→ Fuentes (de la información)

Volver al centro. La recuperación de áreas urbanas centrales. Rojas Eduardo.

Colaboradores Villaescusa Eduardo Rodríguez. Wegelin Emiel. 2004. Banco Interamericano de Desarrollo. Departamento de Desarrollo Sostenible. Consultado en el sitio

<https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/202/Volver%20al%20centro.pdf?sequence=1>

Revitalización del Centro Histórico de Quito. Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. Subsecretaría de Hábitat y Asentamientos Humano. Consultado en el sitio

<http://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/PROYECTO-CENTRO-HIST%3%93RICO-reformulaci%C3%B3n-dictamen-2015.pdf>



FICHA Nº 3: SISTEMATIZACIÓN DE EXPERIENCIAS DE RECUPERACIÓN DE ÁREAS CENTRALES

→ Nombre del caso

Programa de Repoblamiento del Centro de Santiago de Chile

→ Ubicación

Santiago de Chile, República de Chile.

Población Comuna de Santiago centro: 200.792 hab. Recibe una población usuaria de 1,8 millones de habitantes. (<http://www.municipalidaddesantiago.cl/categorias/home/la-comuna/demografia/verPagina/habitantes-2>)

Población de la Capital: 5.678.560 hab.

Población de la Región Metropolitana de Santiago al año 2015: 7.314.176 habitantes según proyecciones del Instituto Nacional de Estadísticas (https://es.wikipedia.org/wiki/Regi%C3%B3n_Metropolitana_de_Santiago)

→ Ámbito de Actuación. Forma-Dimensiones del Ámbito de Actuación

El área objeto del Programa de Repoblamiento corresponde al territorio bajo la jurisdicción de la Municipalidad de Santiago. La Región Metropolitana de Santiago de Chile está dividida en 34 entidades territoriales.

Gráfico: Localización de barrio Centro

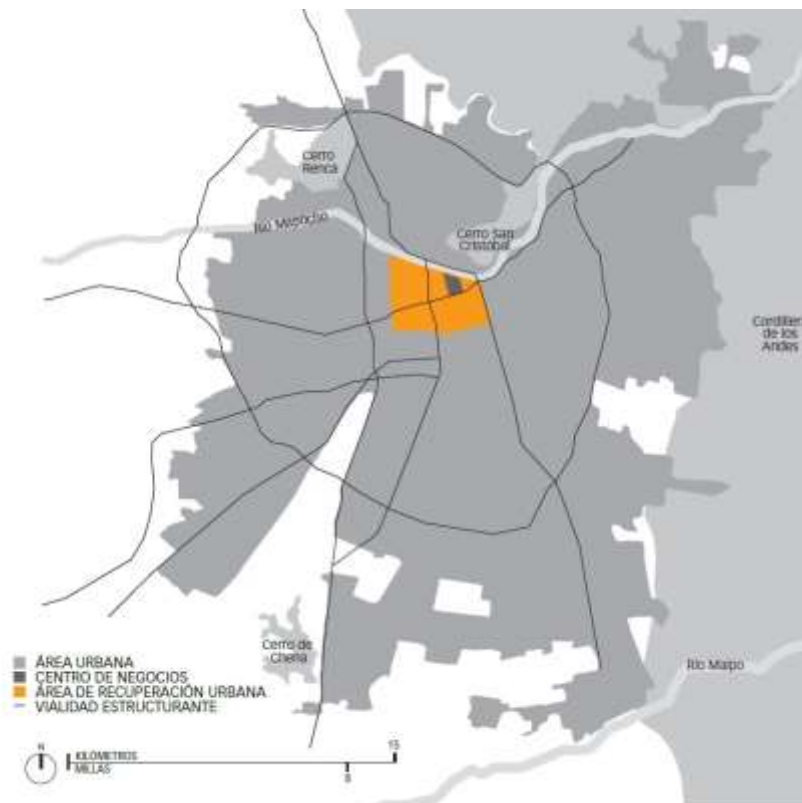
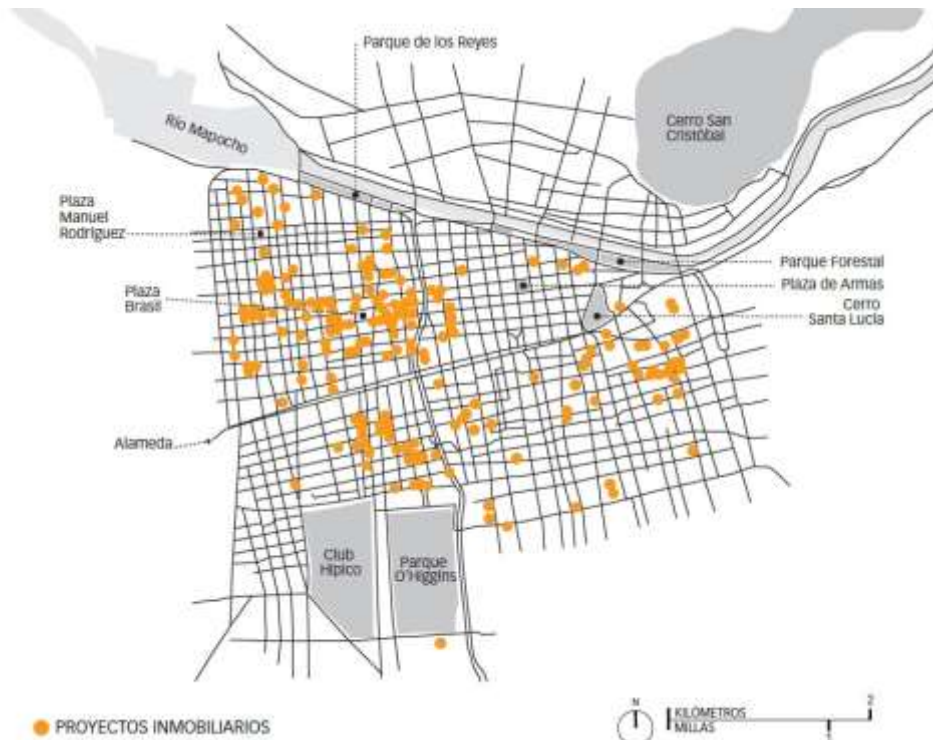




Gráfico:
Localización de los proyectos inmobiliarios del Programa de Repoblamiento de Santiago de Chile



→ Año
1990- a la fecha

→ Contexto

La Comuna de Santiago comprende el territorio en el cual se desarrolló la mayor parte de la ciudad desde su fundación -1542- hasta fines del siglo IX. Durante el siglo XX Santiago de Chile sufrió un acelerado proceso de expansión generado por los flujos migratorios del campo a la ciudad y, posteriormente, por el crecimiento vegetativo de la población. Dicha expansión periférica fue a costa de la Comuna central por la migración interna de las personas que vivían en el núcleo central y se trasladaron hacia nuevos sectores en busca de viviendas de baja densidad con amenidades modernas en nuevas urbanizaciones tipo barrio jardín.

En la década de 1990 la Comuna central estaba en el momento de mayor pérdida de población sumado al deterioro de la calidad de vida provocado por la sustitución de viviendas por actividades industriales y de servicios. Los residentes que permanecían en la Comuna central eran, en general, los más empobrecidos y con ingresos que no les permitían trasladarse a las áreas de expansión urbana.

La nueva administración municipal que asume en 1990 tenía que reforzar las funciones centrales de la Comuna y recuperar la vigencia del centro de la ciudad como



lugar residencial, por lo que se lanzó la *Propuesta de Desarrollo para la Renovación de Santiago*, enfocada en tres temas básicos para los que se elaboraron diversas líneas de acción: el rol residencial de la Comuna; las actividades de servicio, comercio e industria; y la calidad de vida de la población. Se buscaba «*la densificación de sectores urbanos y la consolidación de áreas residenciales con despoblamiento*» para «*mejorar la calidad de vida y el hábitat urbano*». Se estimaba que la recuperación y el fortalecimiento del rol residencial de las áreas centrales deprimidas de Santiago producirían beneficios sociales, económicos y ambientales a la comunidad. Para ello, se hacía hincapié en que la recuperación debía integrar al sector privado, al gobierno nacional y al municipio.

La Municipalidad emprendió un conjunto de proyectos de recalificación de espacios abandonados: el Parque de los Reyes en los patios de la antigua Estación Mapocho del Ferrocarril, la transformación del edificio de la Terminal en un centro cultural y de convenciones, la reutilización para oficinas de los terrenos de la antigua Cárcel de Santiago ubicados junto al nuevo centro cultural, la recuperación de edificios públicos de interés histórico o arquitectónico, la recuperación de fachadas y otras actividades orientadas a mejorar la imagen del área y promover la retención de las actividades existentes, y la sustitución de actividades que generaban deterioro por nuevas actividades.

→ Tipo de Intervención propuesta (Plan, Programa, Proyecto)
Programa de Repoblamiento del Centro de Santiago de Chile.

→ Objetivo principal (recuperación, renovación, etc.)

El objetivo del Programa de Repoblamiento estaba orientado a promover los antiguos barrios del centro para la localización de residentes.

Este objetivo se sustentaba en que dichos barrios contaban con abundante suelo relativamente barato, y en gran parte, sin impedimentos legales para su desarrollo, buena cobertura de infraestructura y redes de servicio, el mejor equipamiento urbano de la ciudad y una excelente proximidad al distrito central de gobierno, comercio y negocios.

Se trataba de generar mecanismos que lograran atraer hacia el área central parte de la actividad de un mercado inmobiliario con gran dinamismo producto de la eficaz política habitacional desarrollada por el Gobierno nacional y la estabilidad y crecimiento de la economía.

→ Proceso y Acciones de la intervención

Para hacerse cargo del Plan de Repoblamiento se creó en 1985 la **Corporación de Desarrollo de Santiago (CORDESAN)**, entidad privada, con personalidad jurídica sin fines de lucro, cuyos objetivos apuntaban a «*organizar, promover, planificar, coordinar y ejecutar proyectos para el desarrollo urbanístico, económico y social de la comuna, mediante acciones de diseño, remodelación, renovación, rehabilitación, reconstrucción, edificación, arborización, descontaminación, prevención del deterioro urbano y conservación del patrimonio arquitectónico*».

La **CORDESAN**, que continúa funcionando en la actualidad, desempeña un rol coordinador, sirviendo como receptor de las iniciativas de vecinos y usuarios de la comuna, así también como de propulsor de soluciones a sus inquietudes.



El órgano rector de la Corporación es la Asamblea de Socios, de la cual son miembros por invitación actores decisivos del quehacer urbano de la Comuna de Santiago, incluidas las universidades, asociaciones gremiales, empresas de servicios públicos, organizaciones no gubernamentales, bancos, etc.

En el marco del Plan de Repoblamiento, la Corporación desarrolló la estrategia de demostrar a los inversores privados que existía una demanda solvente de vivienda en el centro, la cual podía obtener financiamiento hipotecario en las condiciones que ofrecían los mercados de capitales con base en sus ahorros y con el apoyo que prestaba el Gobierno nacional a través de su programa de subsidios.

La Corporación negoció exitosamente con el Gobierno central la creación de un programa especial de subsidio para remodelación establecido en 1990, que facilitó la ejecución del Programa de Repoblamiento, en particular en sus fases iniciales. El subsidio para remodelación ofrece un incentivo mayor a los compradores de vivienda en áreas de renovación urbana.

Para estimular a los inversores inmobiliarios, la Corporación realizó otras dos acciones: convocó y organizó a grupos de familias interesadas en adquirir viviendas en el centro y que reunían las condiciones exigidas para el financiamiento hipotecario con o sin subsidios, estableciendo una Bolsa de Demanda; se posicionó con fuerte liderazgo frente al sector privado como una fuente de experiencia y de conocimiento específico del mercado inmobiliario de los barrios centrales.

Los resultados más eficaces de la Corporación se dieron a través de su intervención caso a caso, predio a predio, fundada en un contacto directo con los propietarios de los inmuebles cuando hubo ofertas o cuando se identificaba un sitio baldío en una localización favorable, o bien, a través de una acción anticipada cuando se preveía una renovación en el uso de algún terreno.

Se logró que los precios del suelo aumentaran y que se mantuviera una adecuada disponibilidad de terrenos e inmuebles para la construcción de nuevas viviendas o la renovación y rehabilitación de viviendas antiguas.

Por su parte, la Municipalidad desarrolló un conjunto de programas con el apoyo de la Corporación en su ejecución, que incluyeron: acciones de mejoramiento de espacios públicos, recuperación de fachadas, ordenamiento del comercio ambulante, recuperación de edificios patrimoniales, apoyo a actividades culturales y económicas, y recuperación y creación de nuevas zonas verdes.

→ Modalidades e instrumentos de gestión (pública, privada, mixta. Convenios. Concertación. Otros. Organismos/Actores ejecutores de la Intervención

La Ley General de Urbanismo y Construcción y la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción disponen que los instrumentos de planificación del desarrollo urbano vigentes en la Región Metropolitana son: el Plan Regulador Metropolitano de Santiago y el Plan Regulador de la Comuna de Santiago. Otros instrumentos que afectan el desarrollo de la Región Metropolitana y, por consiguiente, a la Comuna son: el Plan de



Transporte, el Plan de Concesiones Viales, el Plan de Saneamiento y el Plan de Mejoramiento de la Calidad Ambiental. Pero estos instrumentos no cuentan con herramientas que tengan relación con la promoción de acciones de recuperación urbana, por lo que no tuvieron implicancias en el desarrollo del Programa de Repoblamiento.

Los principales instrumentos del **Programa de Repoblamiento** fueron las acciones de promoción de la inversión privada que hizo la **CORDESAN** y los **subsidios** que otorgó el **Ministerio de Vivienda** a los compradores de viviendas nuevas o rehabilitadas en áreas de recuperación.

El **subsidio de renovación urbana SRU** fue una herramienta importante de la ejecución de la política de recuperación del centro porque facilitó la promoción de usos residenciales. La estabilidad del subsidio en el tiempo (13 años) y la continuidad de las normas que rigen su aplicación permitieron a los actores incorporar con seguridad este incentivo en sus decisiones de inversión y estabilizaron la demanda de viviendas en estas áreas.

Actualmente, aunque las fuerzas del mercado son potentes en el proceso de repoblamiento, y una fracción decreciente de los compradores de viviendas nuevas en el centro de Santiago de Chile hace uso del subsidio de renovación, el mismo sigue siendo importante como ayuda para la compra de viviendas y porque muestra la voluntad pública de promover la recuperación de las áreas deterioradas.

Por otra parte, el subsidio puede tener un papel de catalizador para atraer compradores al área, que si bien no lleguen a usar el subsidio, generen el interés en los inversores, desencadenándose el círculo virtuoso de inversión que caracteriza al área central de Santiago de Chile.

Por lo tanto, el éxito del Programa de Repoblamiento fue consecuencia de varios factores:

- El principal, el **liderazgo político de la autoridad local** que arbitró los medios para promover el proceso de redoblamiento y lo apoyó con inversiones complementarias en el mejoramiento de los espacios públicos, la calidad de la infraestructura, del equipamiento del área y lograr una buena accesibilidad a la principal concentración de empleo, comercio y servicios de la ciudad y retiro de actividades nocivas.
- La creación de la **CORDESAN**.
- La disponibilidad de una línea especial de **subsidios** nacionales para la vivienda de renovación urbana.
- Las auspiciosas condiciones macroeconómicas del país.

→ Actores involucrados en la gestión

Municipio de la Comuna de Santiago.

Corporación para el Desarrollo de Santiago CORDESAN.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU).

Inversores privados.

→ Metodología de trabajo con actores

El Programa se ejecutó principalmente a través de la Corporación de Desarrollo de Santiago, la cual promovía los usos residenciales y otros programas como el de reconversión de usos del suelo que producían deterioro -como el traslado de la cárcel



pública y la recuperación de instalaciones industriales abandonadas-, y el aumento de la dotación de parques y espacios públicos de la Comuna.

Tal como se señaló precedentemente, para la ejecución del Programa, la Corporación se benefició del programa de subsidios habitacionales del Gobierno Nacional, ejecutados a través del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), quien generó un **“subsidio especial de renovación urbana” SRU** para las familias interesadas en comprar viviendas nuevas o rehabilitadas situadas en áreas centrales de las ciudades designadas de interés de recuperación.

La Corporación logró que se activara un mercado inmobiliario estable y saludable con acciones de organización de la demanda, el asesoramiento al mercado y la divulgación de los resultados. También logró generar la atraktividad de determinados barrios para vivir en ellos.

→ Tiempos-Plazos-Etapas

1990-2000.

2000 a la actualidad.

→ Instancia de la Intervención: Concretada - En proceso – Propuesta

Entre 1990 y 2000, la Comuna de Santiago multiplicó por diez su participación en la oferta de viviendas nuevas en la Región Metropolitana de Santiago de Chile. De este modo, la Comuna es una de las áreas de mayor demanda de vivienda nueva.

A partir de 2000, se produce un cambio en la administración en la Municipalidad de Santiago de Chile, y también del rol de la Corporación; la misma se ocupa más de programas asistenciales en desmedro del papel de puente con el sector privado inmobiliario que tuvo en la década anterior, por lo que finalizó el programa de apoyo a las empresas inmobiliarias privadas y se interrumpió el observatorio de la actividad inmobiliaria, de promoción de las áreas residenciales y de divulgación de proyectos de vivienda.

No obstante ello, el mercado de la vivienda de renovación urbana mantiene indicadores saludables, y la Comuna de Santiago es la unidad territorial donde más departamentos se venden en el Gran Santiago, superando a comunas más nuevas que durante un largo tiempo marcaron la tendencia como nuevas áreas de promoción de vivienda en altura.

En respuesta a las preocupaciones de la comunidad y de grupos interesados en la protección del patrimonio, a fines de la década de 1990 la Municipalidad identificó los distritos patrimoniales más importantes y reguló la nueva edificación y las acciones de rehabilitación y recuperación fijando los usos del suelo, alturas máximas y materiales de fachada para las nuevas edificaciones y los grados de intervención permitidos en los edificios según su valor patrimonial. Estas normativas abarcan una pequeña proporción del área central en activo proceso de recuperación.

El resto del área está teniendo un fuerte cambio de imagen urbana como resultado de la densificación de la actividad residencial y la instalación de nuevas actividades. El costo emergente es la pérdida del carácter tradicional de los barrios, no obstante lo cual, de no haberse atraído oportunamente nuevas inversiones, estos barrios habrían dejado de ser áreas residenciales y su imagen habría cambiado como resultado de otras transformaciones urbanas que las amenazaban con mayor agresividad, como la



instalación de almacenes, talleres mecánicos, galpones, terminales de autobuses y playas de estacionamientos informales.

Las ventajas de localización y de servicios que ofrecía el área central de la aglomeración urbana de Santiago de Chile y el cambio de imagen logrado por las intervenciones de la municipalidad hicieron que, a poco de iniciarse, el proceso de repoblamiento tomara dinamismo propio independizándose de los subsidios del MINVU. Una vez comprobadas las ventajas de vivir en el centro para las familias de ingresos medianos y medianos altos, la dinámica del proceso fue alimentada por la demanda de esos grupos que tenían acceso a financiamiento hipotecario de la banca comercial. El proceso está aún en pleno desarrollo y va cambiando gradualmente la configuración demográfica y de ingresos de la población del centro de Santiago de Chile.

Se señala que el riesgo actual es que, producto del éxito inmobiliario, se destruya aquello que atrajo a los nuevos residentes, por lo que se recomienda reforzar los aspectos cualitativos de las soluciones entregadas e incentivadas por los programas de repoblamiento: relación con el contexto, provisión de espacio público y respeto por la escala. Ello permitiría la sustentabilidad a este proceso que generó una nueva vitalidad al centro pero también produjo una cuota de destrucción del patrimonio edilicio y urbano del centro.

→ Principal aporte

Una de las lecciones clave de este caso es el **liderazgo político de la autoridad local** para promover el proceso de redoblamiento y para realizar inversiones en el mejoramiento de los espacios públicos, retiro de actividades nocivas, mejorar la calidad de la infraestructura y del equipamiento del área y la accesibilidad.

Otra herramienta clave para el repoblamiento es el **subsidio de renovación urbana SRU** que otorgó el **Ministerio de Vivienda** a los compradores de viviendas nuevas o rehabilitadas en áreas de recuperación, que facilitó la promoción y concreción de usos residenciales.

Otro aporte a destacar es la creación de la **Corporación de Desarrollo de Santiago (CORDESAN)**, entidad privada, con personalidad jurídica sin fines de lucro, que aún continúa actuando con diversos programas y acciones.

→ Fuentes (de la información)

Volver al centro. La recuperación de áreas urbanas centrales. Rojas Eduardo. Colaboradores Villaescusa Eduardo Rodríguez. Wegelin Emiel. 2004. Banco Interamericano de Desarrollo. Departamento de Desarrollo Sostenible.

Consultado en el sitio

<https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/202/Volver%20al%20centro.pdf?sequence=1>

Los instrumentos de repoblamiento del centro de Santiago: SRU y SIT entre 1999 y 2005. Margarita Greene. Rodrigo Mora. Emilio Berrios. La Serena. Chile. 2009.

Consultado en el sitio <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n42/ab-rmor.html>

CORDESAN. <http://www.cordesansantiago.cl/quienes-somos>



FICHA Nº 4: SISTEMATIZACIÓN DE EXPERIENCIAS DE RECUPERACIÓN DE ÁREAS CENTRALES

→ Nombre del caso

Plan de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México

→ Ubicación

Distrito Federal de la Ciudad de México.

Población: 8.918.653 habitantes (2015).

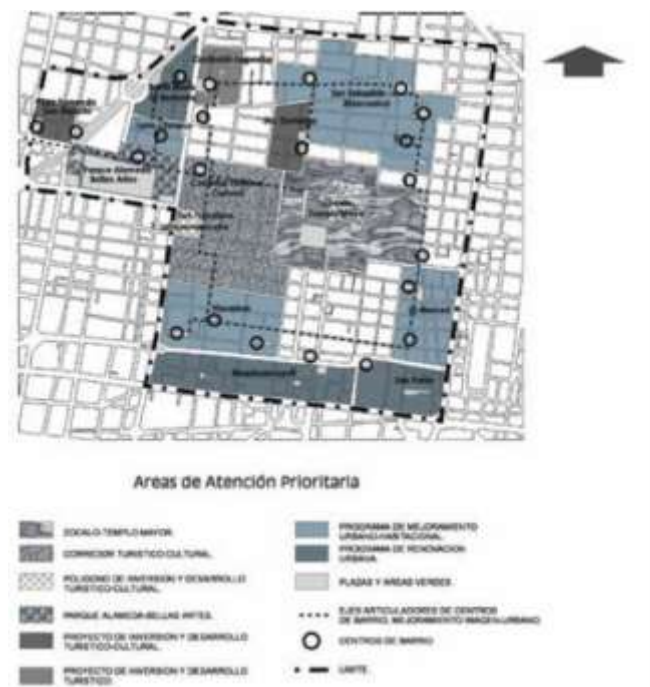
(<http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/>)

→ Ámbito de Actuación. Forma-Dimensiones del Ámbito de Actuación

Área. Centro histórico del Distrito Federal de México.

El Centro Histórico del DF cuenta con una superficie de 9.1 km² y un total de 668 manzanas. Ha sido declarado *Zona de Monumentos* por el Ejecutivo Federal y *Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO* desde 1987.

Gráfico: Áreas de Atención Prioritaria



→ Año

El plan se inicia en el año 2008. Prevé un período de actuación entre los años 2011-2016.

→ Contexto

El Centro Histórico de la Ciudad de México quedó inscrito en la Lista de Patrimonio Mundial de la Humanidad en diciembre de 1987. Evidencia la transformación de una



ciudad con más de 700 años de historia que fue, es y continuará siendo el punto de encuentro entre culturas, cuyos principales atributos pueden resumirse en: autenticidad e integridad.

Como se considera que un **Plan** es el marco de una política pública integral que trasciende los períodos de gobierno y los intereses sectoriales, que es un instrumento preciso y ejecutivo, pero sobretodo, moldeable según el diagnóstico permanentemente actualizado de problemas, condicionantes y potencialidades, el Plan del **Centro Histórico** se aborda como un proceso y no como un estado; por ello, la necesidad de seguimiento, evaluación y retroalimentación con todos los agentes de desarrollo.

→ Tipo de Intervención propuesta (Plan, Programa, Proyecto)

Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la ciudad de México. 2011-2016.

→ Objetivo principal (recuperación, renovación, etc.)

Los **objetivos del Plan** son los siguientes:

- 1) Propiciar la recuperación del equilibrio urbano, social y económico.
- 2) Asegurar los valores del sitio y la eficiencia del sistema urbano.
- 3) Generar mecanismos que vinculen la participación coordinada de los diversos agentes del desarrollo.
- 4) Generar oportunidades para la preservación y acrecentamiento del conjunto de valores culturales.
- 5) Conducir el mejoramiento progresivo del sitio mediante la ejecución de acciones inmediatas y la programación de acciones futuras.
- 6) Construir herramientas para el seguimiento y evaluación del manejo del sitio como base para la adecuación o replanteamiento de las orientaciones asumidas.

Estos objetivos podrían sintetizarse en la intención de la recuperación y protección del Centro Histórico como ámbito de simbologías y monumentos artísticos, como así también, como área posibilitante de la transformación urbana e inmobiliaria.



Gráfico: Zonas de Actuación



ZONAS DE ACTUACIÓN



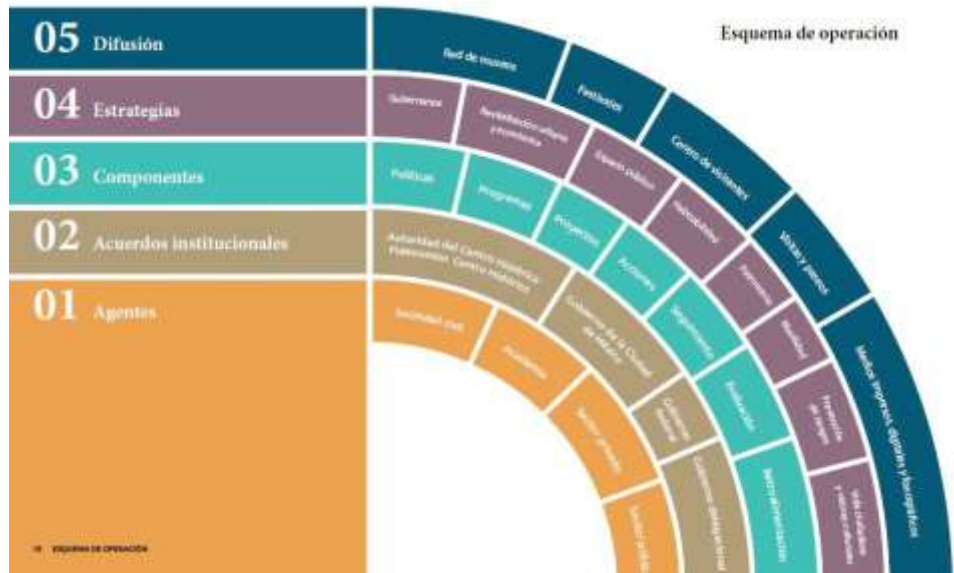
→ Proceso y Acciones de la intervención

El Plan se organiza en base a **6 líneas estratégicas** definidas por las variables sobre las cuales se desea actuar: revitalización económica y urbana, habitabilidad, patrimonio, movilidad, prevención de riesgos y vida ciudadana.

La serie de intervenciones propuestas por el Plan se organizan en base a un **esquema de operación**; este organigrama vincula las líneas estratégicas con sus componentes derivados (políticas, programas, proyectos, acciones, etc.), sus acuerdos institucionales y los actores involucrados; todos ellos con una fuerte acción general de difusión.



Gráfico: Esquema de Operación



Cada una de las líneas estratégicas que el Plan define tiene asociada una serie de proyectos y acciones particulares, como por ejemplo:

1. Revitalización urbana y económica:
 - a. Zonas de actuación: determinadas por barrios o áreas en torno a nodos estructurantes o equipamientos singulares.
 - b. Revitalización urbana: revisión de programas de desarrollo urbano; establecer medidas para regular usos del suelo mixtos, proponer polígonos de actuación para la revitalización de edificios deteriorados, entre otros.
 - c. Revitalización económica: fundamentalmente apoyos específicos al comercio popular, refuerzo y apoyo a los comercios tradicionales; propiciar la inversión privada, equilibrio entre el uso turístico del centro y el resto de las actividades, entre otros.
2. Habitabilidad:
 - a. Espacio público: recuperación de plazas y jardines, acercar el arte al espacio público, garantizar señalética en el espacio público, ordenar y conservar la calidad del paisaje urbano.
 - b. Recuperación de vivienda: fomentar rehabilitación de viviendas desocupadas, refinanciar la inversión inmobiliaria, vincular la oferta y la demanda de vivienda.
3. Patrimonio:
 - a. Información sobre el patrimonio construido.
 - b. Protección de bienes inmuebles.
 - c. Detección de inmuebles ociosos y en riesgo.
 - d. Protección de bienes muebles.



- e. Rehabilitación de fachadas.
- 4. Prevención de riesgos:
 - a. Coordinación intersectorial.
 - b. Medidas de prevención.
- 5. Vida Ciudadana:
 - a. Escuela de Formación ciudadana y conservación del patrimonio.
 - b. Cultura cívica.
 - c. Talleres de planeación participativa.
 - d. Promoción de la vida comunitaria y valores culturales.
- 6. Movilidad:
 - a. Reordenamiento de la movilidad.
 - b. Calles peatonales.
 - c. Transporte público.

Gráfico: Movilidad Integral



→ Modalidades e instrumentos de gestión (pública, privada, mixta. Convenios. Concertación. Otros. Organismos/Actores ejecutores de la Intervención

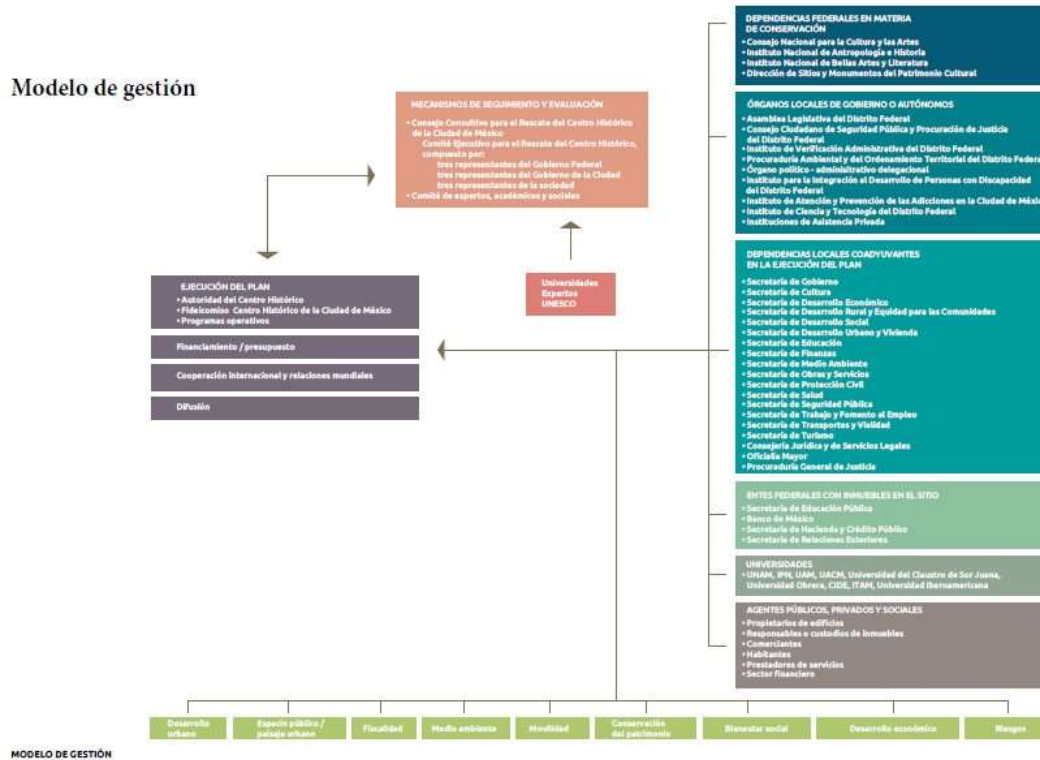
La gestión del Plan está prevista a partir del **Fideicomiso del Centro Histórico de la Ciudad de México** y la dirección de la **Autoridad del Centro Histórico**.

Con el fin de **fomentar la recuperación, conservación y protección de la zona patrimonial**, en diciembre de 1990 fue creado el **Fideicomiso Centro Histórico de la Ciudad de México**. Entre sus principales fines se destacan: la promoción, gestión y coordinación ante los particulares y las autoridades competentes, de acciones que propicien la preservación del Centro Histórico, en especial, aquellas que favorecen su recuperación cultural; tiene la facultad de recibir parte del presupuesto de la ciudad y



así tener un rol protagónico en la ejecución de acciones públicas y privadas en el área del Centro Histórico)

Gráfico: Modelo de Gestión



➔ Actores involucrados en la gestión

El Fideicomiso del Centro Histórico de la Ciudad de México, la Autoridad del Centro Histórico, miembros del Gobierno Federal, miembros del Gobierno de la Ciudad, miembros del Gobierno Delegacional, representantes sociales, expertos y académicos –entre los cuales se señala la Facultad de Arquitectura de la UNA–. Equipo técnico del Plan de Manejo del Centro Histórico.

➔ Metodología de trabajo con actores

Dentro de las acciones de trabajo con los actores involucrados solo se detalla información en relación al modo de implementación y puesta en funcionamiento del Plan. Dado que uno de los actores involucrados es la academia, la Autoridad del Centro Histórico propone, en conjunto a la Facultad de Arquitectura de la UNAM, la creación de la **Brigada de Iniciación en Servicio Social**, para el relevamiento y levantamiento de datos. La misma está conformada por 60 estudiantes de la carrera de Arquitectura, bajo la coordinación del equipo técnico del Plan de Manejo del Centro Histórico.

No se especifican metodologías de trabajo con el resto de los actores sociales involucrados en el Plan.



→ Tiempos-Plazos-Etapas

No se indican los plazos.

→ Instancia de la Intervención: Concretada - En proceso – Propuesta

En proceso de ejecución, con ajustes y modificaciones permanentes.

→ Principal aporte

Entre las acciones del **Plan de Manejo del Centro Histórico** se destacan aportes concretos válidos de ser tomados como lecciones o aprendizajes.

Uno de tales aportes es la **conformación del Fideicomiso del Centro Histórico** –si bien previa al Plan–, como un ente clave en la toma de decisiones respecto al espacio físico, social y económico del área central. La figura que el fideicomiso propone es un modo de plantear *un modelo de gestión* en donde las decisiones no son tomadas de manera unilateral por el gobierno local, sino de un modo más amplio e inclusivo.

La complejidad de los actores y grupos que intervienen en la participación del Plan son amplios y variados, cada uno de ellos con intereses particulares respecto del Centro Histórico. En este sentido, resulta llamativa la baja influencia, al menos explícita, que presentan los sectores populares y más vulnerables dentro del entramado de actores, comparándola sobre todo, con el rol protagónico que se le otorga a los académicos, expertos y entes de gobierno, dejando de lado la posibilidad de conocer la opinión directa de quienes habitan o hacen uso del centro de manera más intensiva.

En este sentido, indagando en artículos científicos o periodísticos para extraer conclusiones respecto del éxito del Plan de Manejo del Centro Histórico de la ciudad de México, uno de ellos hace una crítica aguda respecto de las intenciones no visibilizadas de “elitización” o “boutiquización” del Centro Histórico. El artículo llamado *“La revitalización del Centro Histórico de la Ciudad de México: entre la voluntad de la élite y la realidad del pueblo”*¹, autoría de León Felipe Tellez Contreras, pone de manifiesto una serie de miradas críticas respecto de los impactos del Plan en las clases más vulnerables y populares.

Dice el autor “Dentro de este panorama, los mecanismos de inclusión y participación democrática en los procesos de producción social del CHCM quedan reducidos a procedimientos administrativos guiados por expertos (arquitectos, urbanistas, trabajadores y científicos sociales, etcétera) incapaces de incorporar de forma amplia la diversidad de necesidades, intereses y aspiraciones de los sectores populares, o de comprender sus apuestas políticas, ideológicas y económicas frente a las transformaciones. Por lo general, sus prácticas y representaciones son consideradas poco aptas para ser incluidas en la imagen de la ciudad moderna y occidental, razón

¹ TÉLLEZ CONTRERAS, León Felipe, (2014) “La revitalización del Centro Histórico de la Ciudad de México: entre la voluntad de la élite y la realidad del pueblo”, Pacarina del Sur [En línea], año 5, núm. 19, abril-junio, 2014. ISSN: 2007-2309. Fuente: Pacarina del Sur - <http://www.pacarinadelsur.com/home/mascaras-e-identidades/949-la-revitalizacion-del-centro-historico-de-la-ciudad-de-mexico-entre-la-voluntad-de-la-elite-y-la-realidad-del-pueblo> - Prohibida su reproducción sin citar el origen.



por la que se requiere de operaciones “educativas” orientadas a inculcarles el respeto por el patrimonio histórico, así como la condena de las acciones y los actores que atenten contra él. El elemento ausente o débilmente incorporado en este plano normativo es la atención de las desigualdades que han marcado la producción de la ciudad y el deterioro del Centro, así como el reconocimiento de las soluciones y resistencias creativas que han encontrado los integrantes de los sectores populares para seguir habitando o capitalizando a su favor las ventajas que ofrecen las centralidades. En cambio, en el centro del problema se coloca el qué hacer con estos actores y sus prácticas para que la calidad y el estado de conservación de los edificios, calles, plazas y jardines se mantenga a la altura de aquellos que se quiere emular. Bajo este pensar-actuar de la élite, se incurre en una negación del papel y valor de los otros urbanos, y con ello, se construye un límite de fondo a las buenas intenciones del discurso de la participación ciudadana”.

En otro orden, se considera un aporte importante, la concepción inicial puesta de manifiesto por el Plan respecto de entender el Centro Histórico como un proceso, como un organismo que cambia de condiciones de manera permanente y que requiere una política con la suficiente flexibilidad para adaptarse al contexto. Por ello, las líneas estratégicas planteadas por el Plan no son solo de alcance físico-espacial, sino también ancladas en políticas y programas que apelan a la conciencia, cultura y educación, bajo una ideología que puede ser puesta en discusión según el paradigma desde el que se la mire.

→ Fuentes (de la información)

<http://www.centrohistorico.cdmx.gob.mx/registro/index.html>

www.autoridaddelcentrohistorico.df.gob.mx

<https://www.facebook.com/fchcm/>

<http://indicadoresdelcentrohistorico.blogspot.com.ar/>



FICHA Nº 5: SISTEMATIZACIÓN DE EXPERIENCIAS DE RECUPERACIÓN DE ÁREAS CENTRALES

→ Nombre del caso

Plan Maestro Centro Histórico de Lima al 2025 (PM-CHL)

→ Ubicación

Lima, Perú

Población: 9.752.000 habitantes. INEI 2015 (<http://larepublica.pe/17-01-2015/inei-lima-tiene-9-millones-752-mil-habitantes>)

→ Ámbito de Actuación. Forma-Dimensiones del Ámbito de Actuación

Superficie del CHL 1.022,81 ha: 68% corresponden al Cercado de Lima, el 28% al distrito del Rímac y el 4% restante a otros Distritos. Población CHL: 146.126 hab. Área Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO (diciembre 1991): 239,69 ha (23% del total del CHL).

Usos del suelo/actividades: residencial 18,7% del área comercial y otros usos / institucional 17,4% / Residencial-comercial 5,9% / Vías-Cerro-Río-Áreas Libres 29,4% - otros usos.

Procesos económicos productivos financieros de escala metropolitana y urbana.



Fuente: Plan Maestro Centro de Lima, 1999

Gráficos: Centro Histórico de Lima, ubicación y enmarque en el área central de la ciudad



→ Año

2014- a la fecha

→ Contexto

Los antecedentes del PM-CHL son: Plan del Centro de Lima 1987, Reglamento de la Administración del Centro Histórico de Lima 1994, Plan Maestro Centro de Lima 1999 (Plan CHL), Plan Estratégico para la Recuperación del Centro Histórico de Lima 2006-2035 en 2006.

La visión del Centro Histórico de Lima se encuentra compatibilizada con otros planes estatales, las visiones de Lima Metropolitana (**Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima 2012-2025**) y del Cercado de Lima (**Plan de Desarrollo Concertado del Cercado de Lima 2013-2025**). Asimismo, se han recogido los aportes recibidos en talleres con las organizaciones vecinales y en reuniones de trabajo con instancias municipales.

El antecedente más directo es el **Plan Estratégico para la Recuperación del Centro Histórico de Lima 2006-2035** elaborado en 2006, destacándose de dicho plan tres elementos orientadores del mismo: normatividad unificada, promotora y orientadora de la inversión privada; un órgano municipal de gestión para instrumentar mecanismos facilitadores de la inversión privada con participación directa o asociada en la recuperación inmobiliaria y un fondo solvente para financiar intervenciones priorizadas (EP y áreas degradadas) **-Fondo Municipal de Renovación Urbana** desde 2003, soporte financiero para renovación de viviendas familias en extrema pobreza-.

Este plan incorporaba un Programa de Renovación Urbana a modo de proyecto integral: nueva zonificación orientada al repoblamiento del CH con reocupación numerosos m² desocupados, nuevos procedimientos de simplificación administrativa -posible canje de inversión por deuda-, recuperación de inmuebles monumentales, construcción de viviendas para familias que ocupaban áreas tugurizadas, programas de mejoramiento de suelos e investigación arqueológica, recuperación de los espacios públicos, modernización de la infraestructura urbana, seguridad ciudadana.

El Plan Maestro que se analiza, menciona este antecedente pero no lo vincula de manera directa según las fuentes consultadas.

La situación en la actualidad se ha modificado sustancialmente respecto al objeto por el que se había creado el Programa Municipal para la Recuperación del Centro Histórico de Lima -PROLIMA- en 1994. Ya no es suficiente sólo “recuperar” el Centro Histórico de Lima, sino también se plantea la necesidad de buscar su desarrollo sostenible, articular los diversos actores sociales y sus intereses, hacer un “Centro vivo” para la gente que lo habita o hace uso de él.

→ Tipo de Intervención propuesta (Plan, Programa, Proyecto)

De acuerdo al Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) vigente al 2014 (fecha de la publicación del Plan), le compete a PROLIMA la elaboración de un Plan de Recuperación que contemple distintas acciones.



En ese marco fue formulado el **Plan Maestro del Centro Histórico de Lima al 2035** (PM-CHL), siendo el instrumento técnico-normativo y de gestión que orienta los usos del suelo, las acciones, intervenciones, el control, los programas y proyectos y las inversiones públicas y privadas en su ámbito territorial, con la finalidad de conservar, recuperar y realzar sus valores formales, históricos y culturales, en concordancia con su valor intrínseco y su significado para la Nación.

Las propuestas del Plan Maestro del Centro Histórico de Lima consideran gran parte de lo que establece la Ordenanza del Plan Maestro Centro Lima (diciembre 1998, Ordenanza N° 201), actualizándose diversos componentes que responden a la dinámica en la que se inscribe el área en la actualidad.

→ Objetivo principal (recuperación, renovación, etc.)

El PM-CHL es un componente de la gestión municipal diseñado con los siguientes **propósitos:**

- a) *Consensuar una visión de desarrollo entre todos los actores sociales que intervienen.*
- b) *Elevar los niveles de calidad física, social y económica, así como los de la prestación de servicios.*
- c) *Concertar las actividades de las diferentes instancias municipales hacia las metas establecidas.*

Tiene como **Objetivos Generales:**

1. Propiciar la **recuperación del equilibrio urbano, social y económico del Centro Histórico de Lima** asegurando la permanencia de sus valores culturales y el funcionamiento del sistema urbano.
2. Propiciar la **concertación de los agentes públicos y privados y de los actores sociales, económicos y culturales**, asumiendo compromisos compartidos que impulsen el desarrollo local y la solución de los problemas críticos.
3. Contribuir a la **desconcentración funcional-territorial del Centro Histórico de Lima**, reduciendo su sobreutilización y alentando de manera permanente el desarrollo descentralizado de los subcentros de la metrópoli.
4. **Descongestionar y regenerar el tejido urbano de las zonas tugurizadas**, propiciando la mejora de condiciones de vida para los pobladores residentes mediante procesos de renovación urbana.
5. **Regular el uso del suelo** a fin de viabilizar las acciones de renovación urbana, alentando la inversión pública y privada en la edificación de viviendas económicas.
6. **Elevar la densidad urbana**, intensificando la ocupación y uso del suelo subutilizado, priorizando aquellas áreas con servicios consolidados.
7. **Preservar y mejorar los espacios públicos y garantizar la seguridad ciudadana** en el ámbito de su jurisdicción.
8. Propiciar el mejoramiento de la calidad de los servicios públicos.
9. El **fortalecimiento y ordenamiento de la gestión de la Municipalidad Metropolitana de Lima** para orientar y ejecutar las acciones prioritarias de desarrollo urbano del Centro Histórico de Lima, coherentemente con un desarrollo humano y sostenible, así como promover y orientar la inversión pública y privada y articular las inversiones de los organismos desconcentrados de la Municipalidad Metropolitana de



Lima.

10. **Construir herramientas para la aplicación del Plan y el cumplimiento de los objetivos** específicos, así como para el **seguimiento** como base para la adecuación o replanteamiento de las orientaciones asumidas en el mismo.

→ Proceso y Acciones de la intervención

El documento del Plan contiene aspectos tales como: el Marco de Referencia (Antecedentes y Marco Legal), el Diagnóstico, y las Propuestas Generales y Propuestas Específicas.

Asimismo contiene lineamientos generales para la estrategia de gestión e implementación del Plan quedando pendiente el desarrollo de la mencionada estrategia, así como los reglamentos específicos.

El proceso del PM-CHL puede resumirse en 5 Etapas:

Etapas I. Diagnóstico estratégico / Construcción de la visión

Etapas II. Propuestas Generales (Lineas y Objetivos) / Propuestas Específicas (Programas y Proyectos)

Etapas III. Presentación de la Propuesta

Etapas IV. Entrega Documento Final

Etapas V. Aprobación / Ordenanza Municipal

Transversalmente se expone que se desarrolló un PROCESO PARTICIPATIVO con metodologías para cada etapa:

1. Talleres y reuniones de trabajo.
2. Reuniones de trabajo y exposiciones.
- 3 y 4. Exposiciones y consulta pública.
5. Exposiciones y publicación.

Se establecieron **4 Ejes estratégicos**, y **11 Políticas de desarrollo** distribuidas en cada uno (formulándose objetivos estratégicos y específicos en cada política formulada):

1. CENTRALIDAD

- Recuperación de la centralidad (roles de función metropolitana / Identidad Ciudadana)
- Centro Integrado a la metrópoli (accesibilidad fluida y ordenada)

2. HABITABILIDAD

- Regeneración Urbana (ordenamiento territorial / espacio público / intervención inmobiliaria / rehabilitación del patrimonio edificado)
- Gestión del riesgo de desastres

3. SUSTENTABILIDAD

- Desarrollo Económico (CH como motor de desarrollo turístico / consolidación de un comercio ordenado / desarrollo inmobiliario)
- Desarrollo Social (efectiva seguridad ciudadana / atención a grupos vulnerables - conciencia y participación ciudadana)
- Desarrollo Cultural (cultura como eje de desarrollo / CH como principal espacio de diversidad cultural / valoración patrimonio)



4. GESTIÓN INTEGRAL

- Eficacia en el gobierno y la administración (planificación integral del desarrollo: el plan como instrumento de gestión / desarrollo de espacios de concertación descentralizados / eficacia de la gestión)
- Protección jurídica y competencias (definición de la base jurídica del centro histórico / desarrollo del marco de competencias)
- Mecanismos financieros (inversión pública / inversión privada / mecanismos financieros complementarios)

Al ser considerado el CHL como un área de manera integral, de tratamiento especial -ZONA DE REGLAMENTACIÓN ESPECIAL- es organizado en Zonas de Tratamiento (ZT) diferenciadas, sujetas a normas y lineamientos e índice de usos especiales y entendidas dichas zonas como áreas de intervención para la priorización de acciones de las diferentes instancias de gobierno, permitiendo un accionar coordinado.

De las 19 Zonas de Tratamiento:

- ✓ 14 tienen como finalidad la Puesta en valor del patrimonio y del espacio público.
- ✓ 16 tienen como finalidad la Regeneración Urbana y gestión del riesgo de desastres.
- ✓ 4 tienen como finalidad la Consolidación del uso y del rol metropolitana.

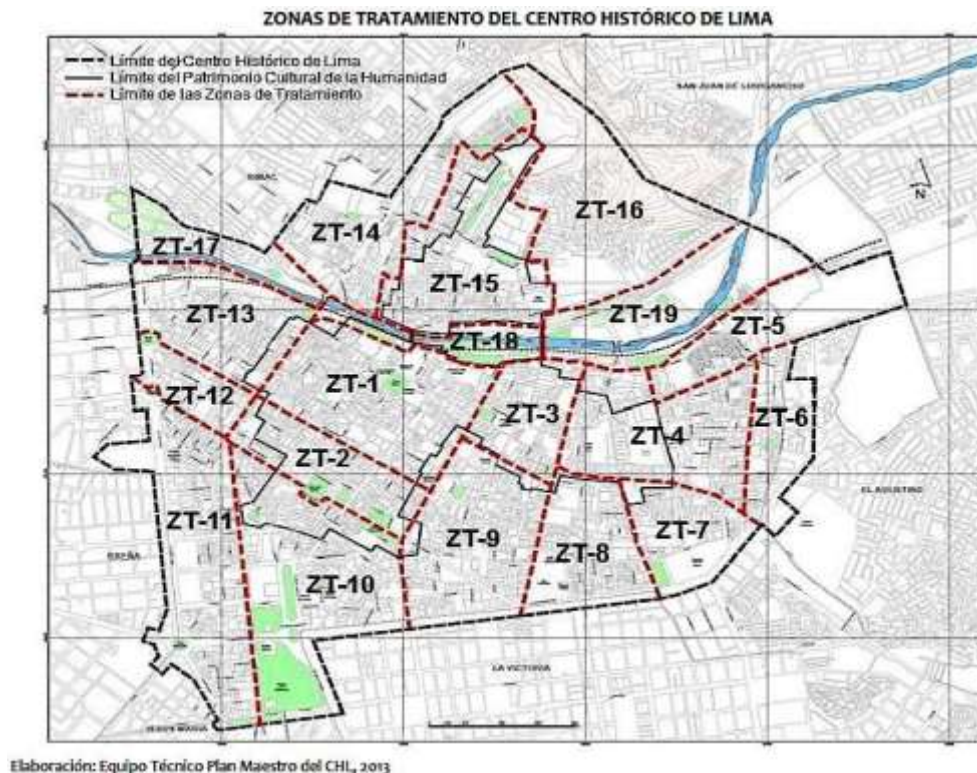


Gráfico: Zonas de Tratamiento del Centro Histórico de Lima



Gráfico: Uso actual de las Vías del Centro Histórico de Lima

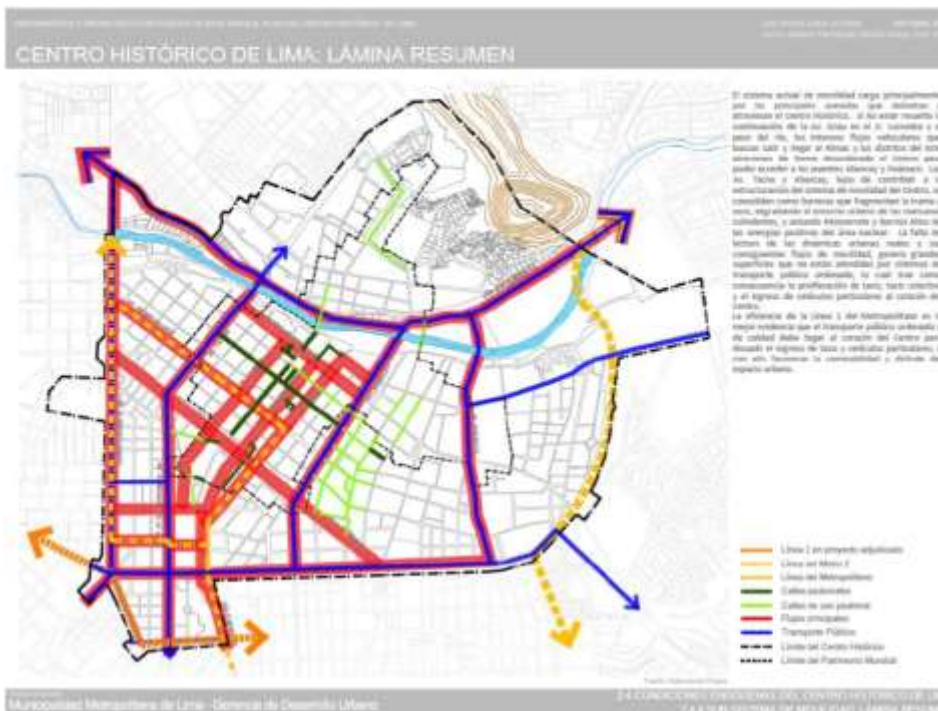


Gráfico: Síntesis valorativa del Centro Histórico de Lima



Cada eje estratégico se amplía y desarrolla según la temática en acciones y propuestas estratégicas, vinculándose al mismo tiempo a otros planes estatales si fuese necesario.

→ Modalidades e instrumentos de gestión (pública, privada, mixta. Convenios. Concertación. Otros. Organismos/Actores ejecutores de la Intervención

EL Programa Municipal para la Recuperación del Centro Histórico de Lima -PROLIMA- es la entidad encargada de la administración del CHL, al interior de la Municipalidad Metropolitana de Lima, y depende administrativamente de la Gerencia Municipal.

Sus funciones están enmarcadas en el campo técnico-legal, pero sin capacidades reales para el logro de los objetivos. Si bien tiene competencias normativas, de planeamiento y fiscalización posterior, éstas no le permiten cumplir un rol decisorio, no presenta un marco sustantivo específico que le permita decidir y priorizar las políticas, planes, proyectos y actividades dentro de este espacio físico.

Fernando Carrión señala que el *“Centro Histórico de Lima es uno de los casos en el que se concentran los poderes públicos nacionales y/o local, pero que a su vez, carece de una autoridad con competencias de gobierno exclusivas, ya que por una parte, trasciende a territorios más amplios y por otra, existen múltiples entidades y cada una de estas tiene un mandato específico sobre dicho ámbito de la ciudad”*.

La declaración del CHL como Patrimonio Cultural de la Humanidad en 1991 generó la concertación “más acertada quizás” entre el Estado, representado por el Instituto Nacional de Cultura, el poder local por la Municipalidad de Lima, y la Sociedad Civil que fue el Patronato de Lima, el mayor impulsor de este título. Las tres instituciones elaboraron un Reglamento de Administración del Centro Histórico que sigue siendo usado hasta la actualidad y respetado por todas las áreas.

Se propone la creación de una UNIDAD DE GESTIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO, con capacidad de actuación y planificación, capaz de concertar con todos los actores involucrados y con los agentes externos interesados en participar en la recuperación del Centro Histórico. Esta entidad asumirá principalmente las labores de coordinación y gestión de los programas y proyectos del Plan Maestro.

Asimismo se propone el Desarrollo de Espacios de Concertación Descentralizados, mediante la organización y coordinación de acciones de las distintas dependencias gubernamentales involucradas.

Respecto a modalidades de gestión, si bien predomina la gestión pública en este caso, a modo de ejemplo ante la diversidad de propuestas de actuación, se cita la **política de vivienda** -una de las políticas más importantes en todo proceso de recuperación de centros históricos-, y su recuperación de condición habitacional. *“...Tipos de intervención propuestos: Puesta en valor y acondicionamiento de Monumentos Históricos y/o inmuebles de valor monumental, con factibilidad de **inclusión de obra nueva** en el área con menor valor patrimonial, **con fines de vivienda, Rehabilitación de edificaciones existentes, Obra nueva en terrenos baldíos.***

*Acompañando estas acciones, deberá establecerse una **política de generación de espacios de recreación y áreas para los estacionamientos de vehículos**, que será trabajada a nivel de una manzana como unidad mínima de propuesta de intervención o*



de grupos de manzanas.

La **propuesta para el desarrollo inmobiliario de viviendas** tendrá que ser orientado a los siguientes tipos de oferta: Vivienda propia, Vivienda de alquiler, Vivienda temporal.

El tema medular consiste en **identificar y direccionar los mecanismos financieros existentes para apoyar las rehabilitaciones y establecer alianzas entre los propietarios de los edificios, instituciones de vivienda, el gobierno central y el sector privado**. Asimismo, se deberá **apoyar financieramente a las familias de bajos recursos** que no pueden acceder a un crédito. Acciones como la **formalización jurídica de la propiedad y la simplificación de trámites para la gestión de proyectos** son indispensables para obtener resultados positivos.”

Respecto a las fuentes de financiamiento se observa de manera correcta que conforme a la experiencia, la **Inversión pública** tiene que tener un papel rector, pues debe jugar un papel multiplicador de otras inversiones en el proceso...No existe una inversión privada promotora como en otras zonas de la ciudad, y que necesariamente deberá intervenir el estado como agente dinamizador.

Algunas acciones posibles que se plantean: *Revisión del Marco Normativo del Sistema Nacional de Inversión Pública, Creación de un Fondo para la Recuperación del Centro Histórico de Lima, Fortalecimiento del FOMUR, como fondo municipal exclusivo para renovación Urbana.*

Por otro lado, se reconoce que la **inversión privada** es muy sensible, y no va a entrar en donde no se tenga una seguridad jurídica y económica respecto a la inversión de su dinero. En ese sentido son las entidades públicas las llamadas a generar las condiciones que permitan una garantía. Existe una importante relación entre inversión pública en el proceso de recuperación y la continuidad del proceso que sobrepase los tiempos de una gestión de gobierno, ya que las garantías sostenidas a largo plazo generan la confianza del sector privado.

Políticas de incentivos para generar inversión privada, sean incentivos fiscales o administrativos, y modalidades de asociación, participación y concertación público-privada son otras de las propuestas mencionadas.

En la búsqueda de otras o mejores alternativas para el financiamiento de acciones para el rescate de centros históricos también se mencionan: la **Implementación de programas que generen Captación de Recursos económicos** (creación de un *Fideicomiso para el Centro Histórico*, contribuciones para las mejoras de centros históricos mediante cobro del costo o parte de éste a los beneficiarios directos de una obra pública por ej., o la aplicación de un sistema de Transferencia de Derechos), y la **Cooperación Internacional** (en los últimos diez años se ha aumentado su nivel de actividad en esta área de cooperación para el desarrollo; por ej. la Cooperación Española ha estado apoyando permanentemente y hace un año hizo una donación a la Municipalidad de Lima, para la formación de la Escuela Taller).



→ Actores involucrados en la gestión

Actores gubernamentales

- Municipalidad Metropolitana de Lima
- Equipos Técnicos (interdisciplinarios para la planificación urbana, física, social económica) del Plan Maestro CH y de PROLIMA
- Secretaría Técnica del Consejo de Desarrollo del Cercado de Lima (ST-CODEL)
- Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima 2012-20259 (PRDCL)
- Ministerio de Cultura
- Ministerio de Vivienda
- Distintas áreas municipales (ej. Gerencia de Seguridad Ciudadana)

Actores Privados

Actores de la sociedad civil: Organizaciones sin fines de lucro y Actores comunitarios (organizaciones vecinales por tipo, otros)

→ Metodología de trabajo con actores

Ver modalidades descritas precedentemente.

→ Tiempos-Plazos-Etapas

No surgen de los textos analizados.

→ Instancia de la Intervención: Concretada - En proceso – Propuesta

No se especifica en qué instancia está el Plan.

→ Principal aporte

Se destaca la propuesta metodológica del Plan.

La propuesta de una Unidad de Gestión del Centro Histórico como entidad que asumirá principalmente las labores de coordinación y gestión de los programas y proyectos del Plan Maestro, con capacidad de actuación y planificación, y de concertación con todos los actores involucrados y con los agentes externos interesados en participar en la recuperación del Centro Histórico.

La propuesta del Desarrollo de Espacios de Concertación Descentralizados, mediante la organización y coordinación de acciones de las distintas dependencias gubernamentales involucradas

Otra cuestión interesante que se desprende de este Plan es el listado de posibles fuentes de financiamiento para la concreción de las diversas acciones.

→ Fuentes (de la información)

Plan Maestro del Centro Histórico de Lima. PROLIMA, 2014. Consultado en <http://www.munlima.gob.pe/images/descargas/programas/prolima/PLAN-MAESTRO.pdf>



**FICHA Nº 6:
SISTEMATIZACIÓN DE EXPERIENCIAS DE RECUPERACIÓN DE ÁREAS
CENTRALES**

→ Nombre del caso a estudiar

Plan CHA. Plan Maestro para de revitalización del Centro Histórico de Asunción.

→ Ubicación

Asunción, República del Paraguay.

Población: 52.294 habitantes (según proyecciones de la Dirección General de Estadísticas, Encuestas y Censos DGEEC, al año 2016. Población del Área Metropolitana Gran Asunción: 2.198.662 hab. (<https://es.wikipedia.org/wiki/Asunci%C3%B3n>))

→ Ámbito de Actuación. Forma-Dimensiones del Ámbito de Actuación

El perímetro del CHA abarca una superficie total de 300 hectáreas, de las cuales, 147 hectáreas son edificaciones; de este total de edificaciones, 22 ha corresponden a edificios en mal estado, 12 ha de terrenos vacíos y 7% edificios en desuso. Sobre las 300 ha de superficie del CHA existen 491.000 m² de edificios patrimoniales, que se distribuyen del siguiente modo: 2% de patrimonio monumental (9820 m²), 15% de patrimonio arquitectónico (73.650 m²), 21% de patrimonio ambiental (103.110 m²), y 62% de patrimonio de interés -propuesta del Plan CHA- (304.420 m²).

→ Año

El proceso del Plan CHA se inicia en 2014.

→ Contexto

En el momento del planteo del Plan, el estado del CHA era el siguiente: un centro histórico totalmente degradado, con edificios de origen colonial desaparecidos, y algunos en proceso de desaparecer.

Al acercarse el Bicentenario de la Independencia de Paraguay, las autoridades nacionales y municipales, junto con otros agentes, pusieron en marcha proyectos que tuvieron como espacio común el CHA y, como objetivo, mejorar su funcionalidad.

El Programa Ciudadela Cultural de Asunción (PCCA) nació en este contexto, a inicios de 2010, como un proyecto promovido por la Secretaría Nacional de Cultura (SNC), con el propósito de recuperar el CHA desde la perspectiva cultural, impulsando procesos de reactivación económica en los ámbitos del turismo, la economía creativa y la innovación. También se conformó una alianza interinstitucional con la participación de 17 instituciones, que elaboraron el *Programa Integral de Actuación de la Ciudadela Cultural de Asunción*, cuyo nombre actual es **Asociación Ciudadela**, y que hoy apoya la ejecución del **Plan de Revitalización del CHA**.



Gráfico: Imagen del Plan CHA



→ Tipo de Intervención propuesta (Plan, Programa, Proyecto)

Plan Maestro para la Revitalización del Centro Histórico de Asunción del Paraguay –Plan CHA-

El ámbito de intervención está legislado por una Ordenanza Municipal (267/09) que delimita patrimonial y urbanísticamente el perímetro del CHA y también delimita la zona de amortiguamiento del CHA, comprendiendo varios barrios en el área, en forma total o parcial.

El **Plan CHA** va más allá de ser un plan maestro con imagen fija, estática, que mira la ciudad de Asunción desde una lectura abstracta. Ese más allá se entiende como **“un proceso maestro” en movimiento para revitalizar su centro histórico.**

Gráfico: imagen de Asunción





El Plan se apoya en un conjunto de estrategias y proyectos y en una instancia de gestión, articulación y ejecución que irá alimentándose de la inventiva de la ciudadanía para regenerar su ciudad, y de la voluntad de las instituciones del Estado (Gobierno Municipal, Gobierno Nacional principalmente) que irán incorporando esa creatividad y ejecutando con regularidad, en el largo plazo, las decenas de acciones y medidas que dibujen el futuro de la Asunción que imagina el Plan.

→ Objetivo principal (recuperación, renovación, etc.)

El objetivo es revertir el vaciamiento poblacional y económico, la desvalorización de la riqueza patrimonial y el deterioro del Centro Histórico, como consecuencia de los cambios demográficos y territoriales del Área Metropolitana de Asunción. Se prevén acciones pequeñas, pero sostenidas, en un plazo de entre 20/25 años.

→ Proceso y Acciones de la intervención

El proceso de intervención se origina al año 2014, cuando se convoca a un Concurso Internacional de Ideas para el Centro Histórico. En dicho concurso resulta ganador el estudio madrileño Ecosistema Urbano; pasado un año se retomó el proyecto para crear el Consejo del Plan Maestro para la Revitalización del Centro Histórico, a través de su impulsora, la Secretaría Nacional de Cultura

Las variables sobre las que se organiza el Plan son las siguientes:

1. Institucionalización
2. Articulación-movilidad
3. Promoción residencial
4. Participación-identidad y cultura
5. Puesta en valor del patrimonio

Cada una de estas variables está compuesta, a su vez, por una serie de 10 estrategias de acción directa sobre el territorio físico y social:

Gráfico: Estrategias de Acción





- 1) Reserva de Biosfera
- 2) Frente Fluvial
- 3) Parque Bicentenario
- 4) Costero Verde Activo
- 5) Revitalización Chacarita Alta
- 6) Corredores Ecológicos
- 7) Corredores Cívicos
- 8) Catalizadores Urbanos
- 9) Corredores Dinámicos
- 10) Puerto Vivo

Gráfico: Maqueta del Centro Histórico



→ Modalidades e instrumentos de gestión (pública, privada, mixta. Convenios. Concertación. Otros. Organismos/Actores ejecutores de la Intervención

Para garantizar su implementación en el largo plazo, el Plan CHA prevé la conformación de **Asunción Laboratorio Abierto (ASULAB)**. Se lo conoce como el espacio de gestión, articulación y ejecución del plan. Se plantea como un laboratorio de desarrollo urbano que tiene como objetivo equilibrar los modos de operar del quehacer institucional y del quehacer ciudadano. ASULAB se concibe como un puente entre esos dos ámbitos, engranando sus medios, sus agentes y sus modos de operar: instituciones – ASULAB – ciudadanos.

El Plan CHA es financiado por el Colegio de Arquitectos de Paraguay, la compañía Hidroeléctrica ITAIPÚ Internacional y el Banco de Desarrollo de América Latina.



Gráfico: Estrategia de Gestión



→ Actores involucrados en la gestión

La ejecución del Plan está en manos del Poder Ejecutivo y la Secretaría de Cultura de la Nación en la conformación del Consejo del Plan Maestro para la Revitalización del Centro Histórico de Asunción.

El proceso del Plan CHA es impulsado por una articulación interinstitucional, conformada por la Municipalidad de Asunción, la Secretaría Nacional de Cultura, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, la Cámara de Diputados, la Administración Nacional de Navegación y Puertos y el Ministerio de Relaciones Exteriores. Y también por la Secretaría Nacional de la Vivienda y el Hábitat, la Secretaría del Ambiente, la Secretaría Nacional de Turismo y Ferrocarriles del Paraguay S. A., y el Colegio de Arquitectos como entidad técnica y gerenciadora.

→ Metodología de trabajo con actores

El Plan CHA pone al servicio de los ciudadanos una plataforma de participación ciudadana denominada **Asunción Mapeo ASUMAP**, en la cual, de manera interactiva, cualquier ciudadano puede añadir propuestas, iniciativas o ideas sobre la imagen satelital del Centro Histórico. Además cada ciudadano cuenta con un relevamiento online, de uso libre, de las calles y los edificios del Centro Histórico. Paralelamente, el Plan formula encuestas sobre <cómo y por qué vivir en el CHA>, y trabajos interinstitucionales para generar proyectos para la revitalización de viviendas en el CHA.



Se plantean dinámicas de mapeo y dateo, como una metodología de participación ciudadana, generada a través de aplicaciones online (www.asumap.com); esto se complementa con encuestas abiertas, charlas de profesionales extranjeros y eventos de temáticas culturales localizados en el área del Centro Histórico, para atraer nuevamente a los usuarios.

Otra alternativa de búsqueda de participación y conocimiento del Plan se realiza a través de una página abierta de Facebook y una plataforma web, en las que cualquier ciudadano puede seguir y conocer, de una manera muy simple y entretenida, la totalidad del Plan, sus acciones, sus programas y proyectos.

Gráficos: Imágenes de la Aplicación ASUMAP

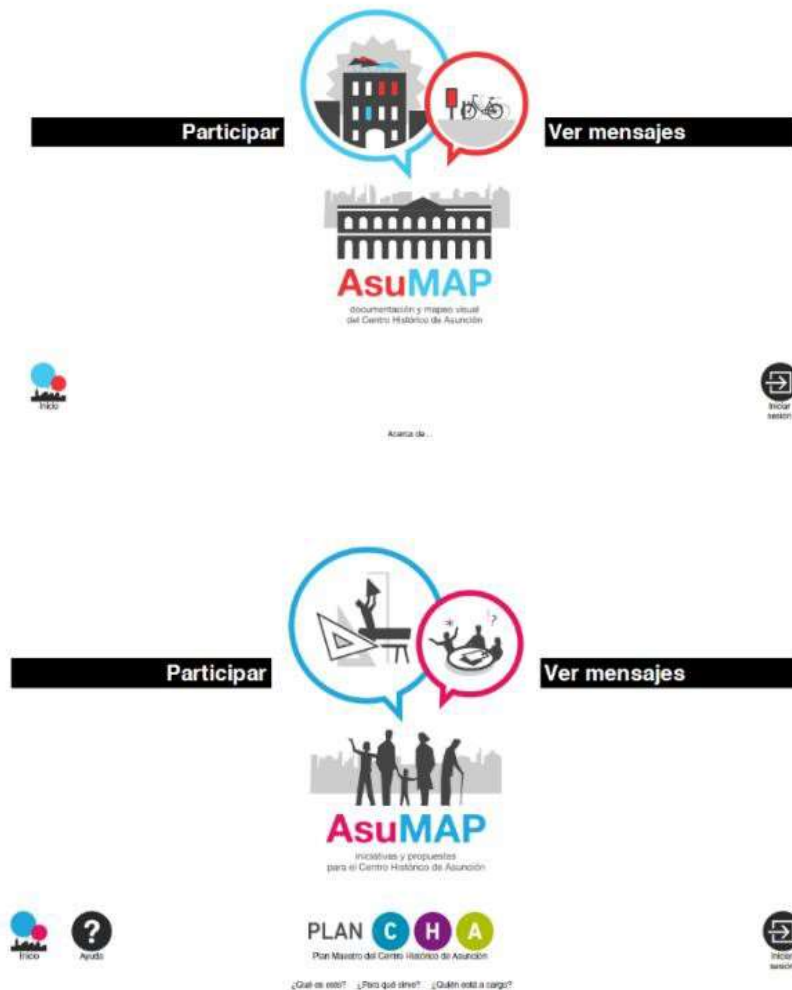




Gráfico: Mapeo y Dateo



→ Tiempos-Plazos-Etapas

El proceso de intervención se origina al año 2014, cuando se convoca a un Concurso Internacional de Ideas para el Centro Histórico. En dicho Concurso resulta ganador el estudio madrileño Ecosistema Urbano; pasado un año del mismo, se retomó para que a través de su impulsora, la Secretaría Nacional de Cultura, se creara el Consejo del Plan Maestro para la Revitalización del Centro Histórico.

→ Instancia de la Intervención: Concretada - En proceso – Propuesta
En proceso de aplicación.

→ Principal aporte

Un aporte significativo es el proceso y el origen del Plan. Partir de un concurso internacional de ideas, puso al Plan de Asunción en la mirada de arquitectos y urbanistas, no exactamente residentes en Paraguay, y que por lo tanto, tienen una visión ajena y desprejuiciada del problema.

Otra interesante propuesta del Plan CHA es la creación del **ASULAB**, un ente nuevo, para que se constituya en la oficina de gestión, promoción, programación, diseño y control del Plan, con grados de interdependencia del gobierno municipal, para fusionar los ciudadanos y las instituciones.

Desde el punto de vista de las estrategias de abordaje de actores, es importante rescatar las intenciones de participar a la comunidad y a los vecinos de Asunción en el Plan CHA a través de diversas metodologías generada a través de aplicaciones online, como el **ASUMAP**.

→ Fuentes (de la información)

<http://www.cultura.gov.py/plan-centro-historico-de-asuncion-plancha/>

<http://asuncioncentrohistorico.com/>

<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/767415/plan-cha-presentan-al-publico-el-plan-maestro-del-centro-historico-de-asuncion>



**FICHA Nº 6:
SISTEMATIZACIÓN DE EXPERIENCIAS DE RECUPERACIÓN DE ÁREAS
CENTRALES**

→ Nombre del caso

Plan de Manejo del Casco Histórico de San Telmo, Montserrat y su Entorno

→ Ubicación

Ciudad de Buenos Aires. Población 2.890.151 habitantes (Censo Nacional 2010).
Centro Histórico (CH), Área Central / Población aprox. CH: 112.628 hab. / Densidad
Poblacional: 225 hab./ha.

→ Ámbito de Actuación. Forma-Dimensiones del Ámbito de Actuación

Barrios históricos inscriptos en el Caso Histórico de Bs As: San Telmo, Montserrat y
entorno (848 edificios de valor patrimonial en 5 km²).

Gráfico: Ciudad Autónoma de Buenos Aires
y su Casco Histórico



Gráfico: Áreas del Plan de Manejo

→ Año

2014- a la fecha



→ Contexto

El **Plan de Manejo** implementa políticas que abordan los complejos problemas de Casco Histórico, que requieren una visión amplia e interdisciplinaria que excede el cuidado del patrimonio construido (Carmona, Arrese, 2004).

A partir de la decisión de formular una política que preserve los valores históricos culturales, urbanos y arquitectónicos del sector, el actor competente en la gestión y planificación del mismo, la **Dirección General Casco Histórico** -San Telmo/Montserrat-, elaboró un Plan que contemplaba la multiplicidad, complejidad y dinamismo del mismo, orientando el proceso operativo para el alcance de los objetivos, y comprendiendo la acción pública y privada.

El **Plan de Manejo del Casco Histórico** tiene sus orígenes en el *Plan de Revitalización de los barrios de San Telmo-Montserrat* que comenzó a gestarse en el año 1989, impulsado por la entonces Secretaría de Planeamiento y Medio Ambiente. Desde 1990 hasta 1995 el Plan fue incluido en el marco de un convenio entre la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el cual dio origen al *Programa de Revitalización del Sur* (PROSUR). Finalizado el convenio, el Programa continuó en la órbita municipal, dentro de la competencia de la Secretaría de Planeamiento Urbano como *Programa San Telmo-Montserrat*. En octubre de 2000 se efectivizó la transferencia del Programa al actual Ministerio de Cultura, creándose la Dirección General del Casco Histórico, dependiente de la Subsecretaría de Patrimonio Cultural, a la cual se transfirieron las competencias, personal y patrimonio asignado al Programa San Telmo-Montserrat (Plan de Manejo del Casco Histórico, 2014).

→ Tipo de Intervención propuesta (Plan, Programa, Proyecto)

Se trata de un **Plan de Manejo** en el que a partir de Objetivos Generales y Particulares, se plantearon **Lineamientos Estratégicos**, formulando asimismo seis **Programas de Actuación**, a modo de estrategias de intervención de distintas temáticas y grados de complejidad.

Cada Programa de Actuación se formuló con objetivos, lineamientos generales y Áreas de intervención y Propuestas. Se destacan que estas últimas son de variada índole, desde líneas de subsidios y créditos para el logro de objetivos de conservación, hasta asesoramiento técnico, obras físicas concretas en edificios y espacios públicos (calles, plazas...), mejora de la situación de actividades económicas, apoyo a la residencialidad en viviendas catalogadas (a verificar desarrollo), concientización y escuela-taller.

→ Objetivo principal (recuperación, renovación, etc.)

Se pretendía elaborar un plan que orientara las políticas de acción para preservar los valores patrimoniales del sector, delineando propuestas para el desarrollo considerando la dinámica y complejidad del mismo.

El **objetivo general** del Plan es proteger el patrimonio tangible e intangible de este sector de la Ciudad, fortaleciendo su identidad histórica y socio-cultural, promoviendo su desarrollo sustentable y posibilitando una mejor calidad de vida para sus habitantes.



Los objetivos particulares establecidos son:

1. Desarrollar acciones para el reconocimiento, protección y puesta en valor del patrimonio histórico cultural, arquitectónico y urbanístico, impulsando su revitalización y desarrollo sustentable.
2. Afianzar el rol residencial, la integración social y el desarrollo de las actividades económicas, turísticas y culturales.
3. Articular y coordinar las acciones que las distintas áreas del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires llevan a cabo en el sector.
4. Fomentar la participación ciudadana y su organización, promoviendo un rol activo en la formulación, materialización y seguimiento de las acciones que se desarrollen en el área.

→ Proceso y Acciones de la intervención

A partir del documento del Plan de Manejo –sin información específica del proceso llevado a cabo– se puede inferir que previamente a los contenidos mencionados dentro del apartado del Plan –antecedentes, objetivos y aspectos estructurales del Plan– se contemplaron las siguientes instancias a nivel del Casco Histórico (compilando trabajo realizado en antecedentes de planificación del área): **Caracterización del sector -Población, Vivienda y Áreas Homogéneas-; Aspectos Legales; Escenario Actual.**

Se destaca en estas etapas, la caracterización por **áreas homogéneas a nivel diagnóstico** determinadas a partir del proceso de cambio que atraviesan y el previsto (*prospectiva*). Para la clasificación de estas áreas se consideraron distintas variables: síntesis de su paisaje, calidad edilicia, actividades predominantes, potencial, rol del área, proceso de renovación u otro en el que se encuentran, entre otros aspectos. Los tipos de áreas delimitadas son: áreas estables, áreas estancadas, áreas en revitalización, áreas en renovación incipiente, áreas en involución, áreas residenciales a la espera de definiciones (sin rumbo), áreas remanentes. Se señala que no todos estos tipos de área están presentes en el sector San Telmo-Montserrat.



Sector 1: “Circuito Institucional” (APH N.1) Área Estable

Sector 2: “Circuito Balcarce – Chile” (APH N.1) Área Estable

Sector 3: “Circuito Dorrego” (APH N.1) Área Estable

Sector 4: “Circuito Lezama” (APH N.1) Área Estable

Sector 5: “Circuito Avenida de Mayo” (APH N.1) Área Estable

Sector 6: “Calle Bartolomé. Mitre, borde Norte del Casco Histórico”

Subsector 6a: “Pasaje La Piedad y entorno” Área en Involución

Subsector 6b: “Entorno de la Plaza de Mayo y de la Diagonal Norte” Área Estable

Sector 7: “Montserrat Oeste, entorno de la avenida Entre Ríos” Área Estancada

Sector 8: “Montserrat Oeste, Circuito Textil” Área Estancada (con potencial de transformación)

Sector 9: “Montserrat Este, entorno de la Iglesia San Juan Bautista” (área de Amortiguación del APH N.1) Área en Renovación Incipiente

Sector 10: “Montserrat Oeste residencial, al sur de la avenida Belgrano” Área Estancada

Sector 11: “Entorno de los Circuitos Balcarce - Chile y Dorrego” (Área de Amortiguación del APH N.1) Área Estancada

Sector 12: “Entorno del Circuito Lezama” (Área de Amortiguación del APH N.1) Área Estable

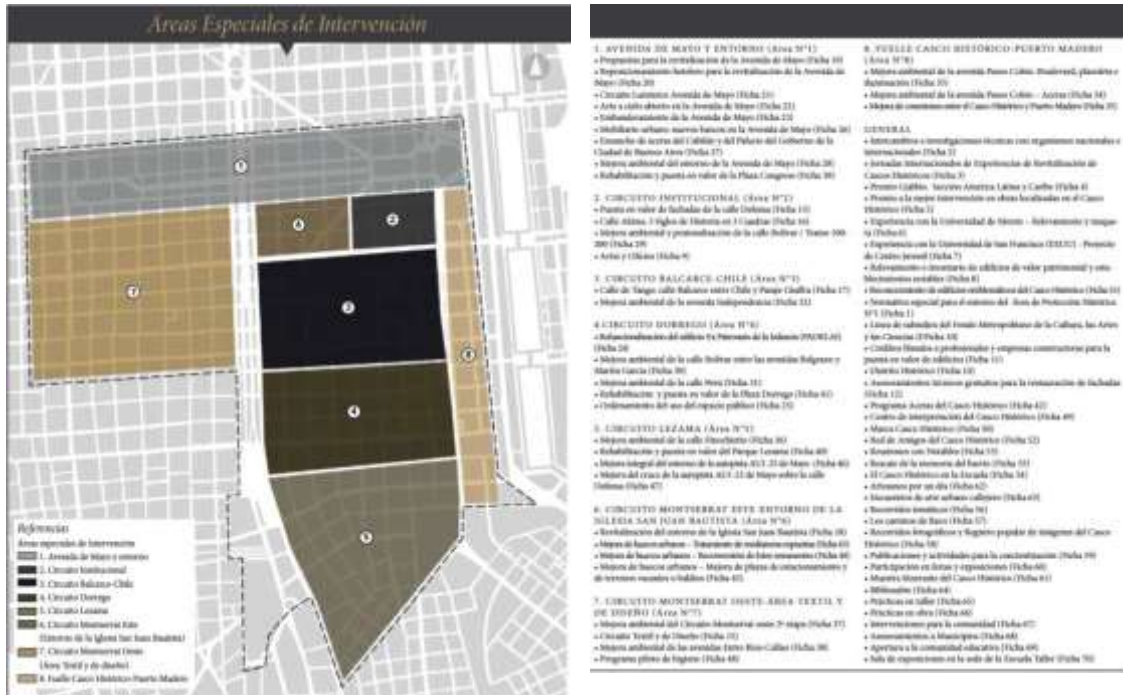
Sector 13: “Estación Constitución y entorno” Área en Involución

Sector 14: “Fuelle entre Casco Histórico y Puerto Madero” Área en Renovación Incipiente

Gráfico: Identificación de Áreas Homogéneas



Gráfico: Identificación de Áreas Especiales de Intervención



Dentro del reconocimiento del **escenario actual**, se rescata la **identificación de cambios acontecidos** en los últimos años: extensión de APH y área de amortiguación, fluctuación del turismo, rehabilitaciones y nuevos emprendimientos, restricciones al transporte público -Programa Prioridad Peatón-, incremento de la venta callejera y necesidad de ordenamiento del espacio público, gentrificación y pérdida de la residencialidad y de actividades comerciales tradicionales del área, ONG's dedicadas al patrimonio, nuevos polos; y la síntesis de **potencialidades y debilidades del Casco Histórico**.

Tal como se mencionó, a partir de la actualización y avance de trabajos previos de planificación en el sector, este Plan formula **Objetivos, Lineamientos estratégicos y Programas de Actuación**.

Los **Lineamientos Estratégicos** se concentraron en: intervenciones en el medio físico para la puesta en valor del patrimonio edilicio, la mejora ambiental del espacio público y el completamiento del equipamiento comunitario del Casco Histórico; la revitalización de actividades económicas, turísticas y culturales, impulsando el posicionamiento del Casco Histórico y el fortalecimiento del rol residencial del área a partir de la mejora y ampliación de la oferta de servicios; y la sostenibilidad del Plan.

Los **Programas de Actuación** desarrollados, con *acciones/propuestas ejecutadas, en ejecución, a nivel propuesta aun*, y a partir de la definición de **Áreas Especiales de**



Intervención, son:

- Programa Protección y fortalecimiento del patrimonio cultural.
- Programa Puesta en valor de edificios patrimoniales y apoyo a la residencialidad (en instancias previas se contaba con un Programa de Consolidación Residencial).
- Programa Promoción del desarrollo sustentable.
- Programa Mejora ambiental del espacio urbano.
- Programa Concientización y divulgación del patrimonio.
- Programa Escuela taller.

Cada Programa de Actuación cuenta con una ficha que contiene: objetivos, lineamientos generales, área de intervención, propuestas e imágenes correspondientes a cada uno (fotos, detalles de obras e intervenciones, etc.).

→ Modalidades e instrumentos de gestión (pública, privada, mixta. Convenios. Concertación. Otros. Organismos/Actores ejecutores de la Intervención

Considerando la complejidad del área, se plantearon distintos instrumentos y mecanismos para optimizar la gestión del Centro Histórico:

- En cuanto a la **Articulación intrainstitucional**: creación de **Comisiones Técnicas y Comisiones Especiales de Gestión** para establecer nexos entre las distintas reparticiones del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires con injerencia en el sector, mediante la realización coordinada de proyectos (consideración de acciones a nivel macro de la ciudad).

- En cuanto a la **Articulación con la población**: promoción de diversas formas de inclusión según temas e instancias de elaboración y legitimación: jornadas de trabajo, reuniones informativas, convocatorias acotadas, acuerdos, charlas con vecinos, entre otras; para recabar información: recepción e intercambio de ideas sobre las distintas posturas, valoración de situaciones y aportes propositivos para la elaboración e implementación de propuestas consensuadas. Para la articulación se aplican tres formas de abordaje:

- Proyectos y acciones impulsados desde el Gobierno
- Proyectos y acciones impulsados desde los vecinos
- Proyectos y acciones impulsados en forma conjunta

- En cuanto a **Mecanismos de concertación**: no se especifican dichos mecanismos; solo se menciona que en los mismos, las propuestas estarían ajustadas al contexto de aplicación, para contar con consenso y lograr el mayor compromiso para llevarlas adelante por cada uno de los actores involucrados.

- En cuanto a la **Generación de recursos alternativos**: se trata de incrementar los recursos disponibles a través de convenios de cooperación con organismos nacionales e internacionales, buscando además la motivación de la inversión privada a partir de la visualización de la inversión pública. No se especifica más al respecto.



Se destaca una importante estructura organizativa técnica de la Dirección General del Casco Histórico, tanto de gestión como operativa; siendo el actor clave en la planificación y gestión del área.

→ Actores involucrados en la gestión

Municipio, mediante sus distintas reparticiones involucradas en el sector, siendo la Dirección General del Casco Histórico la de injerencia específica.

Vecinos, propietarios de inmuebles, comerciantes.

Inversores particulares.

→ Metodología de trabajo con actores

Ver modalidades descriptas precedentemente.

→ Tiempos-Plazos-Etapas

Muy variados según los distintos programas, proyectos y acciones.

→ Instancia de la Intervención: Concretada - En proceso – Propuesta

Al año 2014 (según la publicación del Plan de Manejo) las acciones concretadas son las siguientes:

- Del **Programa Protección y fortalecimiento del patrimonio cultural**: de las 9 acciones y propuestas: 4 fueron ejecutadas, 4 estaban en ejecución y 1 una propuesta.
- Del **Programa Puesta en valor de edificios patrimoniales y apoyo a la residencialidad**: 2 acciones ejecutadas y 2 en ejecución.
- Del **Programa Promoción del desarrollo sustentable**: 2 en ejecución y 10 propuestas (elaboradas o a desarrollar).
- Del **Programa Mejora ambiental del espacio urbano**: 2 ejecutadas, 3 en ejecución, y 18 propuestas (elaboradas o a desarrollar).
- Del **Programa Concientización y divulgación del patrimonio**: 2 ejecutadas, 8 en ejecución, y 6 propuestas (elaboradas o a desarrollar).
- Del **Programa Escuela taller**: 5 en parte ejecutadas y en parte en ejecución, y 1 propuesta.

Según la propuesta de que se trate, se especifica en menor o mayor grado cómo ha sido o sería efectivamente su realización en Fichas individuales por acciones y propuestas.



PLAN DE MANEJO DEL CASCO HISTÓRICO

PROGRAMA NACIONAL DE OBRAS DE RECONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL

Página 8

Premio a la mejor intervención en obras localizadas en el Casco Histórico

Objetivo
Promover la valoración del patrimonio cultural, destacar y difundir el trabajo de los profesionales comprometidos con la conservación y sostenibilidad del patrimonio cultural de la Ciudad de Buenos Aires, mejorando la calidad ambiental de los espacios públicos.
Destacar proyectos contemporáneos de calidad, compatibles y respetuosos del paisaje urbano patrimonial.

Área de Intervención
Casco Histórico de la Ciudad de Buenos Aires.

Conocatoria
En los últimos años se vienen realizando distintas intervenciones, muchas de ellas representativas y de gran calidad, que han contribuido a enriquecer el patrimonio edificado. Su difusión y puesta en valor de edificios existentes y obras nuevas en lotes vacantes que han favorecido el equilibrio entre la preservación y la renovación y que son merecedoras de un reconocimiento público.
En este sentido, la Dirección General del Casco Histórico y la Sociedad Central de Arquitectos invitan cada dos años, a todos los arquitectos, artistas, artesanos y profesionales del diseño a participar en este premio dentro del marco de las acciones tendientes a la preservación del patrimonio y a la revitalización del Casco Histórico.

Categorías
Renovación y puesta en valor
Edición 2011:
Primer Premio: ex-aequo: Edificio Casavir, Avenida de Mayo 1188 y Edificio Medardo, Alvaro 771.
Segundo Premio: Hotel Potosí de San Telmo - Casavirana 152.
Edición 2013:
Primer Premio: Fachada del Museo Spangher, Moreno 380.
Segundo Premio: Casa de los Dragones, Bolívar 611-67.

Obras nuevas / Ampliación
Edición 2011:
Primer ex-aequo: Hotel NH Tower (Bolívar 140) y Edificio La Defensora, Defensa 267.
Edición 2013:
Primer Premio: Hotel en Plaza Domingo Sarmiento Ateá 1097.
Segundo Premio: Edificio efímero, México 313 / Balcarce 549.
Museo: Antigua Iglesia Hermanos, Hombres 17 267.

Diseño - Ambientación
Edición 2011:
Palacio Bariloche, Avenida de Mayo 1370.
Categoría especial: Puesta en valor del patrimonio arqueológico.
Edición 2011:
Museo del Bicentenario, Avenida Paseo Colón 130.

Edificio Casavir, Avenida de Mayo 1188
Edificio Medardo, Alvaro 771
Edificio de diseño y construcción, Casavirana 152
Museo Spangher, Moreno 380

PLAN DE MANEJO DEL CASCO HISTÓRICO

PROGRAMA NACIONAL DE OBRAS DE RECONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL

Página 9

Línea de subvenciones del Fondo Metropolitano de la Cultura, las Artes y las Ciencias

Objetivo
Fomentar la recuperación del patrimonio y fortalecer los recursos en el sector, mejorando las condiciones de habitabilidad y mejorando la población originaria en su propio hábitat.

Área de Intervención
Casco Histórico de la Ciudad de Buenos Aires.

Lineamientos / Contenido
El Ministerio de Cultura viene sosteniendo desde el 2008 un política de incentivos tendientes a impulsar la preservación del patrimonio. En este marco, el Fondo Metropolitano de la Cultura, las Artes y las Ciencias, mediante el otorgamiento de subvenciones, contribuye económicamente a la concreción de proyectos, programas y actividades. Los objetivos en el área promueven, mejoran y mejoran el patrimonio, las industrias culturales y las actividades de carácter artístico y científico que implican un desarrollo cultural. Particularmente la línea de subvenciones para la puesta en valor de edificios de valor patrimonial en un conjunto de obras pequeñas intervinientes, generan un efecto multiplicador que se refleja en la mejora de la calidad edilicia y ambiental del área.
El fin de esta subvención pública anual para la puesta en valor de edificios en el Casco Histórico es promover, la continuidad y sostenibilidad del mismo a lo largo del tiempo, a través de los cambios de gestión, los niveles de impacto importante, permitiendo la rehabilitación de numerosos edificios, tanto de arquitectura arquitectónica como de arquitectura industrial.
Estas subvenciones están canalizadas para permitir la inversión pública privada, ya que en muchos casos los beneficiarios optan por una contraprestación para completar las obras.

Principios
Esta subvención consiste en implementar en el año 2004 y en adelante hasta el presente, beneficiando una amplia gama de obras por parte de los vecinos.
Pueden presentarse todos los edificios catalogados ubicados dentro del Casco Histórico, en diez edificios que figuran en el Catálogo Inventario del Edificio de Patrimonio Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, Ley Nº 4483/2000.
El edificio de interés se evaluará en diferentes criterios de selección, entre los que se considerará el valor patrimonial del inmueble a intervenir, impacto del proyecto sobre la Ciudad y sobre el barrio, valoración social, estética, usos, accesibilidad, nivel socioeconómico de los vecinos, inversiones realizadas en el edificio y prioridad de conservación y localización en Áreas de Protección Histórica.
La Dirección General del Casco Histórico brinda apoyo técnico y realiza el seguimiento posterior de las obras, asegurando así una correcta intervención. En todos los casos, se busca la inversión de parte de otros actores afines para duplicar, promover y mejorar

espacios de interés de la Escuela Teller.
Las intervenciones realizadas hasta el presente generaron un efecto positivo de contagio de otras edificaciones, incrementándose desde que fue creado el Fondo gracias a posteriores inversiones privadas que se realizaron en el entorno.

➔ Principal aporte

Una cuestión importante a destacar es el rol protagónico y exclusivo del actor público, y en particular, de una dependencia municipal específica con categoría de Dirección para llevar a cabo el Plan y sus propuestas. Sería necesario observar los avances y seguimiento del mismo.

Otro tema a señalar es la concreción de varias de las acciones y propuestas previstas en relación con el mejoramiento de edificios patrimoniales y de espacios públicos; el involucramiento de los vecinos y otros actores en el cuidado del patrimonio; la generación de actividades culturales y turísticas. Y se destaca que con las acciones propuestas, se ha logrado dinamizar el área, en general.

Otro aporte interesante es la forma de caracterización de las **áreas homogéneas a nivel diagnóstico** determinadas a partir del proceso de cambio que atraviesan y el previsto (*prospectiva*) y su forma de clasificación: áreas estables, áreas estancadas, áreas en revitalización, áreas en renovación incipiente, áreas en involución, áreas residenciales a la espera de definiciones (sin rumbo), áreas remanentes.

➔ Fuentes (de la información)

Globalización y grandes proyectos urbanos: la respuesta de 25 ciudades. 1ª ed. 1ª reimpresión. Marisa Carmona, Álvaro Arrese (compiladores). Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Ed. Infinito. 2014.

Plan de Manejo del Casco Histórico. 1a Ed. - Buenos Aires: Dirección General del Casco Histórico, 2014.

http://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/plan_de_manejo_del_casco_historico.pdf



**FICHA Nº 7:
SISTEMATIZACIÓN DE EXPERIENCIAS DE RECUPERACIÓN DE ÁREAS
CENTRALES**

→ Nombre del caso

Plan Micro Centro de la Ciudad de Buenos Aires.

→ Ubicación

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Casco Histórico de la Ciudad.

Población: 2.890.151 habitantes (Censo Nacional 2010).



Gráfico: Plan Micro Centro de la Ciudad de Buenos Aires. Obras.

→ Ámbito de Actuación. Forma-Dimensiones del Ámbito de Actuación
Casco Histórico de la Ciudad. Micro centro.

→ Año

Fecha de inicio 2012.

→ Contexto

La estructura espacial y funcional de Buenos Aires muestra una fuerte convergencia hacia el Microcentro ubicado en el este de la Ciudad donde se estableció originariamente el casco fundacional.



El **Plan Urbano Ambiental** establece una serie de lineamientos, entre los cuales se considera que el Microcentro es clave como centro político y de negocios, con concentración de actividades comerciales y de servicios y para la residencialización; cuenta con el patrimonio edificado más valioso en cuanto a arquitectura de estilo. Tiene una ubicación muy buena respecto de su accesibilidad ya que se encuentra dentro del triángulo que conforman las tres terminales ferroviarias más importantes del país: Constitución, Once y Retiro, y complementariamente, casi todas las líneas de subterráneo llegan al mismo.

Se considera un tema fundamental, la promoción de la intermodalidad del transporte, a través de medios alternativos poco contaminantes a fin de conformar redes que faciliten la llegada y el recorrido de la zona.

El desarrollo y la confluencia de usos y funciones en el área central de la Ciudad no fue convenientemente acompañado con mejoras en el sistema de servicios y movilidad, ni con las intervenciones urbanas pertinentes. Por ello, la intensa circulación de vehículos privados y la excesiva cantidad de líneas de colectivos que circulan por el área central generan congestión, contaminación y peligrosidad para los peatones.

Por otra parte, hay escasos espacios verdes por lo que la renovación natural del aire resulta muy escasa.

→ Tipo de Intervención propuesta (Plan, Programa, Proyecto)

Plan Micro Centro.

→ Objetivo principal (recuperación, renovación, etc.)

El objetivo del Plan es **jerarquizar el Área Central mediante intervenciones que *distingan*** sustancialmente la **calidad de vida del ciudadano** –eje central del megaproyecto– y su seguridad física, en el marco de las políticas contemporáneas de inserción de la Ciudad en el mundo.

→ Proceso y Acciones de la intervención/ Aspectos/variables involucradas

Los Ejes de Trabajo son:

1. Ordenamiento del tránsito y transporte

Implementación de un esquema de circulación diferencial que permita el flujo eficiente de quienes transitan por el Microcentro, lo que incluye el fomento de la movilidad sustentable (a pie, bicicleta o transporte público). Entre sus iniciativas se incluyen:

- La expansión de la red de ciclovías existente en el Microcentro.
- La incorporación del Metrobús 9 de Julio.
- La ampliación de los espacios para los peatones y la reorganización del tránsito en las avenidas, las motos y los horarios de carga y descarga de bienes.

2. Obras de nivelación de calles

Nivelación de las calles para generar más espacios para transitar, socializar y pasear con comodidad.



3. Obras en avenidas y peatonales existentes

En avenidas y peatonales, renovación de sus baldosas, incorporación de nuevo mobiliario urbano, luminarias LED, y la plantación de más árboles.

4. Ordenamiento del espacio público

- Ordenamiento de la **cartelería**, en forma conjunta con los comerciantes, para lograr una menor contaminación visual.
- Reorganización de todos los elementos presentes en el espacio público como **cables, cabinas de teléfono y puestos de diarios**.

5. Puesta en valor de edificios históricos

Obras orientadas a recuperar el esplendor original de los edificios con valor patrimonial del Microcentro; se pondrán en valor aproximadamente 70 edificios. Se realizan tres tipos de obras:

- **Puesta en valor de la fachada:** retiro de todos los elementos que desfiguran el diseño original (como marquesinas, publicidad y cortinas en infracción), eliminación de las instalaciones sobrepuestas, reubicación de los equipos de aire acondicionado, reparaciones, limpieza de las superficies sucias y reposición de elementos faltantes.
- **Readecuación morfológica de la planta baja:** restitución de la coherencia arquitectónica de los edificios patrimoniales a través de la reconstrucción de su planta baja. Se trabaja en los vanos a fin de ordenar la fachada, cortinas metálicas y equipos de aire acondicionado.
- **Iluminación:** instalación exterior de artefactos de tecnología LED para iluminar las fachadas y favorecer así la identificación de los valores patrimoniales del Microcentro, destacando su valor arquitectónico, los ritmos de llenos y vacíos, la riqueza ornamental y los juegos de volúmenes.

6. Tratamiento de la basura

Incorporación de contenedores (negros y verdes) para fomentar la **separación** y el **reciclado** de la **basura**. A medida que las obras en las calles avanzan, los recipientes de residuos son reemplazados por contenedores soterrados, los cuales permiten aumentar el espacio peatonal y favorecer la limpieza de la zona. Los mismos son recipientes de dos capacidades –largos de 5.500 litros y cortos de 3.200 litros– que se ubican bajo tierra en grupos de dos o tres por locación seleccionada. Entre sus beneficios más destacados se señalan el aumento del espacio peatonal y el favorecimiento tanto de la limpieza como del orden. Se han instalado y están operando 25 conjuntos de contenedores.

7. Desarrollo, cultura y turismo

Generación de nuevas experiencias en el centro porteño a través de actividades culturales y recreativas que permitan que todos puedan disfrutar de un mejor espacio público.



8. Seguridad

Se pretende que el aumento de la presencia de la Policía Metropolitana y la incorporación de nueva tecnología, promuevan la seguridad del área y su nueva infraestructura.

El Plan integral de obras Prioridad Peatón pretende la renovación del espacio público del microcentro para la mejor accesibilidad y comodidad de las personas. La meta es de llegar al 70% de peatonalización y 5,48 km de ciclo vías.

→ Modalidades e instrumentos de gestión (pública, privada, mixta. Convenios. Concertación. Otros. Organismos/Actores ejecutores de la Intervención

No se especifican.

→ Actores involucrados en la gestión

Gobierno de la Ciudad.

Subsecretaría de Uso del Espacio Público (Ministerio de Ambiente y Espacio Público).

→ Metodología de trabajo con actores

No se indica.

→ Tiempos-Plazos-Etapas

La obra fue encarada en tres etapas. En 2016 quedaría finalizada la última.

El total de la obra demandó una inversión de \$ 200 millones y afectó a todas las cuadras comprendidas entre la Av. de Mayo, Av. L. N. Alem, Carlos Pellegrini y Av. Santa Fe, del Casco Histórico de la ciudad.

→ Instancia de la Intervención: Concretada - En proceso – Propuesta

En Proceso de construcción.

Las acciones en el área central tuvieron un fuerte impacto en el espacio público.

El monitoreo de varias calles que pasaron a ser prioridad peatón indican que las condiciones de confortabilidad térmica mejoraron ampliamente, la contaminación sonora disminuyó cerca de 50% y la emisión de contaminantes disminuyó 95%.

Estas mejoras impactaron en un incremento en la variedad de actividades económicas y en la valorización de la zona.

En mayo de 2014, en la *XII Bienal Internacional de Arquitectura Costa Rica 2014*, el proyecto **Accesibilidad Urbana** fue premiado en la categoría Diseño Urbano y Recuperación Urbana.

Además, la Ciudad recibió el 1º Premio que en la categoría *“Urbanismo: Obras nuevas a escala urbana y remodelación urbana”*, por el **Programa Prioridad Peatón** en el *XV Premio SCA-CPAU de Arquitectura y Urbanismo 2014*, organizado por la Sociedad Central de Arquitectos y el Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo.

Por otra parte, el **Plan Microcentro** fue seleccionado como **finalista** en los **World Smart Cities Awards**, premio destinado a aquellas ciudades que supieron implementar iniciativas exitosas, capaces de transformar de manera sostenible,



creativa e innovadora la calidad de vida de sus habitantes, teniendo en cuenta los aspectos económicos, sociales y medioambientales. Este premio tiene como objetivo identificar las mejores prácticas implementadas en torno al concepto ciudad inteligente, de acuerdo a una gestión y administración eficientes.

→ Principal aporte

Se destacan como aportes, las diversas acciones para la concreción de las obras en el espacio público con continuidad, el conjunto y tipo de obras realizadas, el mejoramiento de la accesibilidad y la movilidad, el templado de tránsito con su impacto ambiental positivo, la valorización del patrimonio urbano-arquitectónico.

→ Fuentes (de la información)

<http://www.buenosaires.gob.ar/>

<http://www.buenosaires.gob.ar/planmicrocentro/ejesdetrabajo>

<https://gobernanzalocal.wordpress.com/2013/06/23/plan-microcentro-buenos-aires/>

<http://www.girabsas.com/nota/2015-2-3-desde-marzo-el-80-del-microcentro-tendra-prioridad-para-los-peatones>

<http://red.vivobaires.com/2013/06/avanza-la-peatonalizacion-del-microcentro-porteno/>



**FICHA Nº 9:
SISTEMATIZACIÓN DE EXPERIENCIAS DE RECUPERACIÓN DE ÁREAS
CENTRALES**

→ Nombre del caso

PEPRI CENTRO. Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Centro Histórico de Málaga. Avance 2014

→ Ubicación

Málaga, España

Población: 568.030 habitantes (INE. 2011).

→ Ámbito de Actuación. Forma-Dimensiones del Ámbito de Actuación

Sup. CH-Casco Antiguo: 48,3 ha. / 0,483km².

Población CENTRO: 83.456 hab. (2012, DISTRITO 1) / aprox. 25% es el CH.

Bien de Interés Cultural: ámbito del CH + 6 barrios más y parte de otros 5 barrios.

Gráfico: Ámbito del PEPRI Centro Histórico de Málaga



→ Año

2014 - a la fecha.

→ Contexto

El Municipio aborda la revisión del Plan Especial de Protección y Reforma Interior del **Centro Histórico de Málaga -PEPRI Centro-** vigente desde 1990. En octubre de 1992, recibió aprobación el *Catálogo de Edificios Protegidos del Centro Histórico* junto



con el *Texto Refundido del Plan Especial*, publicándose el acuerdo en diciembre de 1992, incluyendo su normativa.

El inicio de los análisis para abordar la revisión del PEPRI Centro llevó aparejado un análisis de los límites y delimitación del ámbito sobre el que se va a realizar el Plan Especial de Protección y Reforma Interior.

Como punto de partida se tomaron las delimitaciones aprobadas y vigentes tanto del PEPRI Centro como del Conjunto Histórico. Se superpusieron los ámbitos del Conjunto Histórico, del PEPRI Centro sobre el Plano Catastral, y del PEPRI Centro sobre el Plano de Calificación del nuevo P.G.O.U (Plan General de Ordenación Urbanística 2011). De ambas superposiciones se obtuvieron algunos puntos que requerían una reflexión o una toma de decisión específica. Algunas de estas incidencias surgían del hecho de que la nueva delimitación del Conjunto Histórico Artístico no se ajustaba a las parcelas catastrales.

El documento del Plan se organiza a partir de las siguientes partes: CRITERIOS BÁSICOS Y DETERMINACIONES GENERALES (Título I), la necesaria TRANSVERSALIDAD Y COORDINACIÓN DEL PLAN ESPECIAL (Título II), la DETERMINACIÓN DE OBJETIVOS (Título III), los 5 TEMAS y 3 ESCALAS (Título IV), la GESTIÓN - DESARROLLO, SEGUIMIENTO Y EJECUCIÓN DEL PLAN (Título V), y AVANCE RELATIVO A LOS INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD (Título VI).

→ Tipo de Intervención propuesta (Plan, Programa, Proyecto)

Consiste en un Plan Especial. El documento del mismo expresa que tiene por objeto la elaboración del Avance de Planeamiento correspondiente a la Revisión del Plan Especial de Protección y Reforma interior del Centro Histórico de Málaga. Como tal avance, su contenido y determinaciones vienen regulados por las estipulaciones legales establecidas a tal respecto en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía Artículo 29, que estipula:

“Avances de los instrumentos de planeamiento.

- 1. Las Administraciones y las entidades públicas competentes para formular los instrumentos de planeamiento podrán elaborar Avances de los mismos en los que definan los criterios, objetivos, alternativas y propuestas generales de la ordenación que sirvan de orientación para su redacción. En todo caso será preceptiva la elaboración de Avances en la redacción de los Planes Generales de Ordenación Urbanística o de sus revisiones totales.*
- 2. El procedimiento para su aprobación y su contenido se establecerá reglamentariamente, debiendo propiciarse la adecuada coordinación administrativa y participación pública.*
- 3. La aprobación tendrá efectos administrativos internos, preparatorios de la redacción del correspondiente instrumento de planeamiento, sin perjuicio de los acuerdos de suspensión que puedan adoptarse conforme a lo previsto en el artículo 27.1”.*

→ Objetivo principal (recuperación, renovación, etc.)

En el Plan se señala: *“el **objetivo básico** del Plan Especial, y más concretamente de esta fase del Avance de Planeamiento, se puede expresar de forma sencilla, bajo un punto de vista prácticamente operativo: dar respuesta a los problemas detectados tras los análisis realizados”.*

Se plantea como **Objetivo Central**: *“luchar por el centro, a través del planeamiento y la planificación urbana, y mediante el desarrollo de su gestión y la aplicación de medidas para su ejecución, en aras de **conseguir mejoras para el lugar y los ciudadanos** que se constituyen como sus **usuarios**, detectando los problemas que*



confluyen en el ámbito, diagnosticando las causas que los producen y adoptando soluciones para remediarlos. Y dentro del centro, como objetivo de especial atención, las **personas del centro**".

→ Proceso y Acciones de la intervención

En el Plan se desarrolló un proceso de tres fases encadenadas con base en el Método de adopción de decisiones. Estas fases son:

1. Análisis.

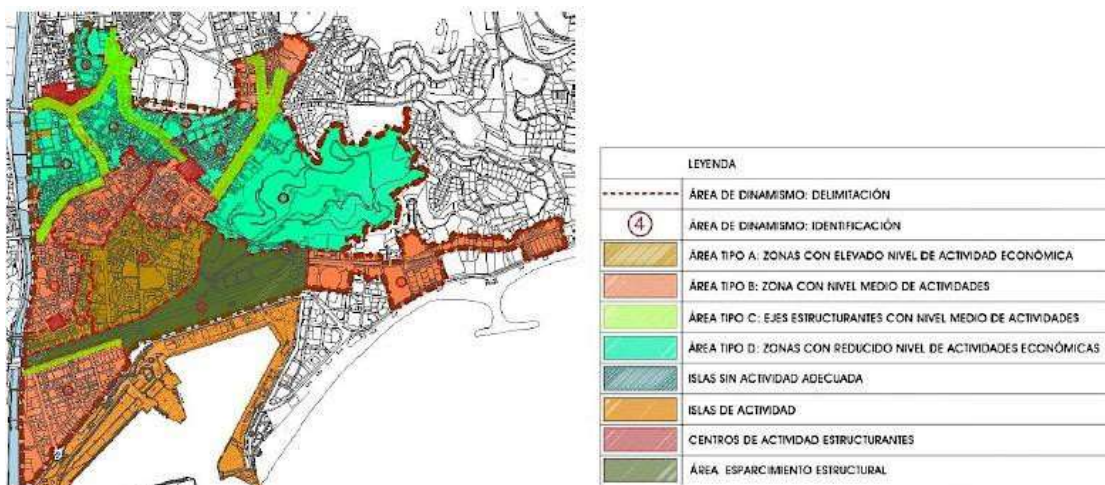
- De la realidad existente, como consecuencia de los procesos y cambios socio-económicos producidos en los últimos años, en ocasiones imprevistos.
- De las normas y planeamiento vigentes, y del resultado de su aplicación.

2. Diagnóstico de la Problemática actual y sus Causas.

3. Propuestas de Resolución.

- Determinación de Objetivos, como primera fase ya propositiva del Avance del Plan.
- Metodología para alcanzar tales objetivos, planteando las Líneas de Actuación previstas a tal fin.
- Propuestas de actuación.
 - En Áreas Homogéneas: Determinaciones Globales, Estudios-Piloto.
 - En Ámbitos y Unidades: Determinaciones Globales. Objetivos, Criterios y Directrices.
 - En Zonas con Ordenación Pormenorizada: Calificación, Protecciones, Gestión.

Gráfico: Delimitación de los Ámbitos de Actuación



Se trabajó con 3 escalas y 5 temáticas que enmarcaron las líneas de actuación y dos espacios de oportunidad de actuación:

- ESCALAS: territorial, estructural y local. La escala territorial incluye: residencia, desequilibrio de zonas que presenta este uso del suelo, las actividades económicas y laborales -nivel de actividades: áreas homogéneas de



dinamismo-, equipamientos, actividades en la vía pública-provisionales-, uso del espacio público, estacionamientos.

- TEMÁTICAS: Morfología, Singularidades, Actividades, Movilidades, Infraestructuras y Servicios Urbanos.
- ZONAS DE ACTUACIÓN: barrios “sensibles o en crisis”, barrios de oportunidad

→ Modalidades e instrumentos de gestión (pública, privada, mixta. Convenios. Concertación. Otros. Organismos/Actores ejecutores de la Intervención

Se señala en el documento del Plan que “*Con el objetivo de intentar alcanzar la configuración adecuada del documento y de su gestión como Plan Integral e Integrador con la mayor eficacia posible*”, y procurando evitar trabas soslayables, se considera como un primer posible planteamiento idóneo el establecimiento de un **Pacto por el Centro**, promovido desde el Ayuntamiento, **en busca del apoyo y colaboración entre los agentes que intervienen en la gestión del Centro, buscando el acuerdo entre administraciones y ciudadanos**, entre fuerzas políticas y agentes sociales, al que pudieran sumarse organizaciones y empresas con intervención en el ámbito.

Por otra parte, las reuniones de colaboración y las aportaciones de información e inquietudes trasladadas desde el Distrito Centro y sus órganos constitutivos, auténtico protagonista del lugar, se puede considerar que han sido de interés esencial para establecer criterios y pautas de actuación, orientando la visión hacia el Centro de una forma muy cercana a la realidad cotidiana y a sus circunstancias actuales.

Propuestas para las actuaciones públicas de vivienda

Se delimitaron Unidades de Actuación por Expropiación (de acuerdo a los sistemas de gestión urbanística contemplados en la Ley del Suelo: la expropiación y la compensación), en gran número, distinguidas en diferentes tipos en función del destino otorgado a los terrenos y a los inmuebles a edificar sobre ellos: UAv para viviendas, UAe para equipamientos y UAve para ambos usos.

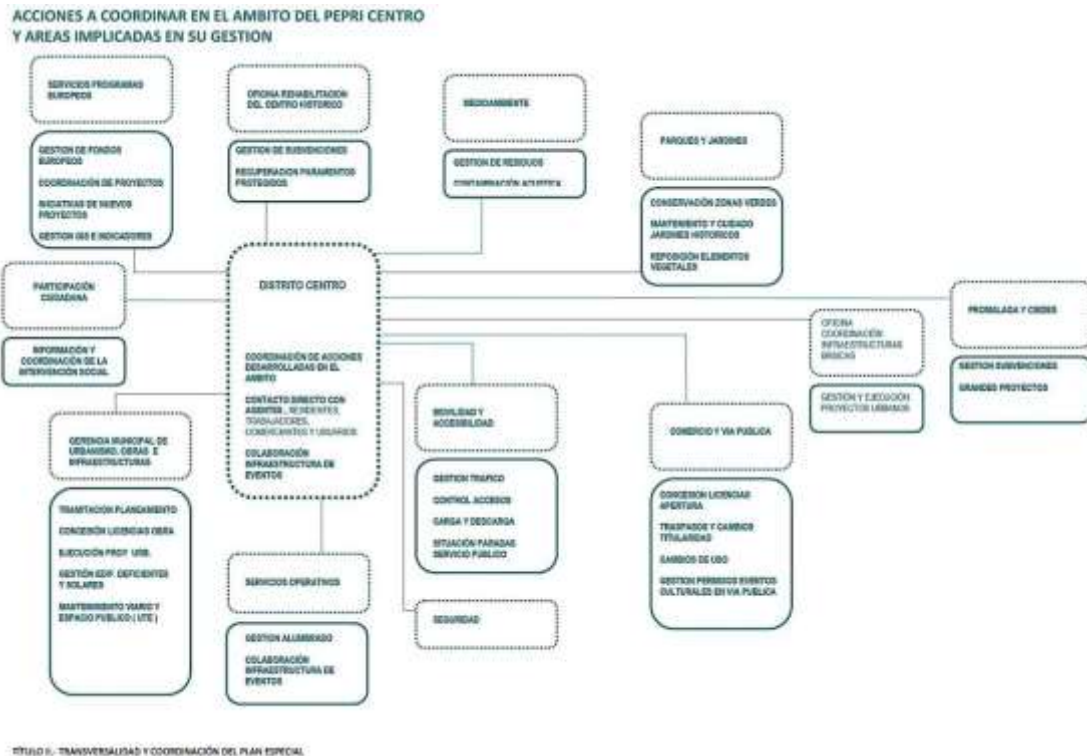
Propuestas para las intervenciones de la iniciativa privada

“Segregación de expropiaciones”, camino instrumental paralelo diseñado para incentivar a la iniciativa privada a promover por sí misma la ejecución de las viviendas y de las intervenciones de re-ordenación urbana.

En menor cantidad, se delimitaron algunas Unidades de Actuación por Compensación, para nuevas ordenaciones de ámbitos concretos, pero invitando a participar a los propietarios de los terrenos en la gestión de los aprovechamientos urbanísticos. Algunas desarrolladas en el tiempo de gestión del PEPRI, pero con baja trascendencia, por dificultades para acordar actuaciones entre distintos propietarios.



Gráfico: Acciones a coordinar en el ámbito del PEPRI Centro



Medidas a concretar mediante ordenanzas

- ✓ **Áreas con excesos en las actividades existentes:**
 - Regulación de porcentajes de implantación, de su localización y de las condiciones espaciales, con criterios limitadores para nuevas instalaciones.
 - Medidas disuasorias: fiscales-impositivas (incremento de tasas).
 - Orientación comercial/empresarial al cambio de tipo de actividad.
 - Subvenciones para cambios a determinadas actividades.

- ✓ **Áreas con equilibrio en las actividades existentes:**
 - Para nuevas implantaciones, regulación de porcentajes de implantación, de su localización y de las condiciones espaciales, con criterios de mantenimiento.

- ✓ **Áreas con escasez de actividades:**
 - Medidas potenciadoras: incentivos fiscales (reducción de tasas), publicidad.
 - Subvenciones de apoyo a la implantación.
 - Orientación comercial/empresarial.



→ Actores involucrados

Actores gubernamentales: Ayuntamiento de Málaga y varias dependencias municipales.

Actores Privados

Actores de la sociedad civil

→ Metodología de trabajo con actores

Se comienza la etapa de análisis identificando a los distintos entes colaboradores cuya consulta y opinión, cuando no decisión, es necesaria en cada tema a resolver, por ser los auténticos conocedores de los hechos que se analizan, y, por lo tanto, los propios protagonistas que tendrán la última palabra en decisiones al respecto.

En el Plan se señala que: *“Las reuniones de colaboración y las aportaciones de información e inquietudes trasladadas desde el Distrito Centro y sus órganos constitutivos, auténtico protagonista del lugar, se puede considerar que han sido de interés esencial para establecer criterios y pautas de actuación, orientando la visión hacia el Centro de una forma muy cercana a la realidad cotidiana y a sus circunstancias actuales”.*

→ Instancia de la Intervención: Concretada - En proceso – Propuesta

El Plan está en vigencia.

→ Principal aporte

El principal aporte es el **papel de liderazgo del municipio**, la clara función y apoyo legal-institucional que tiene este actor estatal para el abordaje del plan, contando con una importante **tradición de planificación y gestión urbana** en los distintos niveles de gobierno.

Se expresa la valoración y madurez que la tradición urbanística y de gestión urbana ensayadas en el ámbito del Plan le otorgan para enfrentar este nuevo proceso de avance: *“tras el análisis de tantas experiencias, y de los resultados que se han ido produciendo durante el transcurso del tiempo de su aplicación, se han evidenciado con claridad los aciertos y los defectos, los éxitos y los fracasos, y, aprendiendo sobre los errores cometidos, se han ido rectificando los instrumentos, enmendando las direcciones, hasta alcanzar procedimientos de solvencia demostrada para su aplicación efectiva”.*

También es un interesante aporte, la propuesta metodológica del Plan. La división temática para el diagnóstico en 5 temas, ayuda a “aislar” los problemas para la detección de las causas que los producen y para orientar las soluciones.

Asimismo el abordaje en tres escalas evidencia la dimensión compleja del área central. Por ejemplo, en la escala estructural se consideran cuestiones fundamentales como el desequilibrio entre zonas que presenta el uso del suelo residencial, las actividades económicas y laborales *-nivel de actividades: áreas homogéneas de dinamismo-*, equipamientos, actividades en la vía pública *-provisionales-*, uso del espacio público, estacionamientos.

Se subraya la importancia de la **coordinación y transversalidad** de las acciones inter e intra-estatales, entre distintos niveles de gobierno y distintas áreas del propio municipio que tengan injerencias en el área central en cuestión.



→ Fuentes (de donde se tomó la información)

PEPRI CENTRO. Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Centro Histórico de Málaga. Avance 2014. Consultado en:

<http://avancepepricentro.malaga.eu/opencms/export/sites/pepri/.content/documentos/documentos-general/PEPRI-CE0NTRO2.pdf>

http://www.programaseuropeos-malaga.com/subidas/archivos/arc_2197.pdf

http://www.programaseuropeos-malaga.com/subidas/archivos/arc_2185.pdf

<http://www.elmundo.es/andalucia/2014/12/01/547c4b19268e3e0e718b4580.html>



**FICHA Nº 10:
SISTEMATIZACIÓN DE EXPERIENCIAS DE RECUPERACIÓN DE ÁREAS
CENTRALES**

→ Nombre del caso
High Line NYC

→ Ubicación
New York. Lado Oeste del Distrito de Manhattan.
Población: 8.491.079 habitantes (https://es.wikipedia.org/wiki/Nueva_York).



Gráficos: Traza e imagen aérea de la High Line

→ Ámbito de Actuación. Forma-Dimensiones del Ámbito de Actuación

Eje. Infraestructura Urbana. Parque Lineal.

Parque en altura, sobre los rieles de una antigua línea de trenes. Atraviesa 22 cuadras y 3 barrios. Parque de 2,3 kilómetros de largo conservando la estructura metálica y los rieles.

→ Año

Fecha de la fundación de los Amigos de la High Line / "Friends of the High Line": 1999.

Fecha del proyecto: 2004.

Fecha de la construcción: 2009-2014.

→ Contexto

La "High Line" tiene sus inicios en 1800 con el desarrollo de las actividades industriales en la zona suroeste de Manhattan. Allí se localizaban las industrias y centros de abastecimiento de la ciudad, por lo que se construyó una línea de tren para movilizar las cargas. En un comienzo, la línea iba a nivel de la calle, pero tras muchos accidentes y mala calidad ambiental, en 1933 se la construyó elevada. En 1960



comienza la declinación industrial y se puso fin al servicio del tren en el área; además se demuele parte de la línea del sur. En 1976 se crea la CONRAIL *Consolidated Rail Corporation*, quien compra la línea férrea que quedaba en el norte.

En 1983 se crea la fundación para el desarrollo del lado oeste de Manhattan, y dentro de las nuevas reglamentaciones se aprueba que la “**High Line**” fuera un **corredor prioritario**, para ver qué se podría desarrollar en la **infraestructura existente**. En 1999 la línea queda bajo el control de CSX *Transportation Inc* y *Norfolk Southern*, y es en ese momento cuando surgen las *discusiones de qué hacer con ella*, si se debía **demoler, mantener, construirla, transformarla en una nueva vía de transporte público, etc.**

Ante la incertidumbre, nace “**Friends of the High Line**”, una organización ciudadana que tiene como objetivo mantener la línea férrea como un bien público y además conservar el estado salvaje de vegetación espontánea que a esas alturas tenía la infraestructura.

Con el **apoyo ciudadano** nace la propuesta de realizar un **concurso de ideas** donde participaron 52 equipos profesionales, de los que se eligieron 4 finalistas. Los ganadores de este concurso fueron los integrantes de la oficina Field Operations and Diller Scofidio+Renfro, quienes proyectaron la actual High Line. El proyecto ganador mantuvo la idea que tenían los neoyorkinos: el concepto “**Keep It**”, o sea, conservar la línea siguiendo cuatro ideas importantes: **mantenerla de forma simple, salvaje, tranquila y lenta** (Keep it Simple, Keep it Wild Keep it Quiet y Keep it Slow).

→ Tipo de Intervención propuesta (Plan, Programa, Proyecto)

Proyecto. Concurso internacional de ideas.

Programa del proyecto: adaptación de la infraestructura para reutilizarse como parque y espacio público.

→ Objetivo principal (recuperación, renovación, etc.)

El objetivo del proyecto era mantener la línea férrea como un bien público y además, conservar el estado salvaje de vegetación espontánea.

*El High Line busca promover los **principios más relevantes de la sustentabilidad ecológica**, además de buscar la **regeneración urbana** promoviendo la **reutilización y conservación** en reemplazo de nuevas construcciones.*

→ Proceso y Acciones de la intervención/ Aspectos/variables involucradas

Un Comité Directivo compuesto por representantes de la Ciudad de Nueva York y de la organización “Friends of the High Line” seleccionaron el equipo de James Corner de Operaciones de Campo (arquitectura de paisaje) y Diller Scofidio + Renfro (arquitectura) para comenzar con el trabajo de un parque en altura, a 9 m sobre el nivel del suelo y con una longitud total de 2,33 km.

El High Line Park es en esencia una **estructura verde** que funciona como una cubierta ajardinada diseñada para aprovechar al máximo el agua de lluvia, con plantaciones adaptadas a condiciones extremas y a disponer de poca profundidad de



enraizamiento. Se pretendía lograr una economía de medios y economía en su mantenimiento.

Por otra parte, se generaron inversiones privadas cercanas a los US\$ 4 billones en edificios comerciales, residenciales y hoteles adyacentes al parque según estimaciones del Comisionado para el Desarrollo Económico de Nueva York.

→ Modalidades e instrumentos de gestión (pública, privada, mixta. Convenios. Concertación. Otros. Organismos/Actores ejecutores de la Intervención

Acción privada y pública.

“Friends of the High Line” y el Municipio de Nueva York

Participación y gestión ciudadana.

→ Actores involucrados en la gestión

Promotor: la ciudad de New York.

Departamento de Planificación Urbana de Nueva York: formulación de las normativas de la zona.

“Friends of the High Line” –Amigos del High Line– organización sin fines de lucro, fundada por Joshua David y Robert Hammond, vecinos de la línea férrea. Genera las bases del Concurso.

Equipo ganador del Concurso: James Corner Field Operations –diseño paisajístico– Diller Scofidio + Renfro –arquitectura–.

Patrocinador: TD Bank.

→ Metodología de trabajo con actores

La organización “**Friends of the High Line**” crea las **bases** para el **concurso**.

El **Comité Directivo** compuesto por representantes de la **Ciudad de Nueva York** y **Amigos de la High Line**, seleccionaron el equipo ganador del concurso.

En forma paralela a la elaboración del Proyecto, el **Departamento de Planificación Urbana de Nueva York** definió **normas para la zona** a fin de garantizar la calidad del Espacio Público en la vía misma y en el contexto urbano, o sea, de su entorno edificado y la calle.

La participación ciudadana fue muy importante porque además de velar para que el proyecto se realizara correctamente, fue capaz de desarrollar y gestionar un proyecto para su ciudad, aprovechando una infraestructura en desuso y subvalorada.

→ Tiempos-Plazos-Etapas

2004: Concurso Internacional de Ideas.

2004-2014 Construcción de las 3 etapas: Sección 1, finalización en 2009; Sección 2, finalización en 2011; Sección 3, finalizada en 2014.

A partir del 2009 mantenimiento, explotación y programación de actividades del High Line.

→ Instancia de la Intervención: Concretada - En proceso – Propuesta

Proyecto concretado en todas sus secciones.

Conclusión de las tres etapas de construcción. La Sección 1 de este parque que va desde Gansevoort Street hasta la Calle 20, fue inaugurada el 9 de Junio de 2009 tras 3 años de construcción. La Sección 2, que discurre desde la Calle 20 a la Calle 30, se



abrió al público el 8 de Junio de 2011. La Sección 3, llamada High Line at the Rail Yards, conecta la Calle 30 con la 34 y fue abierta al público el 21 de Septiembre de 2014.

La High Line pasó de ser un lugar abandonado y olvidado a ser un lugar que anualmente recibe cinco millones de visitas y que está siendo imitado por varias ciudades del mundo, como París, Moscú y Sidney, entre otros.

Se concretó un anhelo de los habitantes que 16 años atrás se habían agrupado en la organización civil “Amigos del High Line”, con el fin de preservar la estructura original, que en los años ‘80 se pensó demoler, y abrirla como un espacio público.

Si bien esta tercera etapa es la última considerada en los planes de diseño, ya hay quienes han dicho que no se debería ver como el fin del parque.

Para el crítico de arquitectura de New York Magazine, *“el High Line puede estar listo, pero su historia está lejos de terminar, porque la ciudad cambia a su alrededor y es un espectáculo que nunca acaba”*.

→ Fuentes de financiamiento

Donaciones de ciudadanos y privados.

A diferencia de las dos primeras etapas, la tercera contó con un presupuesto más reducido que alcanzó los US\$ 75 millones, que fue donado por los ciudadanos y organizaciones civiles., y que no salió del presupuesto de la ciudad.

→ Principal aporte

Este proyecto muestra la importancia de la participación ciudadana; la articulación pública-privada; los aportes económicos de los ciudadanos y organizaciones civiles.

Se destaca la voluntad de querer mantener la línea férrea como un bien público generó la creación de la organización “Friends of the High Line”, cuya misión era involucrar a la comunidad en torno a este proyecto y obtener la necesaria financiación privada para poder completar la construcción del parque.

Otro emergente de este proyecto, es el proceso de gestión participativa del propio parque, con aulas, rutas con especialistas, mercados, aulas y actividades organizadas por los vecinos.

→ Fuentes (de la información)

<http://www.thehighline.org/>

https://es.wikipedia.org/wiki/Nueva_York

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2009/06/24/high-line-new-york-se-inaugura-un-proyecto-ciudadano/>

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/03/16/high-line-new-york-se-revelan-imagenes-de-la-tercera-y-ultima-etapa/>

<http://www.quiadenuelvayork.com/the-high-line>

https://es.wikiarquitectura.com/index.php/Parque_High_Line_New_York

<http://laurbana.com/blog/2013/04/29/high-line-park-de-nueva-york-el-triunfo-del-sentido-comun/>

<https://proyectos6apuntos.wordpress.com/acerca-de/intervencion-urbana-proyecto-high-line-new-york/>

<https://centerforactivedesign.org/high-line/>



PARTE 2

SISTEMATIZACIÓN DE LAS TEMÁTICAS CLAVE EN LAS EXPERIENCIAS DE RECUPERACIÓN DE ÁREAS CENTRALES

Las temáticas y problemáticas que abordan los diversos planes/programas de recuperación de las áreas centrales son:

- Cambios negativos en los usos del suelo que pasan de alta rentabilidad a baja rentabilidad y que impactan en los ingresos tributarios.
- Pérdida creciente de población residencial y/o procesos de tugurización.
- Creciente presencia de actividades informales en calles y plazas con un uso privado del espacio público.
- Pérdida creciente de la atractividad de las áreas centrales como lugar de residencia y como lugar de compras, esparcimiento y recreación.
- Escaso interés del mercado inmobiliario en realizar inversiones en las áreas centrales con dotación de infraestructuras y equipamientos importantes, versus el interés en invertir en las áreas periféricas.
- Existencia de terrenos disponibles para la concreción de proyectos, pero sin demanda inmobiliaria.
- Deterioro creciente de la calidad físico-espacial, paisajístico-perceptual y ambiental del espacio público.
- Deterioro/insuficiencia de capacidad de las redes infraestructurales.
- Congestión de tránsito, fricción en la movilidad urbana, disminución de la accesibilidad y su impacto negativo en la calidad socio-ambiental.
- Presencia de edificios en diverso grado de abandono o subutilización en zonas con buena dotación de infraestructuras y espacios públicos que si se recuperaran, podrían albergar nuevos programas de actividades.

ESTRATEGIAS DE INTERVENCION PARA LA RECUPERACIÓN DE ÁREAS CENTRALES

Acciones necesarias del sector público

En los casos identificados y/o analizados se observa que para la recuperación de las áreas centrales, las **inversiones** necesarias del **sector público** son las siguientes:

- ✓ **Mejoramiento de las infraestructuras:** inversiones en la infraestructuras tales como el mejoramiento o ampliación de la dotación de agua potable, desagües cloacales y pluviales, energía eléctrica, alumbrado público, teléfonos y fibra óptica. Ejemplos del Centro Histórico de Quito, Puerto Madero de Buenos Aires, Zona de los muelles de Londres, Zona Este de Washington.
- ✓ **Mejoramiento de los servicios municipales** de limpieza y recolección de residuos, iluminación y seguridad pública. Ejemplos: Lima, Bogotá, Méjico, Microcentro Buenos Aires.
- ✓ **Mejoramiento de la accesibilidad:** en relación con la facilidad de acceso y en la distribución de flujos de tránsito y transporte desde y hacia las áreas de recuperación. Se requieren inversiones en: nuevas vías y estacionamientos para el transporte vehicular privado y para la movilidad peatonal y en bicicletas; en los



sistemas de transporte público. Ejemplos: un sistema metropolitano de transporte eficiente en el área central de Bilbao, el trolebús eléctrico en el centro de Quito, el tren ligero y la prolongación del metro en el área de los muelles de Londres.

- ✓ **Mejoramiento del espacio público:** asignación eficiente de usos del espacio de las calles entre usos peatonales, de circulación y estacionamiento de vehículos y de instalación de actividades comerciales callejeras; mejoras en el mobiliario urbano, pavimentos y señalización, y la apertura de nuevos espacios públicos de recreación y esparcimiento en áreas con una gran densidad de edificación. Ejemplos: Centro Histórico de Quito, Microcentro Buenos Aires, High Line Nueva York.
- ✓ **Mejoramiento y ampliación del equipamiento urbano público:** inversiones en la expansión o instalación nueva de equipamientos como museos, bibliotecas, centros culturales, de espectáculos y deportivos. Ejemplos: Museo Guggenheim y Palacio de Congresos en Bilbao, Centro deportivo y de espectáculos MCI en Penn Quarter en Washington DC; Biblioteca Nacional de París en Orilla Izquierda del Sena.

Un gran desafío para el sector público respecto de los actores privados vinculados con el desarrollo urbano de las áreas centrales (inversores inmobiliarios, propietarios, empresas, organizaciones de la sociedad civil, familias demandantes de viviendas, consumidores), es lograr la coordinación de sus diversas actuaciones y que se genere un círculo virtuoso en el que se logre hacer productivo el suelo urbano disponible para generar la atraktividad de personas, familias y empresas a localizarse en las áreas centrales y que se produzcan procesos de recuperación de activos inmobiliarios y desarrollo de terrenos baldíos. Ello requiere de programas integrados promovidos por el sector público, y con la participación efectiva de los inversores inmobiliarios y de la comunidad, y una estructura de gestión que permita la convergencia simultánea y constructiva de los intereses y potencialidades de todas las partes interesadas.

Otras estrategias necesarias a realizar por el sector público y el sector privado son:

- Consolidación de roles de las áreas centrales (centro de funciones metropolitanas, centro turístico, usos orientados a distintos grupos etarios, etc.).
- Repoblamiento y/o incremento del uso del suelo residencial.
- Protección y puesta en valor de edificios patrimoniales.
- Regularización y ordenamiento del comercio informal.
- Mejoramiento, ampliación e incorporación de equipamiento y privado orientado a actividades atraktoradoras de población en diversos horarios.
- Programas de capacitación empresarial y laboral.
- Incentivos a la instalación de empresas.
- Regularización de las propiedades.



FASES DEL PROCESO DE RECUPERACIÓN DE LAS ÁREAS CENTRALES

En la bibliografía analizada¹, se señalan las fases que, en general, tienen los procesos de recuperación de las áreas centrales, y que sintetizan varios de los aspectos señalados precedentemente. Ellas son:

1ª FASE: Creación de las bases del proceso de recuperación

- Proceso de planificación y construcción de acuerdos para la recuperación del área.
- Generación de un entorno regulador estable -como inversiones públicas- para crear las condiciones propicias a la inversión privada.
- Revisión del marco normativo que incide sobre el desarrollo del área: eliminación de normativas que limitan innecesariamente la inversión privada.
- Simplificación de los procedimientos de obtención de permisos y licencias de construcción, rehabilitación y apertura y funcionamiento de nuevos negocios: instalación de ventanillas únicas.
- Inversiones de recuperación y mejoramiento de los servicios públicos para albergar una mayor densidad de actividades: ampliación y mejoramiento de la infraestructuras de provisión de agua potable, desagües cloacales y pluviales, energía eléctrica y alumbrado público, comunicaciones, vialidad.
- Inversiones de mejoramiento del espacio público: parques, plazas y calles; mejoras en la señalización y el mobiliario urbano.
- Localización de nuevos equipamientos urbanos de escala local, provincial o nacional.

2ª FASE: Promoción de la inversión privada

- Eliminar los principales factores de riesgo que afectan la rentabilidad de las inversiones privadas.
- Cambiar la percepción de la ciudadanía y los inversores de que las áreas en proceso de deterioro son de alto riesgo para vivir, comerciar o producir, y para hacer inversiones inmobiliarias. Recuperar edificios emblemáticos con recursos públicos y de donantes privados.
- Empezar inversiones pioneras de recuperación de edificios para usos residenciales, de oficinas, comerciales, productivos y de servicios realizadas por sector público municipal en asociación con los propietarios o inversores privados; en ocasiones es el sector público quien debe tener el liderazgo y actuar solo.
- Otorgar franquicias tributarias a los inversores privados pioneros -compradores o productores de viviendas, comercios, oficinas u otras actividades productivas-, para inducirlos a invertir en iniciativas que aún se perciben como de riesgo.

3ª FASE: Sostenibilidad del proceso

Ejecución en el área de recuperación todos los tipos de operaciones inmobiliarias que se producen en un área urbana con alta dinámica de desarrollo:

¹ *Volver al centro. La recuperación de áreas urbanas centrales.* Rojas Eduardo. Colaboradores Villaescusa Eduardo Rodríguez. Wegelin Emiel. 2004. Banco Interamericano de Desarrollo. Departamento de Desarrollo Sostenible. Consultado en el sitio <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/202/Volver%20al%20centro.pdf?sequence=1>



- Edificios recuperados en uso o bajo activo proceso de recuperación.
- Parcelas baldías en proceso de desarrollo y que son objeto de activas transacciones en el mercado de suelos.
- Economía dinámica con mezcla de actividades residenciales, comerciales y de servicios que sustenta la demanda por espacio construido y valoriza el carácter patrimonial de algunos activos o localizaciones

INSTITUCIONES Y/O UNIDAD EJECUTORA-GESTORA DE LAS INTERVENCIONES

Del conjunto de casos identificados y/o analizados, surgen las siguientes instituciones necesarias para desarrollar procesos de recuperación de áreas centrales.

Sociedades públicas: estas sociedades se originan generalmente por el interés compartido de diversos organismos públicos por el desarrollo de un área urbana central. La principal característica de estas sociedades es que, si bien son controladas completamente por entidades del sector público, tienen capacidad de funcionar como sociedades privadas con la misma flexibilidad para operar con bienes inmuebles que sus contrapartes privadas. Adicionalmente, algunas reciben el mandato de ejecutar, a nombre y por encargo del gobierno, funciones propias del sector público, como la adquisición contenciosa de suelo para fines de utilidad pública o la aplicación de normativas de uso del suelo y edificación en su área de influencia.

Ejemplos de los casos identificados y/o analizados:

- ❖ **Corporación Puerto Madero de Buenos Aires** (Argentina) Sociedad anónima. Creada en 1989. Accionistas: Gobierno Nacional: Ministerios de Obras y Servicios Públicos y del Interior. Aporte: las tierras. Gobierno Municipal Ciudad Autónoma de Buenos Aires: aportes normativos.
Atribuciones: actuar como sociedad inmobiliaria, constructora, desarrolladora y urbanizadora de tierras; prestar asesoría y actuar como operadora, fiduciaria, directora de obra, auditora y administradora de proyectos; como inversora o facilitadora de financiamiento para proyectos inmobiliarios. Capacidad de gestión de una empresa inmobiliaria y promotora privada, propietaria de todos los terrenos. Acciones: formulación del Plan Maestro de Desarrollo Urbano para el Área 170 ha; realización de las infraestructuras y espacios públicos.
Recursos financieros: liquidez por venta de activos inmobiliarios, alquiler o leasing de bienes.
- ❖ **Corporación de Desarrollo de la Avenida Pensilvania** (Pennsylvania Avenue Development Corporation), en Washington, D.C. (Estados Unidos). Corporación pública nacional; período 1972 -1997. Objetivo: recuperar las tierras y edificios deteriorados del entorno de la Av. Pensilvania, de alto valor simbólico. Incorporar usos comerciales, culturales y residenciales. Acciones: mejoramiento de la infraestructura y los espacios públicos y consolidación de suelo para facilitar desarrollos inmobiliarios privados según objetivos pretendidos.



- ❖ **Corporación de Desarrollo de Bilbao, Sociedad Ría 2000.** Sociedad anónima de capital público, formada por acuerdos entre administraciones de los gobiernos nacional, regional y local. Su objetivo era recuperar zonas degradadas o áreas industriales en declive de Bilbao metropolitano. Coordinación y ejecución de actuaciones que integran Urbanismo, Transporte y Medio Ambiente. Se tenía que generar obra pública con los ingresos obtenidos por las ventas de suelo urbanizable al sector privado.

- ❖ **Corporación para el Desarrollo de Santiago (CORDESAN).** Es una entidad privada con personalidad jurídica sin fines de lucro, creada en 1985 y controlada por la Municipalidad de Santiago de Chile. Promueve el desarrollo social y urbano de Santiago, fomentando la colaboración entre la Municipalidad de Santiago, el sector privado y la comunidad. Órgano rector: Asamblea de Socios. Miembros por invitación actores decisivos del quehacer urbano de la Comuna de Santiago: universidades, asociaciones gremiales, empresas de servicios públicos, organizaciones no gubernamentales, bancos, etc.
Actualmente, la misión de la CORDESAN es mejorar la calidad de vida de los vecinos y usuarios de la Comuna de Santiago, generando proyectos de transformación que le otorguen nueva energía. Para ello impulsa iniciativas en los ámbitos del desarrollo urbanístico, económico, social y cultural, destinadas a elevar la calidad de vida de los residentes y a ofrecer las mejores condiciones a los emprendedores privados en los diversos barrios y sectores de la comuna. Desempeña un rol coordinador, sirviendo como receptor de las iniciativas de vecinos y usuarios de la comuna, así también como de propulsor de soluciones a sus inquietudes.

Asociaciones público-privadas: implican la asociación del sector público con el sector privado, y tiene diversas modalidades. Constituyen empresas de capital mixto para la gestión y financiamiento de proyectos.

El objetivo de estas asociaciones es mejorar la provisión de servicios públicos, aunar esfuerzos de distintos sectores para lograr objetivos concretos de actuación y generar un efecto multiplicador del financiamiento y la capacidad de gestión del sector privado para lograr objetivos públicos,

Varias experiencias demuestran que esta forma de asociación pública-privada es apropiada para los planes/programas de recuperación de áreas urbanas centrales dado que permiten combinar con eficacia, las capacidades de los sectores público y privado para realizar diversas tareas: consolidar suelo a través de compras e intercambios de parcelas; captar el aumento del valor del suelo por las acciones de recuperación para fines públicos; rehabilitar o construir espacio para usos del suelo residenciales, comerciales, de servicios y productivos, y comercializarlo y administrarlo; asegurar la participación de la comunidad en las decisiones y beneficios de los procesos de recuperación.

La mayor capacidad y flexibilidad operativas de este tipo de asociaciones requieren, por otra parte, una mayor supervisión y la obligación de realizar sus operaciones con transparencia y con la vigilancia de la comunidad, rendir cuentas periódicamente los gobiernos, a los contribuyentes y a los votantes.



En estas asociaciones, existen asimetrías: uno de los socios puede ganar más que otro, o pueden perder los dos o uno de ellos.

En algunas de estas asociaciones, el sector público es dominante: aporta el financiamiento, toma las decisiones y asume todos los riesgos. En otras, la participación del sector público es proporcionar subsidios para que los socios privados puedan obtener utilidades que hagan más atractivo el negocio.

Hay situaciones en las que los sectores público y privado se comprometen más con la sociedad y contribuyen con financiamiento, capacidad de gestión y de coordinación con otras entidades públicas.

Cuando las sociedades de capital mixto funcionan eficientemente, generan incentivos para la inversión privada y la participación de la comunidad en los programas de recuperación de áreas urbanas.

Ejemplos de los casos identificados y/o analizados:

→ **Empresa municipal Promoció Ciutat Vella S.A.** Se creó en el marco del programa de recuperación de la Ciutat Vella -Ciudad Antigua- en Barcelona (España), en el periodo 1988-1999, para revertir el proceso de deterioro físico, decadencia económica y reducción de la población. En una empresa de capital mixto y con autonomía jurídica para expropiar propiedades en nombre del gobierno local y para concretar negocios inmobiliarios como una empresa privada. La empresa que la sucedió en el año 2000 fue *Foment de Ciutat Vella S.A.*, con una participación del sector privado del 40% de las acciones.

→ **Empresa del Centro Histórico (ECH).** Creada en 1996 por la Municipalidad de Quito (Ecuador) según las leyes locales que establecen que toda *empresa de economía mixta* es siempre una *persona jurídica de derecho privado*, sin consideración del porcentaje de participación del capital público. En términos tributarios, está sujeta al régimen general, pero de ordinario se calculan sus tributos solamente sobre el porcentaje de participación del capital privado. Estas características de las empresas de economía mixta se consideraron particularmente favorables para lograr los objetivos de la estrategia de recuperación, en particular por su capacidad de asociarse con agentes privados pero reteniendo al mismo tiempo la capacidad de ser órgano ejecutor del municipio, al poder éste contratar directamente con la empresa.

La **ECH** se creó para ser el organismo ejecutor del programa “Rehabilitación del Centro Histórico de Quito” (Préstamo BID Banco Interamericano de Desarrollo), realizó inversiones en la rehabilitación de inmuebles para usos comerciales, de oficinas y de recreación a través de diversas modalidades de asociación con el sector privado, las cuales varían en el grado de participación de los socios en las inversiones y en los riesgos que asume la Empresa en las operaciones. Para retener a familias residentes de pocos ingresos y atraer a nuevos residentes de ingresos medianos interesados en vivir en el centro, desarrolló un **programa de rehabilitación de edificios residenciales**.

En lo concerniente a la canalización de recursos financieros del sector privado hacia los programas, la ECH encontró dificultades para atraer de forma masiva a inversores privados. Logró involucrar a los propietarios de inmuebles en proyectos



conjuntos de recuperación y pudo vender activos inmobiliarios a inversores privados, por ejemplo locales comerciales y viviendas a familias de ingresos medianos y bajos. Pero tuvo que financiar sola estas operaciones y recién en una etapa muy avanzada del proceso de recuperación logró captar el interés de los inversores privados para asociarse como socios capitalistas en proyectos de recuperación innovadores.

Otras instituciones propuestas son:

- **Autoridad del Centro Histórico de la Ciudad de Méjico:** se creó con la finalidad de fomentar la recuperación, conservación y protección de la zona patrimonial. Entre sus principales fines se destacan: la promoción, gestión y coordinación ante los particulares y las autoridades competentes de acciones que propicien la preservación del Centro Histórico, en especial, aquellas que favorecen su recuperación cultural.
- **Unidad de Gestión del Centro Histórico de Lima:** se propone una oficina autónoma y descentralizada con capacidad de actuación y planificación, capaz de concertar con todos los actores involucrados y con los agentes externos interesados en participar en la recuperación del CH. Tiene la finalidad de la coordinación y gestión de los programas y proyectos del Plan Maestro.

INSTRUMENTOS DE GESTIÓN PARA LA RECUPERACIÓN DE ÁREAS CENTRALES - FUENTES DE FINANCIAMIENTO

Los principales instrumentos de gestión y las fuentes de financiamiento para la recuperación de las áreas centrales que surgen de los casos identificados y/o analizados, se señalan los siguientes.

- ⊕ **Fondo de Salvamento del Patrimonio Cultural de la Ciudad de Quito (FONSAL).** Creado por Ley. Objetivo: restaurar, conservar y proteger los bienes artísticos, religiosos y culturales de la ciudad de Quito. Fondo administrado por la Municipalidad.
Directorio: Alcalde, Director del Instituto Nacional del Patrimonio Cultural y Presidente de la Casa de la Cultura Ecuatoriana; una unidad técnica y una asesoría jurídica.
Fuentes de recursos del Fondo: el gravamen del 3% sobre las entradas a los espectáculos públicos que se realizaran en la ciudad de Quito y un impuesto adicional del 6% (8% entre 1988 y 1990) sobre la recaudación del impuesto sobre la renta del municipio. Desde 2010, continúa como **Instituto Metropolitano de Patrimonio (IMP)**.
- ⊕ **Bancos Comunitarios de Desarrollo:** manejados por entidades sin fines de lucro y orientados a prestar fondos a los negocios localizados en las áreas deprimidas o en proceso de recuperación. Esos bancos no sólo aumentan la disponibilidad de crédito sino que proveen asesoría técnica a actividades económicas generadoras de empleo y dinamizadoras de la economía local. Ejemplos en EE. UU.



- ⊕ **Fideicomiso del Centro Histórico de la Ciudad de México:** instrumento público, con la facultad de recibir parte del presupuesto de la ciudad y así tener un rol protagónico en la ejecución de acciones públicas y privadas y en la toma de decisiones respecto al espacio físico, social y económico en el área del Centro Histórico. La figura que el fideicomiso propone es un modo de plantear *un modelo de gestión* en donde las decisiones no son tomadas de manera unilateral por el gobierno local, sino de un modo más amplio e inclusivo.
- ⊕ **Subsidio de Renovación Urbana SRU.** Creado por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo MINVU del Gobierno Nacional de Chile. Subsidio especial para las familias interesadas en comprar viviendas nuevas o rehabilitadas en áreas centrales de las ciudades designadas como de interés de recuperación. En el caso de **Santiago de Chile**, para promover las inversiones en vivienda, se recurrió con éxito al otorgamiento del **SRU** por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, quien hizo un aporte no reembolsable a los compradores de viviendas en áreas de recuperación y que cubrían una parte del valor de venta de las propiedades (hasta el 20%, dependiendo del valor de la propiedad).
- ⊕ **Subsidios cruzados:** traspasan parte de las utilidades que obtienen los negocios inmobiliarios en áreas con alta demanda en los mercados inmobiliarios para financiar inversiones (o cubrir parte de las pérdidas) **en áreas de recuperación**. Una forma de estos subsidios, usada en **Nueva York** y otras ciudades de los **Estados Unidos**, ofrece a inversores interesados en invertir en áreas de alta rentabilidad y rápido crecimiento de la ciudad, la posibilidad de invertir en áreas de recuperación (o de vivienda de precio moderado) como condición para obtener bonificaciones en los coeficientes de constructibilidad.
- ⊕ **Incentivos directos:** pueden tomar la forma de **incentivos tributarios**, como los **créditos al impuesto federal al ingreso** que concede el Gobierno de los Estados Unidos a quienes invierten en la **recuperación de edificios patrimoniales**; los **créditos tributarios** otorgados pueden ser vendidos en el mercado, lo que los hace más atractivos para los inversores. Ejemplo de uso de incentivos tributarios es el caso del **Barrio Penn Quarter** de la **zona Este del centro de Washington, D.C)** que otorgó incentivos tributarios para los proyectos de recuperación de edificios patrimoniales o que incluyeran actividades residenciales, comerciales y culturales.
- ⊕ **Eximición del impuesto de servicios** a las **actividades económicas** que se establezcan en inmuebles recuperados en las áreas prioritarias (caso de la **Municipalidad de Recife**, en el Brasil y de otros municipios brasileños). Esta exención es un **incentivo** a los **usuarios** y **no a los propietarios del suelo**, ya que **beneficia a los comercios y empresas** que se establecen en el área de recuperación independientemente de su condición de tenencia (propietario o arrendatario).



- ⊕ **Garantías públicas sobre préstamos** contratados por los **promotores de programas de recuperación urbana**, otorgadas por los **gobiernos nacional o local** lo que les permite financiarse a menor costo haciendo viables muchos proyectos de mejoramiento de infraestructura, equipamiento o promoción de actividades productivas que en otras condiciones de financiamiento no tendrían una tasa de retorno económica o financiera positiva. No obstante, el fomento de la inversión no debe incluir exenciones de impuestos u otros tipos de concesiones fiscales más allá de lo estrictamente necesario para conseguir el propósito de desencadenar el proceso de recuperación. El objetivo final es fomentar el crecimiento de empresas dinámicas, competitivas y financieramente autónomas. Las nuevas empresas deben contribuir al erario público y no consumir recursos locales. Por ello es importante el apoyo a la pequeña empresa informal cuyo ingreso en la economía formal, así como su crecimiento y consolidación, contribuye a generar empleo, riqueza e impuestos locales.

ESTRATEGIAS DE TRABAJO CON ACTORES

Se destacan dos casos de estrategias de trabajo con los actores sociales:

- ❖ En el caso del **Plan CHA. Plan Maestro para de revitalización del Centro Histórico de Asunción**, cuatro acciones a destacar:
 - **Asunción Mapeo ASUMAP**: plataforma de participación ciudadana, en la cual, de manera interactiva, cualquier ciudadano puede añadir propuestas, iniciativas o ideas sobre la imagen satelital del centro histórico.
 - **Encuestas sobre ¿cómo y por qué vivir en el CHA?**, y trabajos interinstitucionales para generar proyectos para la revitalización de vivienda en el CHA.
 - **Asunción Laboratorio Abierto (ASULAB)**: espacio de gestión, articulación y ejecución del plan. Se plantea como un laboratorio de desarrollo urbano, que tiene como objetivo equilibrar los modos de operar del quehacer institucional y del quehacer ciudadano. Se concibe como un puente entre esos dos ámbitos, engranando sus medios, sus agentes y sus modos de operar: Instituciones – ASULAB – ciudadanos.
 - **Página abierta de Facebook** y una **plataforma web** como alternativas de búsqueda de participación y conocimiento del Plan, en las que cualquier ciudadano puede seguir y conocer, de una manera muy simple y entretenida, la totalidad del Plan, sus acciones, sus programas y proyectos.
- ❖ **En el caso del Programa de Recuperación del Centro Histórico de Quito, Ecuador**

Para el ordenamiento del comercio informal, un equipo multidisciplinario integrado por personal de Dirección de la Zona Centro del Municipio, la Dirección de Planificación, el FONSAL y la ECH se encargó del diseño del plan de reubicación, la negociación con los comerciantes, y la construcción y rehabilitación de los inmuebles que alojarían sus establecimientos una vez que desocupasen las calzadas. Con recursos aportados por el FONSAL, la ECH construyó los Centros Comerciales Populares que cuentan con un área administrativa, un patio de



comidas, una guardería infantil y baterías sanitarias. Los locales se venden a los comerciantes en cuotas mensuales y se administran según el régimen de condominios.

APORTES PARA EL CASO DEL ÁREA CENTRAL CÓRDOBA

- Una primera consideración que surge del estudio de casos de **recuperación de áreas centrales** en diversos países, es que que estas actuaciones tienen gran complejidad y variadas opciones para abordar la problemática y los desafíos que presentan. Además, requieren diversos instrumentos urbanísticos, sociales, financieros, económicos e institucionales, vinculados con los marcos legales, jurídicos y administrativos propios de cada lugar.
- Son procesos que requieren una visión de largo plazo, y que por lo tanto, suele desarrollarse en distintas fases y trascienden los períodos de las administraciones municipales, por lo que se requiere un esfuerzo en el logro de la continuidad de las acciones.
- El actor clave para el liderazgo e impulso de este tipo de intervenciones es el sector público, dado que su misión es procurar el bienestar de la ciudadanía y porque es quien tiene la capacidad de desarrollar la visión de largo plazo, consensuándola con los diversos poderes y niveles de la administración pública, con el sector privado y con la sociedad en su conjunto.
- Se requiere la formulación de un Plan o Programa que tenga un claro desarrollo metodológico y que incluya las diversas instancias del proceso: planificación, programación, implementación, divulgación, financiamiento, control de gestión con revisión permanente de los resultados. Además, es deseable, si bien no necesario, que el Plan/Programa de Recuperación del Área Central esté encuadrado en un Plan General de Desarrollo/Ordenamiento Urbano-Territorial del Municipio.
- Se requiere la definición de una imagen-objetivo del área central a recuperar a través de procesos de participación y consenso. Esa imagen-objetivo de be permitir visualizar y cuantificar las transformaciones físicas, sociales, económicas y ambientales previstas para el área de intervención.
- Es clave la participación y compromiso de todos los actores sociales involucrados.
- El sector privado es el actor clave para la dinamización de la economía de las áreas centrales.
- En una fase inicial, el mayor esfuerzo lo debe hacer el sector público a través de inversiones para el mejoramiento del espacio público, de las infraestructuras, de las condiciones ambientales, de la movilidad y accesibilidad de manera tal de lograr que áreas centrales se conviertan en lugares atractivos para vivir, invertir y conocer. Estas actuaciones colaboran en generar economías externas para promover el desarrollo de las actividades existentes o de nuevas actividades económicas.
- ✓ Existen diversos mecanismos y fuentes de financiamiento para la recuperación de las áreas centrales, y ellos son fundamentales para el logro de tal recuperación. Es necesario que el sector público logre modificar el perfil de riesgo-retorno de las inversiones privadas a través de mecanismos de política económica y fiscal como los incentivos tributarios o subsidios directos, e instrumentos de gestión, como la promoción de la acción concertada de los actores públicos y privados.



- ✓ Sería importante revisar las normas urbanísticas, de edificación, de habilitación de locales y otras que pudieran afectar negativa e innecesariamente la instalación y funcionamiento de las actividades económicas dinamizadoras pretendidas, y arbitrar los medios necesarios para simplificar las gestiones de la tramitación de permisos y certificaciones, -ejemplo: ventanillas únicas-.
- Es fundamental incorporar programas sociales orientados a la sostenibilidad social, vivienda solidaria, ordenamiento del comercio informal y de creación de microempresas para los grupos sociales de bajos ingresos.
- Es fundamental la comunicación del Plan/Programa y de sus diversas acciones a toda la comunidad, y lograr un involucramiento permanente de los diversos actores sociales.



ANEXOS CUADROS

Extraídos del libro: **Volver al centro**. La recuperación de áreas urbanas centrales. Rojas Eduardo. Colaboradores Villaescusa Eduardo Rodríguez. Wegelin Emiel. 2004. Banco Interamericano de Desarrollo. Departamento de Desarrollo Sostenible.

Consultado en el sitio:

<https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/202/Volver%20al%20centro.pdf?sequence=1>

Cuadro Nº 1: Factores determinantes en los diferenciales de costos sociales: desarrollo de terrenos periféricos versus recuperación de áreas urbanas centrales

Cuadro 1.2		
Factores determinantes en los diferenciales de costos sociales: desarrollo de terrenos periféricos versus recuperación de áreas urbanas centrales		
Elemento de costo	Desarrollo de terrenos periféricos	Recuperación urbana
Uso del suelo	De baja densidad; se compensa con los bajos costos del suelo	De alta densidad, que compensa los altos costos del suelo
Aprovechamiento de recursos públicos y privados existentes	No tiene aplicación general	Amplias oportunidades para aprovechar e incrementar recursos públicos y privados existentes bajando los costos de los servicios públicos
Costos de servicios sociales por hogar	Costos de inversión y operación por hogar similares a la recuperación urbana. La baja densidad implica altos costos de acceso	Costos de inversión y operación por hogar similares al desarrollo de terrenos periféricos. La alta densidad implica menores costos de acceso
Infraestructura, accesibilidad y costos de transporte público	Tanto inversión como operación y mantenimiento por hogar, relativamente caros	Tanto inversión como operación y mantenimiento por hogar, relativamente baratos
Costos unitarios de construcción privada	Costo relativamente bajo por metro cuadrado en construcciones de baja densidad y/o baja altura	Costo relativamente alto por metro cuadrado en construcción de alta densidad o en altura
Costos de planificación	Planificación relativamente sencilla y barata. Generalmente los terrenos no plantean problemas especiales. Negociaciones entre los interesados relativamente directas	Planificación compleja y cara por la necesidad de considerar estructuras existentes; los regímenes complejos de propiedad de la tierra; la necesidad de reasentamientos y los conflictos de intereses entre los participantes



Cuadro N° 2: Opciones de asociación público-privada para el financiamiento de la recuperación urbana

Cuadro 5.1		Opciones de asociación público-privada para el financiamiento de la recuperación urbana		
Tipo	Descripción	Ventajas	Limitaciones	Pertinencia y ejemplos
Contratación externa	Adjudicación de un contrato por parte de la instancia pública a una empresa privada para que preste un servicio o construya una obra	La instancia pública retiene pleno control y asume todos los riesgos	Ninguna movilización de recursos privados directos	De uso generalizado en la ejecución de obras públicas, incluidos los programas de recuperación urbana
Concesión de operación <i>affermage</i>	Una instancia pública controla la construcción de la infraestructura y retiene la propiedad del sistema. Si contrata con una entidad privada su operación, mantenimiento y la recolección de cobros por el servicio	Usa eficientemente la mayor capacidad del sector privado para operar los servicios sin perder el control público de los activos	Términos y condiciones deben definirse de antemano, y sobre todo las normas de operación y mantenimiento (OyM) y las tarifas aplicables al público	Apropiado para servicios municipales, como el abastecimiento de agua y la gestión de desechos sólidos, donde la operación y mantenimiento de redes es una consideración mayor, y el suministro de servicios a los hogares que pueden cobrarse
Concesiones	Un socio privado asume la responsabilidad de obtener financiamiento para la inversión, operar un servicio por un periodo de tiempo y cobrar por él	La participación financiera del sector privado es significativa; además, agume buena parte de los riesgos	La prestación privada de funciones públicas implica que las obligaciones y riesgos asumidos por ambas partes deben estar muy bien definidos de antemano	Pertinente para la prestación de servicios públicos urbanos, vías y transporte público. Dificultades prácticas para definir condiciones contractuales que alineen intereses de ambos actores
Incorporación de un socio estratégico	Se incorpora a la empresa privada con experiencia en el suministro de un servicio como socio minoritario de una empresa controlada por el sector público	Incorpora capacidad de gestión y recursos de inversión privados reteniendo el control público de la empresa	Movilización parcial de recursos privados. Generalmente útil para incorporar capacidad de gestión privada al manejo de una empresa pública	Sine para mejorar la gestión de servicios de utilidad pública sujetos a cobros por tarifas donde se requiere mejorar la gestión comercial y la operación y mantenimiento.
Privatización	La autoridad para el suministro de un servicio público o para el desarrollo de una zona se vende en todo o en parte a un socio privado	Atiende capital privado a la prestación de servicios	Términos y condiciones de venta, incluidas las obligaciones en el suministro de servicios, deben especificarse de antemano con toda claridad y deben ser ejecutables. Traspasa el control de los activos al sector privado	La privatización total es vez es un modelo operativo satisfactorio dada la pérdida de control por parte del sector público. Existen mejores modalidades para asegurar el cumplimiento de obligaciones en los servicios públicos
Contrato de administración	Un socio privado asume la responsabilidad de administrar un servicio conforme a normas específicas. Se emplea personal, organización y equipo de una instancia pública	Reduce la carga de la administración pública, y generalmente, refuerza la eficiencia administrativa del servicio	En general constituye una solución cara al "problema de agencia"; no atrae recursos financieros del sector privado	Procedimiento aplicable sólo en casos en que se cuente con recursos considerables
Construir - tener en propiedad - operar (Build, own and operate; BOO)	Se autoriza al socio privado a construir, ser propietario y operar el activo o servicio	Frente a la privatización el BOO tiene la ventaja de atraer recursos del sector privado para la construcción de infraestructura, que quedan retenidos durante toda la vida útil del proyecto	Procedimiento relativamente inflexible. Pocas posibilidades de que el sector público pueda introducir cambios que mejoren la protección del interés público una vez firmado el contrato	Procedimiento utilizado en grandes obras públicas, como las de recursos hidráulicos y carreteras de peaje
Construir - operar - transferir (Build, operate and transfer; BOT)	Igual al BOO, con la diferencia de que el activo o servicio se transfiere en el futuro al sector público	En el BOT el grado de control del sector público es ligeramente mayor que en el BOO; depende de la fecha de traspaso, términos y condiciones	Procedimiento relativamente inflexible. Una vez iniciada la ejecución, pocas posibilidades de que el sector público pueda introducir cambios que mejoren la protección del interés público tras la firma del contrato	Procedimiento utilizado en grandes obras públicas, como las de recursos hidráulicos y carreteras de peaje
Compra por la administración (Management buyout, MBO)	El equipo humano que administra una empresa pública bien dirigida negocia compra de ésta, que así pasa a ser una operación privada	Instrumento útil para la movilización de recursos del sector privado; el riesgo lo asume completamente el sector privado	Aplicable cuando la empresa tiene viabilidad a largo plazo; los términos y condiciones de venta deben defender el interés público	Rara vez se dan las condiciones para que un arreglo semejante funcione satisfactoriamente
Cooperativas	Asociaciones comunitarias que prestan servicios públicos (o semipúblicos) a sus miembros	Moviliza recursos de los miembros; el acuerdo suele ser flexible	Limitado a situaciones en que un grupo grande de individuos está unido por un mismo interés	De uso frecuente en las áreas de vivienda, microcrédito y administración de servicios de agua potable y electricidad rural
Empresa de capital mixto	Una entidad pública y una privada crean una compañía para un propósito específico, con una estructura en que ambas son accionistas	Acuerdo flexible, atrae recursos del sector privado y brinda la posibilidad de arreglos eficientes para compartir los riesgos	Se requiere tiempo para afianzar la confianza entre todos los socios respecto a la viabilidad de la empresa	Forma común de modalidad operativa en planes exitosos de rehabilitación urbana de Europa y América del Norte

Fuente: Adaptado de Gitman, et al., 1995.



Cuadro N° 3: Condiciones y acciones para atraer el capital privado

Cuadro 5.2 Condiciones y acciones para atraer capital privado		
Condiciones para una participación provechosa del sector privado	Acciones públicas promisorias	Acciones que deben evitarse
El programa de recuperación urbana debe operar dentro de un contexto macroeconómico y sociopolítico estable	Evaluación cuidadosa de las condiciones del mercado y de los impactos que sobre el proyecto tendrían cambios en el contexto económico, alta inflación o agitación social o política	Dar por hecho las condiciones globales del mercado y el ambiente sociopolítico. Suponer que habrá rescate financiero del gobierno en caso de un vuelco económico o agitación social
El programa de recuperación urbana debe ofrecer rendimientos financieros suficientes para motivar la participación del sector privado en su financiamiento y ejecución	Plan de recuperación urbana que equilibre objetivos de interés público y social con oportunidades para inversiones rentables. Consideración cuidadosa de una estructura de incentivos apropiada. Planificación detallada de la sociedad mixta o pública y consagración de tiempo a su desarrollo y negociación	Entrar precipitadamente en sociedades. Presuponer que la participación del sector privado hará maravillas. Ofrecer incentivos indiscriminadamente
El programa de recuperación urbana debe ofrecer la posibilidad de establecer un acuerdo explícito y equilibrado de compartir riesgos entre los interesados	Análisis y especificación cuidadosa de todos los riesgos del proyecto. Evaluación de la posibilidad de tomar seguros ante esos riesgos. Distribución de la carga de los riesgos según la capacidad de las partes para asumirlos. Reconocimiento de las capacidades y limitaciones de cada socio	Restar importancia a los riesgos e intentar cargárselos sólo a uno de los socios. No hacer estudios de mercado, financieros, económicos, institucionales, jurídicos, ambientales y políticos necesarios (<i>due diligence</i>)
El grado de participación exitosa del sector privado depende de la madurez del sector financiero local	La complejidad de los arreglos financieros para ser usados en el programa debe ser proporcional al grado de desarrollo del sector financiero; es mejor pecar de conservador y dar a la sociedad la flexibilidad necesaria para perfeccionarse con el tiempo	Excederse en su intento de imitar modelos que han funcionado en entornos más desarrollados, muy distintos de las condiciones en que funcionará el proyecto
Flexibilidad y perspectiva a largo plazo sobre los objetivos y metas de la recuperación urbana	Estudiar cuidadosamente y de antemano la posibilidad de retrasos y cambios en el entorno, y cerciorarse de que éstos estén previstos en los acuerdos contractuales. Asegurarse de que es posible ajustar la estructura de la sociedad si así lo requieren los cambios en el ambiente externo	Asumir obligaciones contractuales inmutables, rígidas y de muy largo plazo



Cuadro Nº 4: Atribuciones de la Corporación de Desarrollo de la Avenida de Pensilvania, Washington, D.C.

Recuadro 5.1	Atribuciones de la Corporación de Desarrollo de la Avenida Pensilvania, Washington, D.C.
	<ul style="list-style-type: none">• Capacidad de establecer su propio plan de desarrollo.• Capacidad de enjuiciar y ser enjuiciada en su propio nombre (Asociación de Representación Limitada).<ul style="list-style-type: none">• Capacidad de adquirir propiedad inmobiliaria dentro del área, y vender o arrendar esa propiedad a otros.<ul style="list-style-type: none">• Capacidad de adquirir tierras en forma contenciosa por motivos de bien público (<i>Eminent Domain Proceedings</i>), lo que facilita las operaciones de consolidación de pequeñas parcelas para su operación conjunta.• Capacidad de construir y rehabilitar edificios y/o gestionar proyectos de su propiedad bajo las formas más convenientes para lograr su objetivo social.• Capacidad de endeudarse con el Tesoro de los Estados Unidos y emitir obligaciones para endeudarse de nuevo con el sector financiero, previa autorización del Congreso de los Estados Unidos.• Capacidad de actuar como un promotor privado, por ejemplo, comprando tierra y manteniéndola hasta que lo considere apropiado o asociándose con promotores privados.<ul style="list-style-type: none">• Capacidad de recibir legados de cualquier tipo.• Autoridad para supervisar y aprobar toda construcción en su área de acción, directamente transferida desde el Distrito de Columbia.• Facultad legal para establecer restricciones y normas para lograr su objetivo social.• Potestad y recursos para mejorar la infraestructura y espacios públicos.



Cuadro Nº 5: Resumen de los beneficios económicos de la recuperación urbana

Cuadro 6.1		Resumen de los beneficios económicos de la recuperación urbana		
	Beneficios	Parámetro	Método de estimación	Comentarios
BENEFICIOS DIRECTOS	Espacio adicional para arriendo o venta en la zona del proyecto	Valor de mercado de la propiedad	Encuestas entre agentes inmobiliarios	Dependen fuertemente de la demanda y los niveles de ingreso de la población urbana
	Mayor valor de las propiedades mejoradas en la zona del proyecto	Aumentos en el valor de la propiedad atribuibles al proyecto	Estudio longitudinal de antes y después, controlado mediante testigos, o análisis de regresión hedónica de los valores de la propiedad	Tales criterios son necesarios para aislar los impactos del proyecto de influencias externas en el valor de la propiedad
	Reducción de costos por el uso de activos existentes con características de bien público	Se evita la construcción o desarrollo de nuevos espacios públicos	Referencia de costos de construcción y desarrollo	Reduce la inversión del proyecto y costos imputables de operación y mantenimiento
BENEFICIOS INDIRECTOS	El valor de la propiedad aumenta en áreas vecinas a la zona del proyecto	Aumentos en el valor de la propiedad atribuibles al proyecto	Estudio longitudinal de antes y después y de casos y testigos, o análisis de regresión hedónica de los valores de propiedad	Tales criterios son necesarios para aislar los impactos del proyecto por influencias externas en los valores de propiedad
	Externalidades sociales 1	Reducción en los costos en el suministro de servicios municipales (protección de incendios, atención a la salud y protección policial, etc.)	Estudio longitudinal de antes y después controlado o análisis de regresión hedónica de cambios en los niveles de suministro resultantes del proyecto	Tales criterios son necesarios para aislar los impactos del proyecto de influencias externas en los niveles de suministro; en principio, esto debe aplicarse sólo a la prestación de servicios municipales a zonas que no son la del proyecto y zonas circunvecinas, porque los beneficios de este tipo en dichas zonas ya se tienen en cuenta en los aumentos atribuibles al valor de la propiedad señalados antes; en la práctica, esto puede transformar esta categoría en irrelevante
BENEFICIOS INDIRECTOS	Externalidades sociales 2	Aumento del valor de uso o consumo de los bienes públicos generados por el proyecto	Valoración contingente	Debe considerarse sólo el valor atribuido a la utilización de los bienes públicos en cuestión (por ejemplo, parque público, malecón, sitio de patrimonio cultural) por los no propietarios o usufructuarios de activos generados o mejorados por el proyecto de rehabilitación; los beneficios de que disfrutan los usufructuarios o propietarios ya se han tomado en cuenta en el valor de sus propiedades
IMPACTO MACROECONÓMICO	Generación de empleos o ingresos	Valor de los empleos o ingresos generados directa e indirectamente por el proyecto	Análisis de multiplicadores de insumos; método posiblemente complementado con encuestas sobre empleo, específicas del sitio del proyecto	El empleo informal generado tiende a ser importante; riesgo de duplicar la contabilidad de beneficios; debe examinarse si el empleo adicional se estima más por su significado social que por su valor monetario
	Utilización o generación de divisas	Valor neto del flujo de entrada y salida de divisas que resulta del proyecto	Análisis de multiplicadores de insumos y productos	Existe el riesgo de contabilizar beneficios por partida doble con respecto a la generación de empleo o ingresos. Esto es importante en caso de que exista una prima de escasez sobre divisas extranjeras

Fuentes: Newton, 1972; Weigall, 1973; Rypkema, 1993; Cemea, 2001



Cuadro N° 6: Arreglos institucionales y financiamiento en los casos analizados

Cuadro 6.2 Arreglos institucionales y financiamiento en los casos analizados						
Caso	Arreglos institucionales de ejecución			Mecanismos de financiamiento		
	Sociedad pública	Sociedad de capital mixto	Oficina de coordinación	Venta de tierra pública	Capital público	Capital privado
Puerto Madero	Corporación Puerto Madero			Aportes de tierra del Gobierno central		
Hamburgo		Sociedad de Desarrollo Urbano			Capital de gobierno de la ciudad – tierra de los propietarios	
Muelles de Londres	Corporación de los Muelles de Londres				Tierra y capital público – capital privado	
París Bercy		Sociedad de Economía Mixta de Planificación y Gestión del Este de París			Tierra y capital público – capital privado	
Bilbao	Sociedad Ría 2000			Tierra de entidades nacionales (ferrocarril, puerto)		
Sabidell	Consortio Urbanístico para el Desarrollo del Eix Madà				Capital de la Municipalidad y el Gobierno Autónomo de Cataluña	
Washington D.C.			Oficina Municipal de Planificación			Tierra y capital privados
Quito		Empresa del Centro Histórico de Quito			Tierra y capital de la Municipalidad	
Santiago			Corporación de Desarrollo de Santiago			Tierra y capital privado – subsidios del Gobierno Nacional



Cuadro Nº 7: Riesgos de mercado y medidas para reducirlos

Cuadro 6.3 Riesgos de mercado y medidas para reducirlos			
Mercado	Riesgo del desarrollo	Riesgo de construcción o ejecución	Riesgos operativos
de capital internacional	<p>Riesgo del tipo de cambio: opciones, futuros, intercambio de divisas o swap, y garantías</p> <p>Riesgo de las tasas de interés: opciones, futuros, intercambio de divisas o swap, valores indexados y garantías</p> <p>Riesgo de país, liquidez y del plazo: seguros, garantías de organismos financieros multilaterales, facilidades y garantías de redescuento</p> <p>Riesgo de contrapartes o socios: asociación con compañías confiables y suscripción de garantías claras y cobrables</p> <p>Riesgo legal: seguros, acuerdos de arbitraje, o asociación con agencias internacionales</p>		
de capital nacional	<p>Riesgo de las tasas de interés: opciones, futuros, valores indexados y garantías</p> <p>Riesgo de contrapartes o socios: asociación con compañías y garantes confiables y suscripción de garantías claras y exigibles</p> <p>Riesgo legal: seguros, acuerdos de arbitraje o asociación con organismos internacionales</p> <p>Riesgos del sector o liquidez: diversificar inversiones; facilidades de redescuento y garantías</p> <p>Riesgo de inflación: valores y garantías indexadas con la inflación</p>		
de bienes raíces	<p>Riesgo de planificación: marcos y sistemas reguladores estables, participación de entes reguladores durante las fases de desarrollo de los programas</p>	<p>Riesgo de adquisición: mercado eficiente de tierras</p> <p>Riesgo de tenencia: sistema eficaz de seguridad de tenencia</p> <p>Riesgos externos (sociales y ambientales): estudio de viabilidad con participación de interesados; identificación y estimación completa de costos sociales y ambientales</p>	<p>Riesgos de diseño y externos: estudio de viabilidad bien hecho, participación de los interesados en la fase de desarrollo de los programas y proyectos</p>
de bienes de capital	<p>Riesgo tecnológico: estudio de viabilidad bien hecho</p>	<p>Riesgo de aprobación de importación y de contraparte: seguros, sistemas de arbitraje y asociación convenidos con organismos internacionales y compañías nacionales de renombre</p>	<p>Riesgo de defecto producto: estudio de viabilidad bien hecho, seguros, control de calidad durante la ejecución</p>
de servicios	<p>Riesgo de ofertas: marco regulador apropiado</p> <p>Riesgo relacionado con la aprobación: procedimientos de revisión y aprobación justos y transparentes, participación de entes reguladores en el desarrollo de los programas y proyectos</p>	<p>Riesgos de incumplimiento del contratista, suministro de materiales y terminación: asociación con compañías nacionales honestas; seguros, contratos vinculados al desempeño, garantías de buen desempeño claras y exigibles</p> <p>Riesgo de interconexión o de infraestructura: estudio de viabilidad bien hecho, aprobación previa por empresas de utilidad pública</p> <p>Riesgo de fuerza mayor: seguros</p> <p>Riesgo relacionado con la recepción final: procedimientos justos y transparentes, control de calidad durante la ejecución</p>	<p>Riesgo comercial: venta en verde, acuerdos de entrega contra pagos, seguros y garantías</p> <p>Riesgo de diseño: estudio de viabilidad bien hecho</p> <p>Riesgo de inflación: precios indexados con la inflación</p> <p>Riesgo fiscal: acuerdos con el gobierno nacional o estadual</p> <p>Riesgos externos sociales y ambientales: estudio de viabilidad bien hecho con participación de los interesados y cálculo adecuado del costo de la mitigación de impactos sociales y ambientales</p> <p>Riesgo de fuerza mayor: seguros</p> <p>Riesgos de aprobación, legales y de expropiación: seguros, arbitraje o asociación convenidas con agencias públicas</p>

Fuente: Adaptado de Lindfield, 1998.



Cuadro Nº 8: Incentivos financieros y fiscales

Cuadro 6.4		Incentivos financieros y fiscales	
Subsidios	Garantías	Medidas fiscales	Zonificación y medidas relacionadas con la tierra
Precio no de mercado de la tierra o la infraestructura	Por los gobiernos federal, estatal o local o por instituciones financieras, para cubrir los riesgos pertinentes	Reducción o exención del impuesto a las utilidades o a los impuestos territoriales o a los servicios prestados en un área de recuperación	Recalificación de usos de suelo en las zonas de recuperación
Subsidios a la tasa de interés de los préstamos		Exención o reducción del impuesto a los ingresos por intereses de los bonos	Traspaso de suelo bajo condiciones de tenencia en arrendamiento o <i>leasing</i>
Aportes directos de capital por adelantado		Exención o reducción del impuesto a las ganancias de capital dentro de la zona del proyecto	Intercambio y concesión de terrenos
Subsidio a costos recurrentes		Impuesto a la tierra ociosa	Compensación por reubicación Transferencia de derechos de desarrollo

P3

Diagnóstico del Área Central



INTRODUCCIÓN

El Documento que se presenta contiene una sistematización del relevamiento y análisis de las tareas vinculadas con el Producto 3.

La finalidad de este Producto es la elaboración del Diagnóstico del Área Central (ÁC), que contenga las siguientes actividades:

- a) *Identificar los actores públicos y privados relevantes del área y construir un mapa de actores e interrelaciones.*
- b) *Relevar y/o procesar la siguiente información descriptiva del área central: i) características habitacionales, ii) tipo y cantidad de personas que viven en el área central, iii) cantidad de locales comerciales en el área central; iv) cantidad de locales ocupados y análisis de la ocupación, rubros y distribución por zonas, v) otras variables de estudio.*
- c) *Identificar variables (medibles) y fenómenos complejos y sus interrelaciones que definen las características del área central.*
- d) *Sobre la base de los antecedentes relevados, describir “el sistema de interrelaciones entre variables, actores y fenómenos complejos del área central”, es decir, su dinámica, problemáticas, demandas, potencialidades actuales y otros temas relevantes del área.*
- e) *Plantear la tendencia de evolución del Área Central, identificando problemas, necesidades y demandas futuras.*

Para ello, el presente documento se organiza del siguiente modo:

1. Caracterización General del Área Central

Aspectos Socio-Económicos

Aspectos Físico-Espaciales

2. Estudio de Actores

Lista de actores relevantes del área y algunas consideraciones

Reconocimiento de problemáticas y potencialidades según actores entrevistados

Caracterización de temas clave, problemas y actores involucrados

Los problemas y potencialidades desde la perspectiva de los actores

3. Caracterización particularizada de las subáreas, ejes y nodos del área central

4. Reconocimiento de la situación tendencial del área central: problemas, necesidades y demandas futuras

5. ANEXOS

Ficha de Actores y Proyectos Detectados. Fuentes de Información.

Mapas de Resultados de Entrevistas a los Actores

Gráficos



1. CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL ÁREA CENTRAL

El ámbito espacial del Área Central de la Ciudad de Córdoba cuya caracterización y diagnóstico son objeto de este Producto 3, es el que está delimitado por el Bv. San Juan / Bv. Illía al Sur; por el Río Suquía y la Terminal de Ómnibus al Este; por el Río Suquía al Norte y, por las calles Avellaneda / San José de Calazans al Oeste.

1.1. ASPECTOS SOCIO-ECONÓMICOS

El relevamiento de información para abordar el análisis y diagnóstico socioeconómico del Área Central en su totalidad y en sus áreas, subáreas, ejes y nodos se desarrolló con base en las siguientes fuentes de información:

- ✓ Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas 1991, 2001, 2010. INDEC.
- ✓ Censo de Actividad Económica Municipal, Año 2012. Municipalidad de Córdoba.
- ✓ SIFCoS, Sistema de Información para el Fortalecimiento de la Actividad Comercial y de Servicios, Agosto de 2016. Dirección de Estadística de la Municipalidad de Córdoba.

1.1.1. Caracterización de la variable Población

El Departamento Capital Córdoba cuenta con 1.329.604 habitantes, de los cuales el 52% son mujeres y el 48% varones. El Área Central definida de acuerdo con los términos de referencia de la presente convocatoria, cuenta con **37.826 habitantes**, lo que representa un **2.84%** de la población del Departamento. La distribución entre varones y mujeres con respecto al total del Departamento Capital muestra una mayor participación femenina en el área bajo estudio (56%).

La población total del Departamento Capital ha mostrado una variación del crecimiento intercensal positiva pero decreciente. En el año 1991, la población del Departamento ascendía a 1.179.372 personas, en el año 2001 la misma fue de 1.284.582 habitantes, lo que representa un crecimiento intercensal del 9,77% que descendió a 3,69% en el siguiente período.

Esta situación no se trasladó al Área Central, que por el contrario sufrió una gran pérdida poblacional en igual período de tiempo: mientras que en el año 1991, la población de Área era de 44.415 habitantes, la misma descendió a 38.795 hab. (-12,65%) en el 2001 y a 37.826 hab. en el 2010 (-2,5%) (Cuadro N°1).

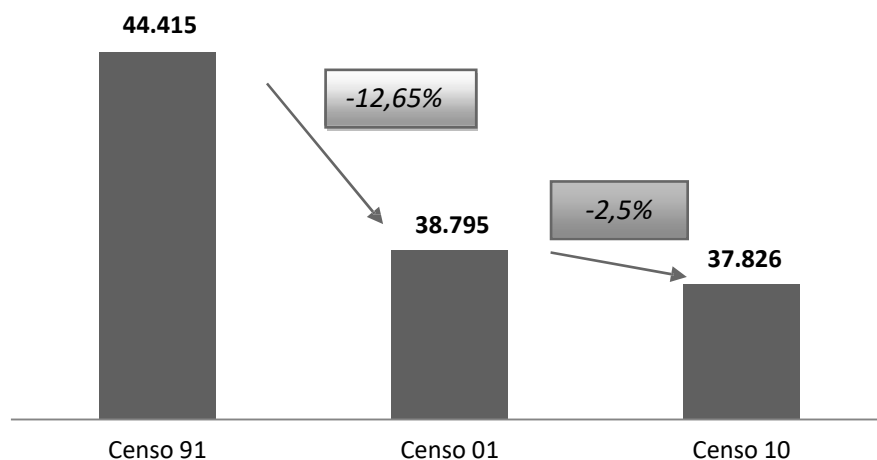


Cuadro 1. Variación intercensal de la población, Censos 1991, 2001 y 2010

	Censo 1991	Censo 2001	Censo 2010
Resto de la capital	1.134.957	1.245.787	1.291.778
Área bajo estudio	44.415	38.795	37.826
Total	1.179.372	1.284.582	1.329.604
% del Área en el total	3,77%	3,02%	2,84%
Variación intercensal del resto del Dpto. Capital		9,77%	3,69%
Variación intercensal del ÁC		-12,65%	-2,50%
Variación intercensal del total del Departamento Capital		8,92%	3,50%

Fuente: Elaboración propia en base a datos de los Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas 1991, 2001, 2010. INDEC.

Gráfico 1. Variación intercensal de la población, Censos 1991, 2001 y 2010



Fuente: Elaboración propia en base a datos de los Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas 1991, 2001, 2010. INDEC.

Como se mencionó anteriormente, el Área Central ha sufrido una gran pérdida poblacional entre Censos. Sin embargo, estas variaciones no han sido homogéneas a en el perímetro del territorio.

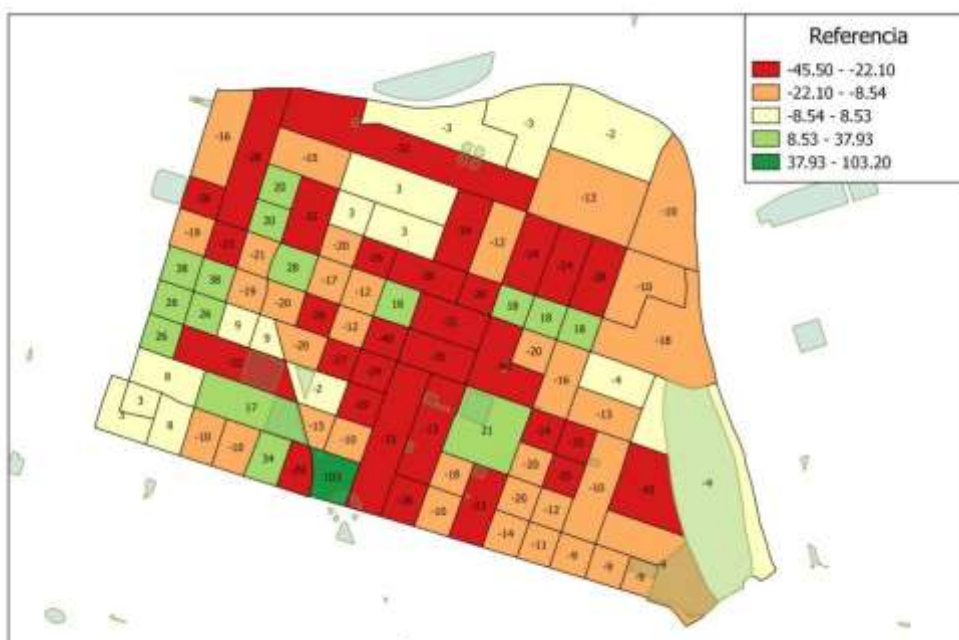
Analizando las variaciones por radio censal entre los Censos 1991 – 2001, período donde se produce la mayor caída de población, en general se observa que a excepción de unos pocos radios ubicados principalmente entre las calles 9 de Julio, Corro, 27 de Abril y Avellaneda y otros ubicados a los alrededores del Palacio Municipal, en el resto del área, la población disminuyó considerablemente. La zona con mayor decrecimiento es el corredor Av. Vélez Sarsfield–Av. General Paz, calles Independencia-San Martín, zona con amplio predominio actual de comercios. Esta situación se explica, en parte, por el gran crecimiento comercial en ese momento, donde el crecimiento de locales con actividades económicas, ya sea comercios o



proveedores de servicios, expulsaron residentes del área. Esta época, también coincide con la proliferación de los barrios semicerrados y cerrados ubicados en el área periférica de la ciudad.

Comparando los resultados del Censo 2010 con respecto al 2001, si bien se sigue observando una disminución de la población, su impacto ha sido menor, influyendo principalmente entre las calles Sucre, Santa Rosa, Rivadavia, y 9 de Julio. Otra zona con decaimiento poblacional es el corredor Sucre. Adicionalmente se observa que en zonas donde el decaimiento población intercensal fue muy fuerte en el período anterior, en este último se encuentran recuperando habitantes, sobre todo al Sureste del Área (zona de la Terminal de Ómnibus) y en la zona ubicada al Norte de las Av. Sarmiento-Av. H. Primo. Se debe señalar que la gran parte de los radios censales donde la población aumentó, forman parte de las áreas que se han clasificado como degradadas; mediante relevamientos posteriores se deberá verificar el acceso a los servicios básicos y las condiciones de vida de los residentes de dichas zonas.

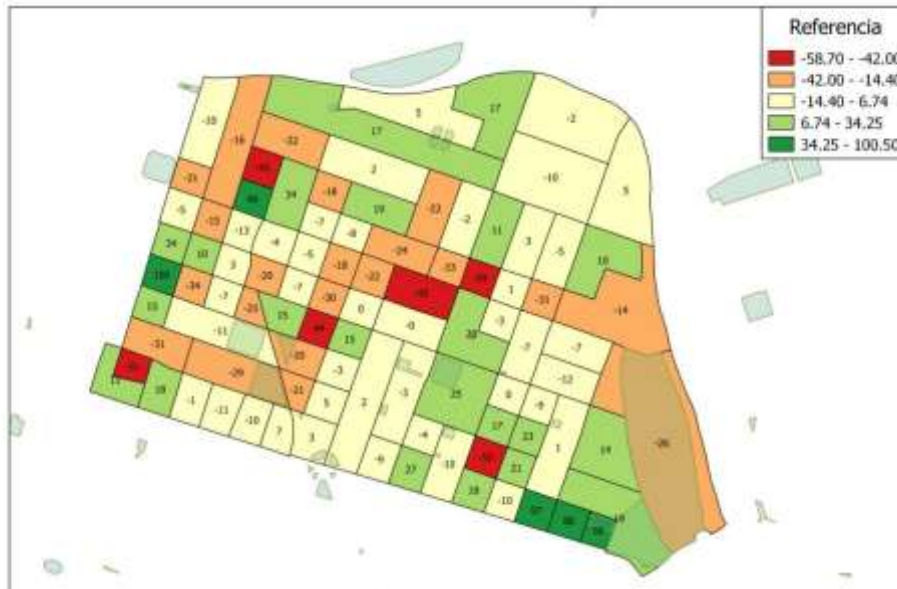
Mapa 1. Variación poblacional entre Censos 2001 y 1991 según Radios Censales



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. INDEC.



Mapa 2. Variación poblacional entre Censos 2010 y 2001 según Radios Censales



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. INDEC.

Analizando la distribución de la población de acuerdo a los radios censales del año 2010, es posible observar que el área con mayor concentración de población se encuentra sobre el Boulevard San Juan y entre las calles 27 de Abril, Avellaneda, Colón y Cañada.

Mapa 3. Densidad Poblacional.
Personas residentes en el radio censal sobre superficie del radio en hectáreas

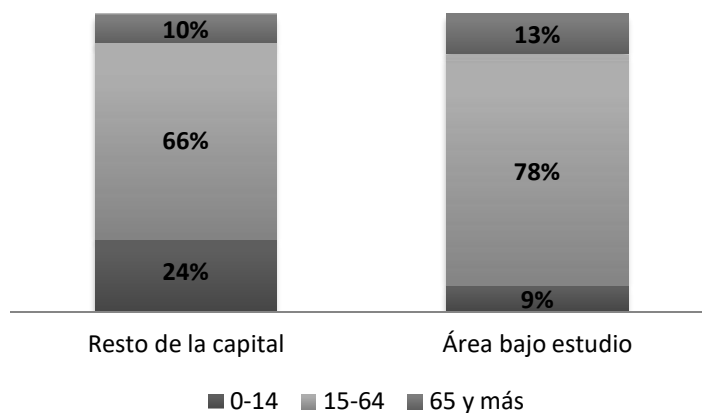


Fuente: Elaboración propia en base a datos de los Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas 2010. INDEC.



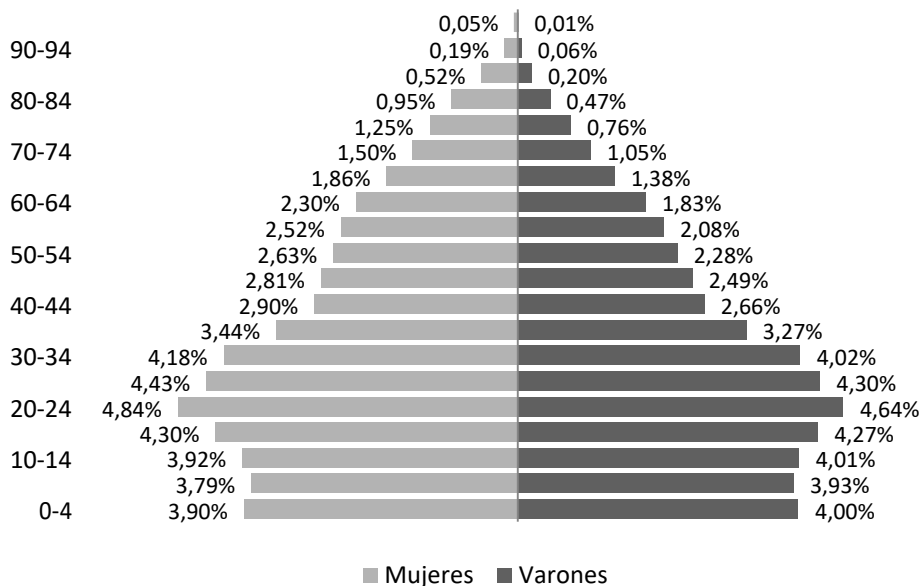
Respecto de la distribución por edades, se observa que la edad promedio de la población del Departamento Capital asciende a 32,5 años, mientras que la de un residente del Área Central es 4 años mayor (36.35). A pesar del mayor porcentaje de adultos mayores, el promedio de edad del Área Central es menor a 40 años. Al realizar una mayor desagregación entre grupos de edad, es posible observar que un 40% de la población del Área Central se encuentra comprendida entre los 19 y 30 años, porcentaje que desciende al 22% para el total del Departamento (Gráficos 3 y 4).

Gráfico 2. Distribución de la población de acuerdo a grandes grupos de edad



Fuente: Elaboración propia en base a datos de los Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas 2010. INDEC.

Gráfico 3. Pirámide de población del Departamento Capital



Fuente: Elaboración propia en base a datos de los Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas 2010. INDEC.



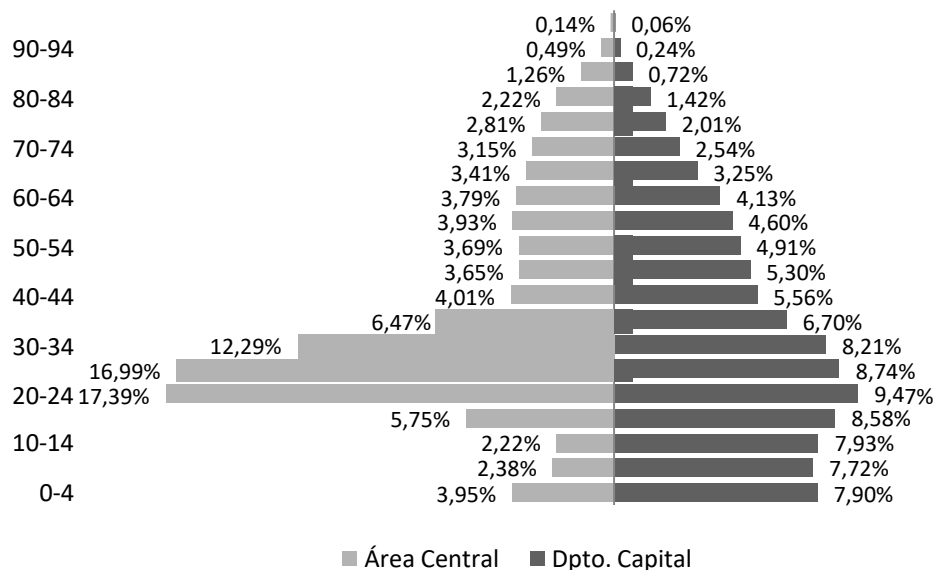
En el Área Central se observa una marcada ausencia de niños; en efecto, si se considera la distribución de la población de acuerdo a los grandes grupos de edad, de 0-14, 15-64 y 65-y más, se observa que mientras que en el resto del Departamento un 24% de la población se encuentra entre los 0 y 14 años, este porcentaje disminuye al 9% en el Área Central. Esta diferencia es absorbida, en parte, por la población de entre 15 y 64 años, que concentran el 66% en el resto del Dpto. Capital y 78% en el Área Central. Es posible observar que mientras que el grupo de mayores de 64 años representa el 10% de la población del Departamento, dicho porcentaje asciende al 13% para el área bajo estudio (Gráfico 2).

Si bien existe población menor de edad en toda el Área Central, es posible observar una mayor concentración bordeando el límite Este de la misma; la concentración en igual área de población entre 31 y 50 años, puede estar indicando la presencia de familias. Estas zonas, principalmente al Norte y la que rodea el predio del ferrocarril es considerada, según los diversos relevamientos realizados, la subárea más degradada del Área Central.

En los grupos de edad restantes, no se observa una concentración espacial tan definida; si se aplican técnicas de concentración de datos, es posible observar un leve predominio de población de entre 15 y 30 años sobre el Boulevard San Juan, representando posiblemente a estudiantes que se expanden de Nueva Córdoba.

Con la misma técnica, se observa una mayor concentración de población mayor a 64 años en las zonas más tradicionales del Centro; rodeando la plaza San Martín y entre la Av. Vélez Sarsfield, calles 27 de Abril, Ayacucho y Deán Funes. Otro punto de concentración de la población de mayor edad, se encuentra sobre el límite Oeste del Área, entre las calles Jujuy, Santa Rosa, Avellaneda y 9 de Julio. (Mapa 4).

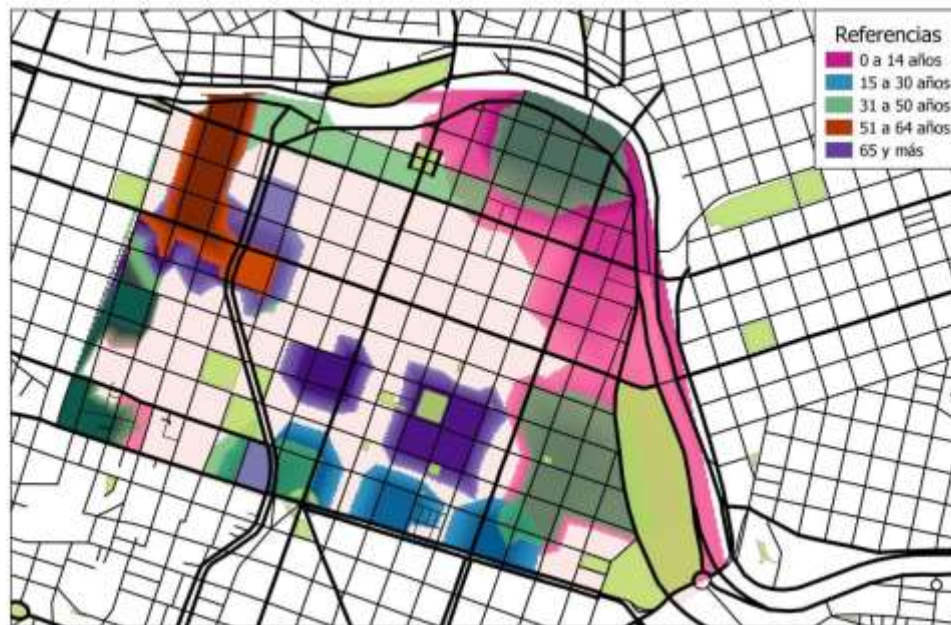
Gráfico 4. Rangos de edad quinquenales Departamento Capital y Área Central



Fuente: Elaboración propia en base a datos de los Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas 2010. INDEC.



Mapa 4. Concentración de población de acuerdo a grupos de edad



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. INDEC.

1.1.2. Caracterización de la variable Educación

En base a datos del Censo 2010, es posible observar que, en general, la población residente en el Área Central presenta un mayor nivel educativo que la del resto del Departamento. En efecto, un 5% de la población del Departamento Capital de 3 o más años no sabe leer ni escribir. Este porcentaje desciende al 2% dentro del Área Central y asciende al 6% para el resto de Departamento. Similar situación se presenta en la población que nunca asistió a establecimientos educativos, siendo la tasa del Área Central del 1% y del 2% para el resto del Departamento Capital y para el Departamento como un todo. Por otro lado, un 3,58% de la población del Área Central ha alcanzado estudios universitarios o superiores, porcentaje que desciende al 1,46% en el resto del Departamento.

Es posible observar cierta dispersión de la población universitaria dentro del territorio del Área Central, al igual que ocurre en el total del Departamento y en general, en todas las ciudades, se observa una alta correlación negativa entre las zonas con presencia de población con estudios superiores y población que reside en hogares con necesidades básicas insatisfechas.



**Mapa 5. Población con estudios universitarios o superiores.
Porcentaje de población con estudios universitarios o superiores sobre el total de
población mayor a 3 años del radio censal**



Fuente: Elaboración propia en base a datos de los Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas 2010. INDEC.

1.1.3. Caracterización de las variables Hogares y Viviendas

El Departamento Capital cuenta con 383.594 viviendas en las que residen 414.237 hogares; un 5% de las viviendas y hogares se encuentran en el Área Central (18.508 y 19.491 respectivamente). Una característica a destacar es que mientras que en el resto del Departamento, los hogares cuentan en promedio con algo más de 3 personas por hogar (3,27), en el Área Central este valor desciende a menos de 2 (1,94).

En general, en relación a la calidad de servicios y materiales de construcción de las viviendas, puede observarse que en el Área Central, las mismas presentan, relativamente, mejores indicadores que si se considera el resto del Departamento. Mientras que en un 7% de las viviendas fuera del Área Central, la calidad de los materiales de la vivienda es considerada insuficiente, el porcentaje disminuye al 1% para el centro. Similar situación se presenta al evaluar la calidad de los servicios básicos de la vivienda: mientras que 10 de cada 100 viviendas fuera del Área indican tener servicios insuficientes, en el centro sólo una de cada 100 viviendas indica similar situación. Es importante destacar que en el 99% restante de las viviendas del centro, los servicios son satisfactorios, en cambio, en el resto del Departamento sólo un 48% es considerado satisfactorio, mientras que el restante 41%, básico.

Las desigualdades anteriores se ven reflejadas en el indicador de necesidades básicas insatisfechas. El porcentaje de hogares con al menos una necesidad básica



insatisfecha del resto del Departamento Capital, duplica el del área bajo estudio (6% y 3% respectivamente), lo anterior estaría indicando aproximadamente unos 630 hogares que no alcanzan a satisfacer al menos una de la cinco necesidades básicas insatisfechas establecidas por INDEC¹.

Al representar la distribución en terreno, se observa que la zona Noreste del área bajo estudio es la que presenta mayor proporción de hogares con necesidades insatisfechas. Otra zona de concentración es la delimitada por las calles Emilio Olmos, San Martín, Humberto Primo y Rivadavia, que luego se extiende horizontalmente, entre las calles Humberto Primo, Mariano Fraguero, La Tablada y calle San Martín (Mapa 3).

El Censo de Población releva la población en situación de calle; si bien su medición no es sencilla, los censistas están capacitados para realizarla. Cabe aclarar que esta variable no posee representatividad estadística y está sumamente vinculada a aspectos macroeconómicos muy cambiantes. Se considera persona en situación de calle a aquella que al momento del Censo pernocta en espacios verdes, en la vía pública, en estaciones de transporte, etc. La mayor concentración se encuentra en los alrededores de la plaza San Martín, zona donde según datos del CNPHV 2010, se relevaron 39 personas en situación de calle, lo que representa un 13% de la población total del radio, que abarca las cuatro manzanas de mayor valoración.

¹ Las necesidades básicas insatisfechas consideradas por INDEC son las siguientes: 1 - Vivienda inconveniente (NBI 1): es el tipo de vivienda que habitan los hogares que moran en habitaciones de inquilinato, hotel o pensión, viviendas no destinadas a fines habitacionales, viviendas precarias y otro tipo de vivienda. Se excluye a las viviendas tipo casa, departamento o rancho.

2 - Carencias sanitarias (NBI 2): incluye a los hogares que no poseen retrete.

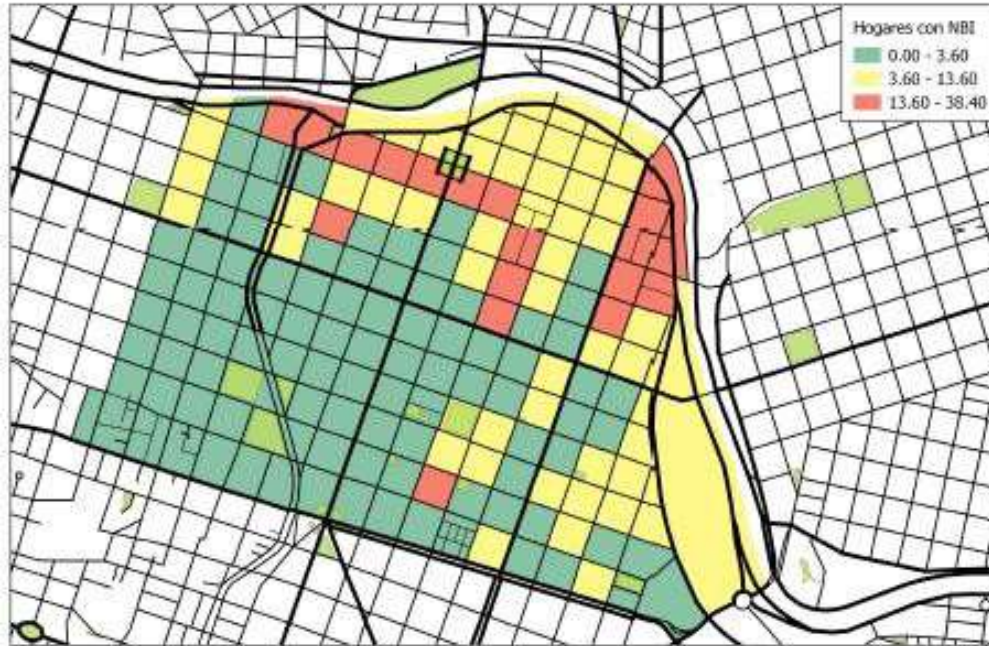
3 - Condiciones de Hacinamiento (NBI 3): es la relación entre la cantidad total de miembros del hogar y la cantidad de habitaciones de uso exclusivo del hogar. Técnicamente se considera que existe hacinamiento crítico cuando en el hogar hay más de tres personas por cuarto.

4 - Inasistencia escolar (NBI 4): hogares que tienen al menos un niño en edad escolar (6 a 12 años) que no asiste a la escuela.

5 - Capacidad de subsistencia (NBI 5): incluye a los hogares que tienen cuatro o más personas por miembro ocupado y que tienen un jefe que no ha completado el tercer grado de escolaridad primaria.



**Mapa 6. Distribución de Necesidades Básicas Insatisfechas.
Porcentaje de hogares con NBI sobre el total de hogares del radio censal**



Fuente: Elaboración propia en base a datos de los Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas 2010. INDEC.

**Mapa 7. Personas en situación de calle.
Porcentaje de personas en situación de calle sobre el total de viviendas del radio censal**



Fuente: Elaboración propia en base a datos de los Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas 2010. INDEC.



1.1.4. Clasificación de zonas homogéneas

A los fines de identificar la existencia de zonas homogéneas, teniendo en cuenta la heterogeneidad del Área Central, se realizó un **análisis de clúster**. Esta técnica tiene por objetivo encontrar patrones homogéneos de un gran número de variables, que debido a su dispersión y categorización es imposible realizar de manera visual. Los detalles del modelo se presentan en el Anexo I.

Las variables que resultaron más relevantes para la clasificación de los radios censales fueron: cantidad de habitantes, población mayor a 64 años, porcentaje de población ocupada, porcentaje de hogares con NBI, distribución de viviendas colectivas, distribución de casas y departamentos, distribución de viviendas con servicios básicos insatisfechos, cantidad de locales comerciales y población en situación de calle.

En base a la distribución de estas variables, la técnica utilizada permitió agrupar los radios censales homogéneos formando 3 grupos o clúster. La división de los grupos minimiza los desvíos dentro de cada uno de ellos y maximiza las diferencias entre ellos; de esta manera, cada radio censal integrante de un clúster es lo más similar posible a los otros radios integrantes del mismo clúster, y lo más diferenciado posible a los integrantes de los otros grupos. Las zonas identificadas se presentan en el Mapa 8.

Mapa 8. Distribución de zonas homogéneas de acuerdo a variables del CNPHV 2010



Fuente: Elaboración propia en base a datos de los Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas 2010. INDEC.

El Cuadro 2 presenta los valores medios de cada clúster para las variables que más contribuyeron a la desagregación de los grupos.



Cuadro 2. Valores medios de los clústers para cada variable

Clúster	Población Promedio	Mayores de 64 años	Población que nunca asistió a Establecim. educativos	% de Hogares con NBI	% de viviendas aptas	% de viviendas con NBI	Cantidad promedio de Comercios	Promedio de población en situación de calle
1	451	13,55%	0,81%	5,33%	98,02%	0,50%	7,12%	0,43%
2	269	14,22%	0,59%	2,94%	98,75%	0,87%	10,65%	0,29%
3	688	13,02%	0,49%	1,51%	99,40%	0,29%	5,72%	0,07%

Fuente: Elaboración propia en base a datos de los Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas 2010. INDEC.

En base a los resultados anteriores, podemos observar que el Clúster 1 está representado por radios censales de población media (en promedio 450 habitantes), con el mayor porcentaje de población de tres años y más que nunca asistió a establecimientos educativos (0.81%). No se trata de un área predominantemente comercial, aunque en promedio 7 de cada 100 viviendas son locales comerciales, consultorios u oficinas. Desde el punto de vista social es el grupo más vulnerable ya que presenta en promedio el mayor porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas (5,33%) y población en situación de calle. También presenta la mayor proporción de personas relevadas viviendo en viviendas no aptas para habitar. Cabe aclarar que se considera viviendas no aptas a *rancho, casilla, pieza en inquilinato, pieza en hotel familiar o pensión, local no construido para habitación, vivienda móvil y persona/s viviendo en la calle.*

El Clúster 2 está definido por menor población residente y más participación de comercios, oficinas y consultorios. En promedio, presenta el mayor porcentaje de adultos mayores. Los radios censales pertenecientes a este grupo presentan casi 3 de cada 100 hogares con necesidades básicas insatisfechas (2,94%), levemente inferior al porcentaje medio de toda el Área Central (3,23%). Este grupo, si bien el porcentaje es menor al 1% (0,87%), es el que presenta, relativamente, mayor cantidad de viviendas con servicios básicos insuficientes, es decir, que no cuentan con agua proveniente de red pública, ni desagües cloacales, ni pozo o cámara séptica; cabe aclarar que dicho porcentaje es superior al del promedio del área bajo estudio (0,51%).

Por último, el Clúster 3 es el que presenta relativamente mayor cantidad de población y menos comercios, oficinas o consultorios. Las viviendas de los radios censales pertenecientes a este grupo son casi en su totalidad casas o departamentos, y el porcentaje medio de viviendas con servicios insuficientes es muy inferior al promedio del área (0,29% y 0,51% respectivamente). Presenta relativamente las mejores condiciones educativas y el menor porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas (1,51% y 3,23% respectivamente).

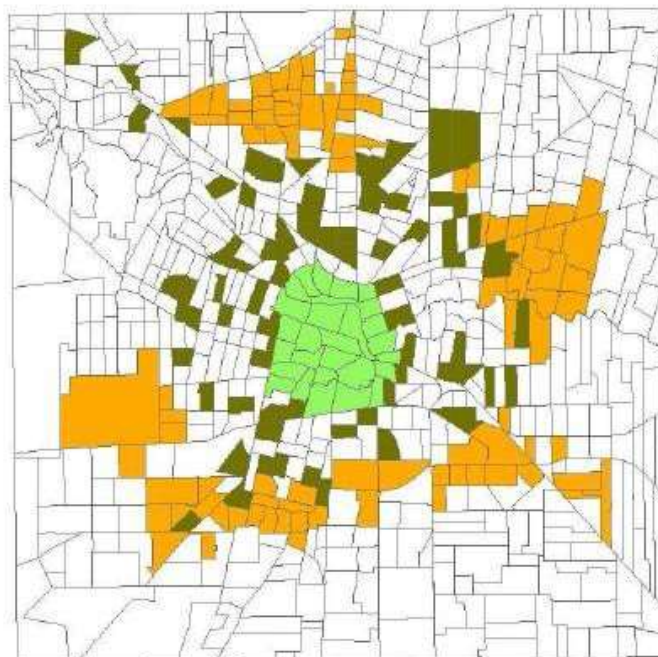


1.1.5. Caracterización de las Actividades Económicas

En el año 2012, la Municipalidad de Córdoba realizó el Censo de Actividad Económica. Dicho relevamiento dio como resultado un total de 60.610 locales, de los cuales un 21% se encontraban en la zona denominada micro-macro centro, un 5% en la zona industrial y el 74% restante distribuido en barrios de la ciudad.

Si bien las zonas delimitadas por este Censo no coinciden con exactitud con el Área Central definida por este estudio, los datos presentados sirven de marco de referencia, teniendo en cuenta que es el único relevamiento que encuesta tanto a locales formales como informales (Mapa 9).

**Mapa 9. Zonas del Censo Municipal de Actividades Económicas.
Municipalidad de Córdoba Año 2012**

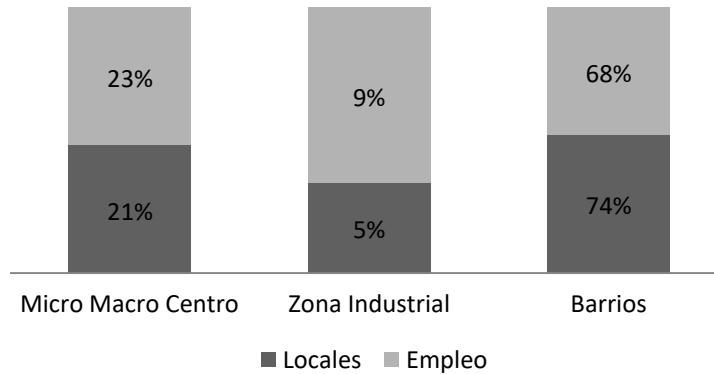


Fuente: Censo de Actividad Económica Municipal, Año 2012.

Un 62% de los locales relevados fueron comercios, servicios un 30%, fabricación de bienes 7,2% y otras actividades el resto. Un resultado relevante de este Censo fue que la distribución de empleados por zona es equitativa con respecto a la distribución de locales; en el área denominada micro-macro centro se encuentra un 21% de los locales que realizan actividades económicas, los que a su vez emplean a un 23% del total de empleados; si bien esta relación no es tan equitativa en la zona industrial y en los barrios, las diferencias no son significativas (Gráfico 5).



Gráfico 5. Distribución de locales y empleados por zonas del Censo de Actividad Económica Municipal, Año 2012



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo de Actividad Económica Municipal, Año 2012.

A los fines de analizar la actividad económica del área, se solicitó a la Dirección de Estadística de la Municipalidad de Córdoba, datos provenientes de la base de SIFCoS, Sistema de Información para el Fortalecimiento de la Actividad Comercial y de Servicios, correspondientes al mes de Agosto de 2016. Según dicha base, el Área Central definida en el presente estudio, cuenta con 15.843 locales adheridos al sistema. Se estima que el total de contribuyentes de la ciudad asciende a algo más de 75.000 contribuyentes. Al considerar su distribución espacial, se observa que si bien están distribuidos en toda el área, existen zonas de mayor concentración, situadas principalmente entre las calles peatonales y sus alrededores. Se verifica otro espacio de concentración en la calle Ituzaingó, en los alrededores del Patio Olmos y en la calle San Martín entre calles La Rioja y Humberto Primo (Mapa 10).

Mapa 10. Concentración de actividades económicas

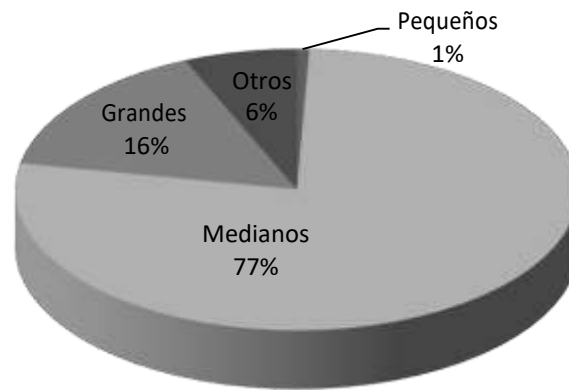


Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS.



Del total de contribuyentes adheridos, un 77% es clasificado como contribuyente mediano, un 16% como grande, un 1% pequeño (Gráfico 6).

Gráfico 6. Actividades económicas según tamaño de contribuyente



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS.

En el Área Central, al igual que en toda la Ciudad, los comercios y servicios son las actividades principales; en conjunto concentran un 84% del total de las actividades del área (56% y 28% respectivamente). Le siguen en orden de importancia, la actividad industrial (4%), entidades financieras (3%) y construcción (2%). Su distribución no es homogénea en el territorio. En los Mapas 11 y 12 es posible observar que tanto comercios como servicios se encuentran distribuidos en toda el área.

Mapa 11. Comercios

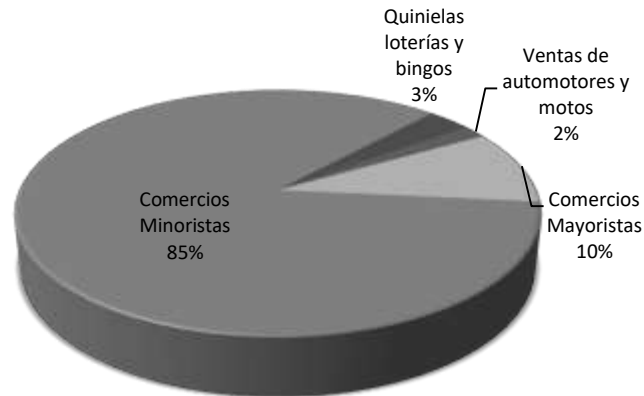


Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS.



Resulta de interés distinguir entre comercios de venta minorista y mayorista. Los primeros representan el 85% del total de comercios, mientras que los mayoristas un 10%; el restante 5% se divide entre venta de automotores y quinielas, loterías y bingos (Gráfico 7).

Gráfico 7. Comercios según tipo de actividad



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS.

Si bien los comercios mayoristas se encuentran distribuidos en todo el territorio bajo estudio, es posible observar una zona de concentración entre las calles Buenos Aires, Entre Ríos, Chacabuco y Boulevard Illia; se trata principalmente de jugueterías, cotillón y productos textiles.

Mapa 12. Servicios

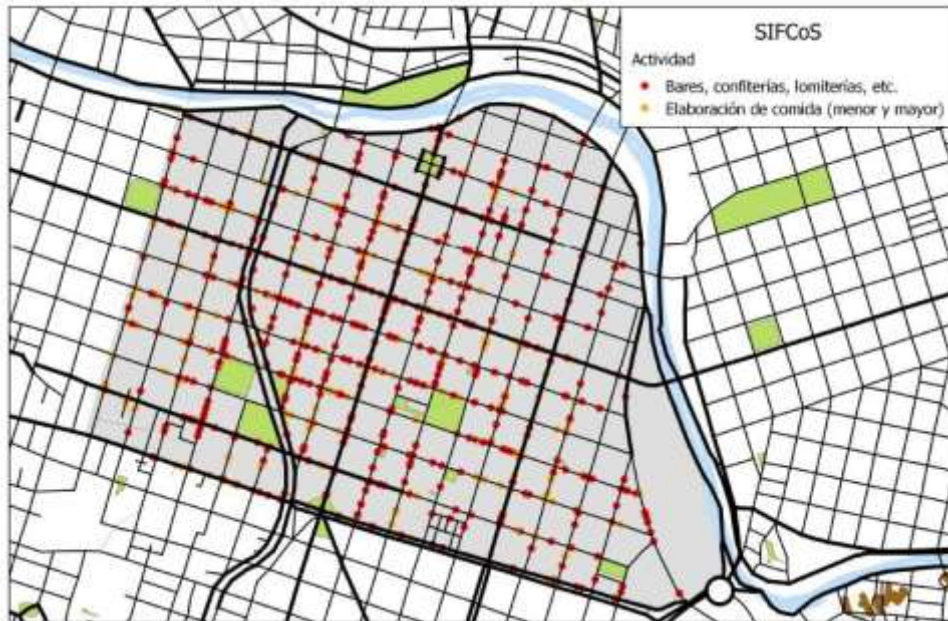


Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS.



Dentro del sector servicios, se considera de importancia aquellos que realizan sus actividades fuera del horario comercial; entre ellos se destacan los servicios gastronómicos, incluyendo en este rubro a dos categorías: a) bares, confiterías, pizzerías, lomiterías y empanaderías, parrillas, caterings y heladerías y b) Elaboración de comida por mayor y menor (Mapa 13).

Mapa 13. Servicios Gastronómicos



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS.

En cuanto al sector financiero, es posible observar una mayor concentración de acuerdo a la sub actividad. Las tres sub-actividades de mayor importancia son Bancos, Seguros y Compañías de Ahorro y Préstamos. Los bancos se encuentran en su mayoría ubicados alrededor de la Plaza San Martín sobre las calles San Jerónimo y Buenos Aires y en la manzana comprendida entre las calles Rosario de Santa Fe, Rivadavia, 25 de Mayo y Alvear. Las compañías de seguro se encuentran más concentradas en el extremo Noroeste, entre las calles 9 de Julio, Sucre, La Rioja y Mariano Fragueiro (Mapa 14).



Mapa 14. Entidades Financieras



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS.

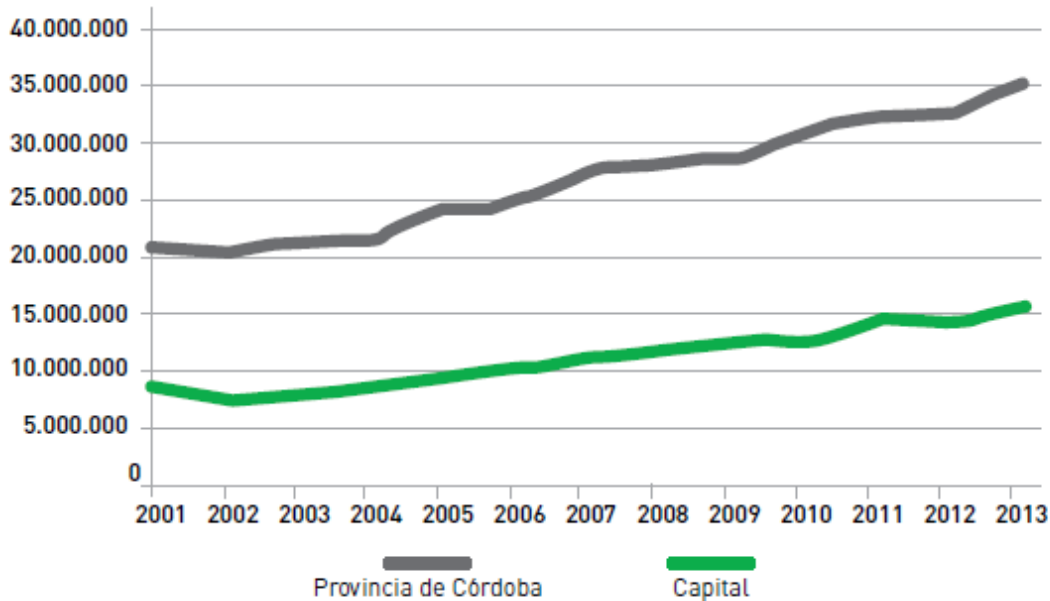
Respecto de la actividad económica, se señala que el producto bruto de la Ciudad de Córdoba en el año 2013 fue de \$78.776 millones a valores corrientes, lo que representa un incremento del 26% con respecto al año 2012. En valores constantes, dicha variación representó el 8,37% indicando que gran parte del incremento se debió a un aumento en el nivel de precios.

El producto bruto de la Ciudad de Córdoba representa el 42,7% del producto bruto provincial, el que a su vez representa el 8% del Producto Bruto Interno del total del país. Si se realiza una comparación a nivel per cápita, se observa que en el año 2013, el producto per cápita a valores corrientes de la Ciudad de Córdoba fue de \$59.248, mayor al del total de la provincia (\$57.580) e inclusive mayor al total nacional (\$58.397).²

² Córdoba una Ciudad en Cifras, Guía Estadística de la Ciudad de Córdoba 2014. Municipalidad de Córdoba. Según datos del INDEC, BCRA, Dirección General de Estadísticas y Censos de la Provincia de Córdoba.



**Gráfico 8. Evolución del producto de la Ciudad de Córdoba y de la Provincia de Córdoba.
Años 2001-2013 (Miles de pesos constantes de 1993)**



Fuente: Córdoba una Ciudad en Cifras, Guía Estadística de la Ciudad de Córdoba 2014. Municipalidad de Córdoba. Según datos de la Dirección General de Estadísticas y Censos de la Provincia de Córdoba.

De acuerdo a datos del Censo de Actividad Económica 2012 de la Municipalidad de Córdoba, el 62% de los locales con actividad económica se dedican al comercio, seguido por los servicios con un 26,3%. Teniendo en cuenta la información por CPC, se observa que en el CPC Centro, el comercio y los servicios son las actividades predominantes (73,6% y 17,7% respectivamente).

Es posible estimar que el monto total facturado en el año 2011 en los locales con actividad económica del barrio Centro ascendió aproximadamente a \$20.000 millones, lo que representa el 17,24% del total del Departamento. Estas estimaciones fueron realizadas teniendo en cuenta los puntos medios de la respuesta sobre facturación anual del Censo de Actividad y ponderadas por el total de locales comerciales. Al no contar con información exacta para delimitar el Área Central definida en el presente estudio, se consideraron sólo los datos pertenecientes al barrio Centro.



1.2. ASPECTOS FÍSICO-ESPACIALES

El relevamiento de información para abordar el análisis y diagnóstico físico-espacial del Área Central en su totalidad y en sus áreas, subáreas, ejes y nodos se desarrolló del siguiente modo:

- ✓ Se realizaron recorridos virtuales de las calles en sentido Este-Oeste y Norte-Sur a través de las siguientes herramientas: imágenes satelitales 2D y 3D de Google Earth, Google Maps, Wikimapia, Street View. Se realizó una captura de unas 900 imágenes.
- ✓ Se realizaron relevamientos de campo visual-fotográfico: se tomaron alrededor de 1.000 fotografías.
- ✓ Se trabajó con información cartográfica: plano base oficial municipal de amanzanamiento y parcelamiento (Carta Catastral); información cartografiada de las redes de infraestructura; información de flujos de movimientos de Google Maps, y de relevamiento propio de recorridos de las distintas empresas de transporte urbano e interurbano. Información sobre estacionamientos brindada por la CEDUC e IPLAM Ciudad, e información de la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de Córdoba.

Estos relevamientos y análisis tiene la finalidad de corroborar algunos de los siguientes aspectos: la delimitación preliminar de áreas, subáreas y ejes que se plantearon en el P1, el reconocimiento de microespacios dentro de estos ámbitos, la especialización funcional y su impacto en la movilidad urbana. También se pretende verificar con evidencia empírica, los resultados de los análisis y diagnósticos que surgieron de los planes, investigaciones y estudios del Producto 1. Y a partir de estos análisis, comenzar a delinear los posibles perfiles de las áreas, subáreas, nodos y ejes.

El procedimiento metodológico utilizado para la localización espacial de las diversas actividades es el siguiente: con los datos que surgen del SIFCoS, y con la visualización de los tipos de edificios que se observan en el relevamiento de campo y virtual, se localizan las actividades en los planos de relevamientos indicados precedentemente. En el caso de las algunas actividades de la administración pública y privada en sus diversos niveles y tipos, de culto, entidades financieras, hotelería, algunos de los rubros de la actividad comercial, estacionamientos, edificios corporativos, sumado a los baldíos y edificios patrimoniales, esta localización se hace a escala del parcelamiento.

Respecto de los aspectos morfológicos vinculados con las manzanas y el parcelamiento, se pretende analizar la variedad de situaciones según forma y dimensiones de las mismas, las actuales situaciones de ocupación del suelo y los tipos edilicios, con la finalidad de contrastar la realidad de la conformación del espacio urbano con la que se formula a través de las normas urbanísticas vigentes y plantear una necesaria revisión de las mismas –dado que de lo observado, se infiere que las normas plantean un modelo teórico de ocupación del suelo que difícilmente pueda lograrse–.



1.2.1. Caracterización general de los aspectos físico-espaciales del Área Central

En esta caracterización del Área Central desde los aspectos físico-funcionales, se han tomado aquellos temas que se consideraron más relevantes de los aportes que surgieron del P1 -de los planes, investigaciones y publicaciones-; y los resultados de los trabajos de campo y relevamiento de información secundaria, realizados para este P3.

Se parte de considerar que las características actuales del Área Central Córdoba están totalmente condicionadas por la situación de la estructura urbana-territorial físico-funcional a escala del Radio Municipal y de su contexto metropolitano.

El mosaico urbano que conforma la estructura urbana-territorial actual de la metrópolis Córdoba se organiza en áreas y ejes: el Área Central, una extensa área pericentral que bordea a la anterior, una amplia área periférica interior y otra exterior a la Av. de Circunvalación, un área rural hasta el límite del Radio Municipal, coincidente con el del Departamento Capital; el corredor urbanizado del Noroeste de la ciudad y varios ejes vinculados tanto con las vías urbano-regionales como con las vías urbanas principales. Se puede observar que en el área periférica hay una fuerte presencia de barrios cerrados, countries y barrios chacras, principalmente, en los sectores Noroeste y Sur, sumados a los planes de vivienda social, lo que muestra un marcado proceso de extensión urbana. (Gráficos N° A-01/02/03/04).

La estructura urbana-territorial actual de la metrópolis Córdoba se caracteriza por tener una configuración radiocéntrica generada por la red vial regional-urbana como consecuencia de su posicionamiento territorial. Las principales vías de acceso metropolitano regional conforman corredores viales que estructuran el Área Central. Ellos son: Av. Vélez Sarsfield/Av. Gral. Paz en su relación con las RP N° 36 y RP N° 5 al Sur; también vinculadas ambas rutas con la calle Belgrano/Av. F. Alcorta-Av. Marcelo T. de Alvear; Av. Chacabuco/Maipú-calle Gral. Alvear en su relación con Av. J. B. Justo/RN N° 9 N; Av. Colón/Av. Olmos, al Oeste en relación a la RP N° E55 y al Este, con Av. 24 de Septiembre/Av. Patria/RN N° 19; Av. H. Primo-Av. Sarmiento, con Av. Castro Barros Av. Rafael Núñez/Donato Álvarez/RP N° E57/54 al NO y al E con calles Rincón/Armenia/Av. Patria/RN N° 19; calle Avellaneda hacia el NO, con Av. Castro Barros/Av. M. P. Cabrera/RP N° E53 y con Av. Castro Barros/Av. Rafael Núñez/Donato Álvarez/RP N° E57/54.

A los tránsitos regionales y urbanos de estas vías, se agregan los que provienen desde la RN N° 20/Av. F. A. Argentina/Av. J. Roca/Av. F. Alcorta-Av. Marcelo T. de Alvear; Bv. San Juan/Bv. Illía en su relación con Av. Sabattini y RN N° 9 Sur/Autopista Córdoba-Buenos Aires al SE y con calles Avellaneda/M. Moreno que canalizan tránsitos regionales del NO y O. (Gráfico N° F-01 y A-02).

❖ Caracterización de la movilidad

Por el posicionamiento del Área Central, caracterizado precedentemente desde su estructura vial urbana-territorial metropolitana, las principales vías de acceso, vinculadas tanto con las rutas nacionales como provinciales, constituyen las avenidas/calles de borde y/o que atraviesan el Área Central: Av. Gral. Paz-Av. V.



Sarsfield, Bv. Chacabuco-Av. Maipú, Av. Colón-Av. Olmos, Bv. San Juan-Bv. Illía, Av. H. Primo-Av. Sarmiento—, vías intersectoriales –Av. F. Alcorta-Av. Marcelo T. de Alvear– y Bv. Perón-Bv. Guzmán-Bv. Mitre-Av. Int. Mestre—.

La movilidad en las principales vías del Área Central está compuesta por la circulación de tránsitos tangenciales de paso y los de acceso a las actividades, lo que genera una sobrecarga en las calles que afectan la fluidez de la circulación y se producen situaciones de congestión vehicular, principalmente en días de semana, laborales, y con máximo impacto negativo en horas pico. Según los planes e investigaciones analizadas en el P1, el Área Central es <desde> y <hasta> donde se realizan la mayor cantidad de viajes (267.759 viajes/día -datos de la encuesta de origen-destino 2008-2009) por la concentración de actividades y lugares generadores/attractores de desplazamientos. Si bien ya pasaron unos 7 años de dicha encuesta, es posible presumir que estos valores se deben haber incrementado por el aumento del parque automotor de este período. Las mayores intensidades de tránsito en un día hábil tipo se producen en los ejes: Av. Colón, Oeste-Este; Bv. San Juan Bv. Illía, Este–Oeste; Bv. Chacabuco-Av. Maipú, Sur-Norte; Av. Vélez Sarsfield–Av. Gral. Paz, Norte–Sur, donde se superan las intensidades medias de 20.000 vehículos día en cada sentido, y se alcanzan valores superiores a los 30.000 veh./día³. (Gráficos N° E-01 a E-06).

Además, la mayoría de estas avenidas tienen sentido único de circulación por lo que las calles paralelas a las mismas, sin tener el perfil transversal de las avenidas, canalizan altos volúmenes de tránsito con importante presencia del transporte público urbano e interurbano: Calasanz/Avellaneda, Corro/Fragueiro, Belgrano/Tucumán, Ituzaingó/Gral. Alvear, Salgueiro/Salta, 27 de Abril/San Jerónimo, Caseros/Entre Ríos, Duarte Quirós/Corrientes, Santa Rosa-Lima; La Tablada/Oncativo.

En el Plan de Movilidad 2012-2014 se señala además, que las vías y carriles selectivos en el Área Central son insuficientes para la demanda de tránsito. A ello se suma la pérdida de uno o más carriles al permitirse el estacionamiento sobre calzada para residentes, usuarios temporales y para carga y descarga, cuya consecuencia es la subutilización de las vías. Otro factor que incide en demoras y costos para el conjunto de usuarios de transporte urbano, es el incumplimiento por la gente que circula en vehículos particulares, de las normativas vigentes respecto a prohibición de circulación en vías y/o carriles selectivos y estacionamiento en estas vías o en espacios reservados o en los diagramados para el transporte de carga de abastecimiento. Se agrega a ello, el débil control y la falta de conocimiento de los usuarios de las reglamentaciones.

La gran presencia de calles peatonales tanto en sentido N-S como E-O, y la restricción de circulación de vehículos particulares en varias calles, generan pocas vías pasantes por el Área Central, factor que incide negativamente en la accesibilidad a la misma.

Por otra parte, por su proceso histórico de conformación, el Área Central incluye las 70 manzanas de la planta fundacional delimitada por las calles Sta. Rosa-Lima al Norte;

³ Plan de Movilidad Ciudad de Córdoba 2012 -2014. Partes 1 y 2. Municipalidad de Córdoba. CEPIM Comisión para la Elaboración del Plan Integral de Movilidad.



Bv. San Juan-Bv. Illía al Sur; Paraná-Santiago del Estero al Este; Simón Bolívar-Jujuy al Oeste, cuyo trazado es ortogonal previsto con manzanas de unos 122,60 m y calles con un perfil transversal de 10,67 m (Gráfico N° A-08 y A-09). No obstante, si bien hay un predominio de estas formas y dimensiones, hay algunas variaciones en las mismas. (Gráfico N° D-03).

Cuadro: Dimensiones de avenidas y calles del Área Central

AVENIDAS-BULEVARES	ANCHO
Av. Gral. Paz-Av. Vélez Sarsfield	21/22 m
Av. Colón- Av. Olmos	23/24 m
Av. Chacabuco-Av. Maipú	32 m/15 m
Bv. San Juan-Bv. Illía	32 m
Av. H. Primo-Av. Sarmiento	20 m
Av. F. Alcorta-Av. Marcelo T. de Alvear	12 m cada mano
Bv. Perón-Bv. Guzmán-Bv. Mitre	25 m
CALLES	ANCHO
Calasanz-Avellaneda	10m - 20 m desde Av. Colón al N
Corro-Fragueiro	10 m
Otras calles Barrio Alberdi	10 m
Belgrano-Tucumán	10 m -15 m al N de Av. H. Primo
Ituzaingó-Gral. Alvear	10 m -15 m al N de Av. Sarmiento
Salgueiro-Salta	10 m
27 de Abril-San Jerónimo	10/14m-15/19 m
Caseros-Entre Ríos	10 m
Corrientes Duarte Quirós	10m -20 m al Oeste de Bolívar
Santa Rosa-Lima	10 m
Tablada-Oncativo	15 m
Libertad-Igualdad	15 m
Rincón-12 de Octubre	10 m
Calles perpendiculares a Av. H. Primo-Av. Sarmiento hacia el N	15 m

Fuente: Elaboración propia según información de la Carta Catastral (Dirección de Catastro, Municipalidad de Córdoba).

Por la gran presencia de comercios y servicios localizados en el Área Central –15.843 locales adheridos al SIFCoS⁴, entre los cuales hay 8.800 comercios <863 mayoristas y 7.508 minoristas>– y por la escasa superficie de almacenamiento, se origina la mayor cantidad de movimientos de abastecimiento, situación que impacta en las calles por la escasa oferta de espacios para la operatoria de carga y descarga, lo cual se ve agudizado por la ocupación de estos espacios reservados por los autos particulares, coincidiendo esta problemática con los horarios pico de comercio, administrativos, escolares y tráfico en general. Las zonas de carga y descarga están reguladas por el Decreto N° 1422/09. (Gráficos N° D-07 y D-08).

⁴ Base de datos del SIFCoS, Sistema de Información para el Fortalecimiento de la Actividad Comercial y de Servicios, Agosto de 2016. Dirección de Estadística de la Municipalidad de Córdoba.



Por otra parte, en las subáreas entorno a los Mercado Sur y Mercado Norte, se concentran comercios minoristas y mayoristas que tienen requerimientos de abastecimientos que se realizan en vehículos cuyo tipo y porte no se adecua a los perfiles transversales de las calles.

El estacionamiento en calzada está regulado por la Ordenanza N° 6684/1977 -que declara Servicio Público Municipal al sistema de estacionamiento medido y/o controlado para el uso racional de la vía pública y de los espacios destinados a tal fin-, y en el Decreto N° 176-G/94 se identifican arterias y zonas con diferentes comportamientos, siempre con un sentido de optimización de vehículos estacionados en calzada (tickeadoras y parquímetros).

Respecto de las zonas de estacionamiento para bicicletas, en el Área Central hay 3 destinos de concreto que permiten estacionar 46 bicicletas: 23 en la calle Independencia casi Entre Ríos; 14 en la Plaza San Martín (Rosario de Santa Fe casi Rivadavia) y 9 en Av. Vélez Sarsfield 30 (junto a la Basílica de Santo Domingo). Dos de estos bici-estacionamientos (el de Plaza San Martín y el de Independencia al 190) tienen mucho uso social. El resto de la zona central no cuenta con infraestructura adecuada para el estacionamiento de bicicletas, lo que lleva a los ciclistas a asegurar sus bicicletas a postes de luz, árboles, carteles, canastos de basura o cualquier lugar que les permita dejar su vehículo con algo de seguridad mientras realizan sus actividades, por lo que se incumple con la Ley Nacional, Provincial y la Ordenanza Municipal que prohíbe estacionar vehículos en las aceras. Ello genera, además, una reducción de las calzadas para la circulación peatonal.

Respecto del estacionamiento fuera de calzada, coexisten playas de estacionamientos habilitadas por la Municipalidad de Córdoba que cumplen con la Ordenanza N° 11.712, playas que están en proceso de habilitación y estacionamientos propios de los habitantes de la zona (garajes de viviendas, estacionamientos en edificios, etc.). Según la información brindada por la Sección Playas de Estacionamiento de la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de Córdoba (Octubre 2016), hay actualmente unas 207 playas de estacionamiento habilitadas, que cuentan con 12.616 plazas.

En los Gráficos N° C-21 y N° E-01 se ha indicado la localización de estas playas de estacionamiento. Muchas de ellas ocupan lotes de grandes dimensiones, a veces los lotes centrales de las manzanas; la mayor concentración de las playas se encuentra al Norte de la Av. Colón-Av. Olmos –principalmente, en las calles La Rioja-Catamarca y Santa Rosa-Lima, y en la manzana al Norte del Mercado Sur–, al Este de Av. Maipú-Av. Chacabuco y en la subárea del barrio Alberdi. En el relevamiento de campo se pudo observar que muchas de ellas tienen nulo o escaso tratamiento edilicio, en particular, en el frente.

En relación con el estacionamiento, en los estudios del P1 se señalan diversas situaciones problemáticas: la coexistencia de estacionamiento para residentes, usuarios temporales y para la carga y descarga genera conflictos por los diversos intereses entre los mismos; en aquellas calles que se permite el estacionamiento sobre calzada, el tránsito pierde fluidez y se subutilizan las calzadas para la circulación vehicular; por la existencia de playas de estacionamiento en zonas con restricción a la



circulación del vehículo privado, la Municipalidad debe expedir permisos especiales para la circulación en los carriles selectivos; el incumplimiento a las normativas de prohibición de circulación en vías y/o carriles selectivos y estacionamiento en las vías selectivas, genera impactos negativos en la circulación del transporte urbano de pasajeros; impacto paisajístico-perceptual negativo en las calles por el estacionamiento sobre calzada. Por otra parte, las restricciones al estacionamiento en las calles del Área Central, disminuyen su atractividad como lugar para la residencia y para el acceso a las diversas actividades que en la misma se desarrollan.

Otra cuestión a señalar es que si bien la Estación Terminal de Ómnibus T1 y T2 se encuentra en el borde Sureste del Área Central, los movimientos que se generan en su entorno para el acceso y egreso, producen situaciones conflictivas en el tránsito por la circulación de las unidades de gran y mediano porte por Bv. Perón, Bv. Illia, calles T. Cáceres de Allende, Paraná, Corrientes y Entre Ríos y por las actividades complementarias (encomiendas, sedes de empresas, talleres, etc.).

También se genera un alto impacto en la movilidad en la Estación de Minibuses/Mercado Sur por el acceso/egreso de unidades de pequeño y mediano porte sumado al tránsito de paso por el Pasaje Antún. No obstante, debe señalarse que la presencia de esta estación genera movimiento de personas cuando el comercio ya cerró sus puertas, lo que da cierta vitalidad a la subárea. Las paradas de colectivos interurbanos en distintas calles del Área Central también colaboran en la generación de la congestión vehicular. (Gráficos N° E-01/05/06).

Por todo lo expuesto, desde la variable movilidad, se puede concluir que el Área Central es la de mayor atracción y generación de viajes, por lo que sus calles y avenidas tienen una alta concentración de tránsito local y regional tanto de acceso como tangenciales, además de la mayor circulación del modo de transporte público de pasajeros, y alto nivel de tránsito de vehículos de abastecimiento. Ello genera serios problemas de congestión vehicular, pérdida de accesibilidad y deterioro de las condiciones ambientales por los ruidos, gases de las combustiones e impacto visual, sumado a los riesgos de accidentes. Como consecuencia de la congestión vehicular y de la deficiencia del transporte público, se ha generado la fuga de determinadas actividades hacia zonas periféricas, principalmente, la actividad residencial y ciertas actividades comerciales, y con mejores condiciones de accesibilidad.

❖ **Caracterización de los usos del suelo - equipamientos - espacios verdes**

En el Área Central de Córdoba se localizan algunas de las instituciones y equipamientos más antiguos de la ciudad vinculados con el culto, la educación y la administración pública, a los que se fueron sumando otra gran cantidad y diversidad - según tipo y complejidad- de equipamientos públicos (de los niveles municipal, provincial y nacional) y privados: administrativos, financieros, educativos, sanitarios, culturales, de cultos, de seguridad, otras instituciones. También se encuentra el espacio abierto público más antiguo de la ciudad, la plaza San Martín. Todo ello le confiere un alto valor simbólico, fuerte identidad y el más alto nivel de centralidad urbana-regional. (Gráfico N° A-03 y E-01).



Entre las diversas instituciones y equipamientos, se mencionan los siguientes:
(Gráficos N° E-01/C-26)

- ✓ Instituciones educativas públicas: Colegio Montserrat, Instituto José María Paz, Instituto P. de Castro Barros, Escuela J. L. de Cabrera; Escuela Normal Superior Dr. Carbó, Escuela Santiago Derqui. Sedes de facultades y secretarías de la UNC: Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño; Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales; Centro de Estudios Avanzados; sedes de la Secretaría de Asuntos Estudiantiles.
- ✓ Instituciones educativas privadas: Colegio San José, Centro Educacional San Jorge, Instituto del Inmaculado Corazón, Colegio 25 de Mayo de las Madres Escolapias, Colegio Santa Infancia, Instituto Privado Sta. Clara de Asís, Instituto Ntra. Sra. del Huerto, Colegio San José de las Hermanas Dominicas, Instituto Amparo de María, Colegio Santo Tomás, colegio Pío X, Instituto Monseñor de Andrea; Colegio Cristiano Evangélico W. Morris. Sedes de la Universidad Católica de Córdoba, Universidad Blas Pascal; Universidad de Morón; institutos/academias de idiomas; de artes, otras instituciones educativas no formales.
- ✓ Instituciones de culto: Iglesia Catedral, iglesias Compañía de Jesús, San Francisco, Santa Catalina, San José, Inmaculada, Sta. Teresa de Jesús, San Jorge, Ntra. Sra. del Pilar, Ntra. Sra. del Carmen, Basílicas Ntra. Sra. de la Merced y Santo Domingo; Monasterio Santa Teresa, Iglesia y Parroquia San Jorge, Capilla Santísima Trinidad, Capilla Sagrado Corazón de Jesús, Capilla Sagrada Familia, Capilla Santísimo Sacramento, Iglesia María Auxiliadora. Dos templos hebreos (y Asociación Israelita de Córdoba), varios templos protestantes: Templo Evangélico, Iglesia Adventista de Córdoba Centro, Iglesia de Dios Sociedad Misionera Mundial, Iglesia Evangélica El Santuario, Iglesia Cristiana Cita con la Vida; Iglesia Universal; Centro Islámico de la Provincia de Córdoba y Sociedad Árabe de Socorros Mutuos.
- ✓ Instituciones de Seguridad: Policía (comisarías y Guardia de Infantería), Cuerpo de Vigilancia.
- ✓ Sedes Administrativas del Gobierno de la Provincia de Córdoba: Legislatura Provincial, Palacio de Tribunales I y varios Juzgados/Unidad Judicial, Dirección General de Catastro, Dirección General de Rentas, Ministerio de Industria, Comercio y Minería; Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, Ministerio de Trabajo, Dirección de Arquitectura del Ministerio de Infraestructura, Dirección Provincial de Vialidad, Ministerio de Agua, Ambiente y Servicios Públicos, Secretaría de Transporte, DIPAS, EPEC –casa central, Subestación Alimentadora 25 de Mayo, Sede de Control Provincial-. ERSEP.
- ✓ Sedes Administrativas del Gobierno Municipal: Municipalidad de Córdoba en varias sedes -Palacio Municipal y Cabildo Histórico-, Concejo Deliberante; SOM Servicio Odontológico Municipal, Laboratorio de Alimentos, Depósito N° 8, Área de Higiene y Desinfección; Dirección de Turismo (O. Mercadillo).
- ✓ Sedes Administrativas del Gobierno Nacional: 2 Sedes de ANSES, de AFIP; Registro Nacional del Automotor.
- ✓ Equipamiento sanitario público: Maternidad Nacional, Hospital de Urgencias, Hospital Aeronáutico Córdoba. Equipamiento sanitario privado: un gran número



- de clínicas y sanatorios de obras sociales –entre otras: Clínica Sanagec, Romagosa, Chutro, Sanatorio Mayo Privado, Clínica Privada Junín, Clínica Privada Sucre, Sanatorio Sindical SUOEM, Sanatorio Santo Tomás; institutos y consultorios médicos, odontológicos, oftálmicos, radiológicos y de otras especialidades médicas, laboratorios y afines.
- ✓ Equipamiento cultural: Museo Histórico Provincial Marqués de Sobremonte, Museo Genaro Pérez, Museo San Alberto, Museo de Artes Religiosas Juan de Tejeda; Museo de Zoología, Museo Histórico Colegio Monteserrat, Museo Histórico de la UNC, Espacio Cultural Museo de las Mujeres; Teatro Libertador Gral. San Martín, Teatro Real, Teatro Córdoba, Documenta Escénicas, Instituto Nacional del Teatro; Auditorio Radio Nacional; Auditorio de la UCC; Centro Cultural España Córdoba; bibliotecas: Córdoba, Municipal Arturo Capdevila, Mayor de la UNC, Pública Sarmiento. Galerías de arte. Cine: Hoyts Cinemas Patio Olmos, Complejo Gran Rex, Complejo Cinerama. Salones bailables: Studio Theater, Maipú Show, La Costa, Sala del Rey.
 - ✓ Consultados; de Italia, del Paraguay, Gral. del Perú, Gral. del Uruguay.
 - ✓ Colegios Profesionales: de Escribanos, de Corredores Públicos Inmobiliarios de la Provincia de Córdoba, de Martilleros y Corredores Públicos de la Provincia de Córdoba, de Maestros Mayores de Obra y Técnicos en Ingeniería y Arquitectura de Córdoba, de Traductores Públicos de la Provincia de Córdoba, de Ingenieros Civiles de la Provincia de Córdoba.
 - ✓ Sedes de fundaciones, de sindicatos (de Luz y Fuerza, de Empleados Públicos, de Amas de Casa de Córdoba, UEPC), de obras sociales, de mutuales
 - ✓ Instituciones deportivas: Jockey Club sede Centro; piletas cubiertas, gimnasios.
 - ✓ Empresas de Infraestructuras: Telecom
 - ✓ Entidades financieras, Sedes bancarias –casas centrales y sucursales–: Bancos de la Nación Argentina, de la Provincia de Córdoba; Hipotecario, Ciudad, Patagonia, de Santiago del Estero; Credicoop, Macro, Roela, HSBC, BBVA Francés, Galicia, Supervielle, Citibank, Itaú, Santander Río, Industrial, Ciudad, Julio S. A., Comafi, Columbia, Finansur, Nuevo Banco Industrial de Azul, Nuevo Banco de La Rioja, Nuevo Banco de Santa Fe; Tarjeta Naranja, Provencred. Otras sedes financieras y casa de cambio; compañías de seguro.
 - ✓ Sedes de obras sociales y mutuales, estudios profesionales.
 - ✓ Casas funerarias – salas velatorias: Empresa Punilla, Empresa Juan Caruso, Zohil, D'Spontin, Ambu Cor.

Respecto de los espacios verdes plazas-plazoletas, en el Área Central se encuentran las siguientes: Plaza San Martín, la Plaza de la Intendencia, Paseo Sobremonte, Plaza de los Presidentes Argentinos Cordobeses, Plaza Colón, Plaza Italia; Plaza de los Niños Cordobeses, Plaza de los Niños; plazoletas: Jesuítica, San Roque, J. L. de Cabrera, de la Inmaculada, Ambrosio Funes, Luis Revol. A ellas se suman las plazoletas del edificio de Tarjeta Naranja y la Explanada de la nueva sede de la Comisaría N° 1 de Cuerpo de Vigilancia Especial. Los bordes parquizados del Río Suquía conforman un corredor verde de borde del Área Central.

A estos equipamientos e institucionales, se agregan las actividades comerciales y de servicios, las cuales se caracterizan por su variedad, especialización y complejidad,



que como se señaló precedentemente, suman unos 8.800 comercios –7.508 minoristas y 863 mayoristas– y unos 3.526 servicios, situados en locales de edificios con frente a las diversas calles y avenidas, en las galerías comerciales, y en tres equipamientos comerciales: el Mercado Norte, el Mercado Sur y el Shopping Patio Olmos.

Estos comercios y servicios tienen una distribución espacial muy variada, y con diversas características: agrupamiento por ejes, nodos y/o subáreas, en los que se observa alguna concentración por rubros que tienen cierta dominancia, o mixtura con otros usos con diversos grados de compatibilidad/incompatibilidad tipológica y funcional; también se mezclan con algunos equipamientos a los cuales sirven – ejemplo de kioscos y/o librerías próximas a las escuelas–.

Las avenidas y calles con mayor presencia de comercios son: Av. Colón Olmos (1204), Av. V. Sarsfield-Av. Gral. Paz (1163), calles San Martín-Independencia (999), Deán Funes-Rosario de Santa Fe (937), Rivadavia-Bs. As. (813), 27 de Abril-San Jerónimo (761) y R. Indarte-O.Trejo (747). Las avenidas con mayor presencia de servicios son: Av. Colón-Av. Olmos (414) y Av. V. Sarsfield-Av. Gral. Paz (346). (Gráficos N° C-01 y C-03).

Se realiza en este apartado una caracterización general de la distribución de estas actividades –complementando lo informado en el punto 1.1 de este Informe–. (Gráficos N° C-04 aC-25).

- Las sedes bancarias y entidades financieras se localizan en forma bastante concentrada en los bordes Este y Sur de la Plaza San Martín, y en el cuadrante NO de la misma sobre los ejes Buenos Aires-Rivadavia, 25 de Mayo y Rosario de Santa Fe.
- La hotelería tiene una distribución diferenciada según categoría de hoteles. Próximos a la Plaza San Martín, se ubican aquellos de mayor categoría y servicios, y también, algunos de los más antiguos en la calle Entre Ríos y Buenos Aires y en la calle San Jerónimo entre Bs. As. y Av. Chacabuco, y en lotes frentistas a La Cañada; hacia el Oeste de la Terminal de Ómnibus, en el cuadrante delimitado por las calles Paraná, Rosario de Santa Fe, Corrientes y el Bv. Perón, se da una cierta concentración de alojamientos, pero que en su mayoría son residenciales y hospedajes, y muy puntualmente, algún hotel; en la calle Salta entre Lima y Catamarca, hay otro agrupamiento de residenciales, en las proximidades del Hospital de Urgencias.
- El rubro automotores, motocicletas y repuestos se concentra, principalmente, en calle La Tablada entre Sucre y Rivera Indarte, en ésta entre -y sobre- Igualdad y H. Primo; en esta Avenida se observa otra concentración entre Fraguero y Avellaneda. Sobre Bv. Mitre, aunque en forma dispersa, se localizan algunos comercios vinculados con este rubro.
- Los comercios de venta de materiales de construcción, sanitarios, aberturas y ferreterías, tienen mayor presencia en el cuadrante delimitado por las calles Lima, Rivadavia, Bv. Mitre y Av. Maipú, con mayor concentración en el tramo de calle Rivadavia entre Lima y H. Primo, en calle Alvear entre Rincón y Oncativo, y en calle R. Indarte entre Lima y Catamarca.



- El rubro depósitos y almacenamiento muestra una localización espacial en los límites del área comprendida por las calles Rincón, Bv. Mitre, La Cañada, Bv. Illía-Bv. San Juan, y Paraná-Salta. No hay una alta concentración en alguna subzona, sino pequeños agrupamientos en algunas calles –por ejemplo, calle Buenos Aires entre Bv. Illía y Corrientes; calle Igualdad entre Rivadavia y Maipú–.
- Los rubros mueblerías y venta de artículos para el hogar, con requerimientos de carga y descarga permanente, se concentran principalmente, en el cuadrante delimitado por las Av. Colón-Av. Olmos, Av. H. Primo-Av. Sarmiento, Av. Gral. Paz- y Av. Maipú y sobre la calle Gral. Alvear entre Av. Sarmiento y el Bv. Guzmán. También hay alguna concentración en la calle Belgrano-Tucumán entre 27 de Abril y AV. Colón.
- Los comercios minoristas de máquinas de oficina, computadoras e insumos de computación muestran mayor presencia en el cuadrante determinado por Av. V. Sarsfield-Av. Gral. Paz, Av. Maipú, Av. H. Primo-Av. Sarmiento y calles Deán Funes-Rosario de Santa Fe.
- La venta minorista de ropa y artículos textiles, y la de calzados, carteras y marroquinerías tienen una distribución espacial bastante similar. La mayor concentración se observa en la subárea que abarca las calles peatonales, especialmente en San Martín, 9 de Julio y Deán Funes, y sus prolongaciones al Oeste de La Cañala, y por las calles Ituzaingó entre Bv. Illía y Rosario de Santa Fe y Corrientes entre Paraná y O. Trejo.
- El rubro joyas, fantasías y bijouterie tiene similar distribución espacial que la venta minorista de ropa, calzados, carteras y marroquinerías.
- Los rubros comerciales vinculados con las ópticas y ortopedias tienen una mayor concentración en la subárea delimitada por La Cañada, frentistas de calles Belgrano-Tucumán, Av. Colón, frentistas a la calle 27 de Abril.
- Los comercios mayoristas tienen mayor concentración en las calles Corrientes entre Independencia y O. Salgueiro; en Bs. As. entre Bv. Illía y Entre Ríos; en la calle Ituzaingó entre Bv. Illía y San Jerónimo. También se observa una concentración de comercios mayoristas en la calle Oncativo entre Gral. Alvear y Rivadavia y en Rivadavia entre Av. Sarmiento y Oncativo.
- Los rubros de venta minorista de comestibles y los servicios gastronómicos son los que tienen una distribución más generalizada en toda el Área Central, al igual que el resto de los servicios.

Complementan estas actividades, el uso del suelo residencial, distribuido en forma diferenciada según subáreas, corredores y nodos, y con diversos valores de densidad poblacional, siendo los de mayor rango, los que se concentran o tienden a hacerlo, en algunos de los principales corredores viales: Av. Vélez Sarsfield/Av. Gral. Paz entre Bv. San Juan y Deán Funes y en el lado Oeste de la misma; Av. Colón entre Jujuy y Avellaneda, en su lado Sur; Bv. San Juan-Bv. Illía; Av. F. Alcorta-Av. M. T. de Alvear entre La Rioja y 9 de Julio; Av. Chacabuco/Av. Maipú entre Bv. Illía-Av. Sarmiento. (Gráficos N° B-02 y B-03).

Todas las actividades señaladas contribuyen a determinar el carácter de centralidad urbana, metropolitana y regional del Área Central.



❖ **Caracterización de las infraestructuras**

Respecto de las redes de infraestructura, en los diversos planes y estudios se señala, principalmente, el déficit en la capacidad del abastecimiento; la situación de las conexiones clandestinas de las cloacas al sistema de desagües pluviales que generan olores desagradables.

❖ **Caracterización de los aspectos ambientales**

El Área central tiene 5 y 6 grados más de temperatura que en la periferia de la ciudad, conformando una isla de calor urbano. Las causas de ello son variadas: su localización en una depresión topográfica, la alta densidad de la masa construida, al predominio del hormigón, las grandes superficies impermeabilizadas, la escasa superficie de espacios verdes y de calles arboladas, los altos volúmenes de tránsito con la emisión de gases contaminantes. En el verano se produce aumento del consumo eléctrico por la climatización mecánica; en invierno se produce el fenómeno de inversión térmica, retardando la renovación del aire y concentrando contaminantes. (Gráfico A-07).

En los trabajos de investigación⁵ vinculados con el ruido, se informa que de los resultados obtenidos del procesamiento de los juicios subjetivos emitidos en los cuestionarios realizados, se desprenden conclusiones que señalan la importancia del ruido como fuente de malestar y las personas manifiestan sufrir importantes perturbaciones en las distintas actividades cotidianas que realizan y deben desarrollar diversas estrategias para protegerse del mismo. Consideran al ruido como el factor de contaminación más importante y perjudicial para la salud superando a la contaminación del aire, y sostienen que es el que más contribuye a la disminución de su calidad de vida. Ello se evidenció en que alrededor del 90% de las personas encuestadas en tal investigación, se sienten molestas por el ruido de su propia calle, el 60% se ven interferidos para conciliar el sueño, alrededor del 70% se despiertan a causa del ruido y la interferencia en la concentración es del 80%; el 70% informa interferencias en la comunicación oral a causa del ruido; casi el 70% expresa interferencias en la comunicación telefónica y se ve interferido si escucha televisión o radio. Los encuestados reconocen un paisaje sonoro prácticamente homogéneo con la invasora presencia del tránsito vehicular. Los niveles de ruido en mediciones de dBA y dBC, en horarios diurno y nocturno exceden los 55dB definidos como límite de molestia por las OMS. El ruido en las calles, las bocinas, las sirenas y la construcción se destacan como principales fuentes de contaminación acústica. (Gráficos N° A-05 y A-06)

También se ha observado que las personas se acostumbran a los ambientes ruidosos, pero que esta adaptación se produce con un alto costo psíquico y físico, elevando el porcentaje de personas que, aunque estén afectadas, son insensibles al ruido.

⁵ Pérez Villalobo, J. Serra, M. Verzini, A. Biassoni, E. *Investigación interdisciplinaria sobre la contaminación sonora en la ciudad de Córdoba y mapas de ruido*. Centro de Investigación y Transferencia en Acústica (CINTRA). Universidad Tecnológica Nacional-Facultad Regional de Córdoba. 2014.



❖ **Caracterización del patrimonio urbano-arquitectónico**

Respecto del patrimonio del área Centro Histórico, se encuentran 428 edificios catalogados del siguiente modo: monumentales, 18; de máxima protección, 82; media protección, 165; baja protección, 150; protección testimonial, 13. Calles/plazas: máxima protección, 7; media protección, 9 y baja protección, 1. (Gráfico N° D-01).

En la zona del Mercado Norte, hay 89 edificios catalogados: máxima protección, 9; media protección, 55 y baja protección, 25. Calles y plazas: máxima protección, 4; media protección, 2. (Gráfico N° D-02)

Además, hay 60 galerías comerciales.

Del relevamiento de campo, se observan situaciones en la que se exige a quien localiza una nueva edificación en predios con algún grado de protección, la preservación de las fachadas, pero no se le exigen otras características que armonicen con tal fachada. Ejemplo concreto, el predio ubicado en la esquina de la calle San Jerónimo y Balcarce. También se verificó que muchos edificios catalogados no se encuentran en buen estado de conservación.

❖ **Caracterización de los aspectos morfológicos**

El trazado del Área Central se caracteriza por ser una retícula predominantemente cuadrangular, con algunas manzanas rectangulares. En los bordes del Río Suquía y de la traza de La Cañada, las manzanas tienen formas poligonales irregulares diversas –triangulares, trapeciales y otras–.

Tal como se señaló precedentemente, este trazado es producto de la planta fundacional, la cual se fue modificando con el ensanchamiento de las Av. Colón-Av. Olmos y Av. Maipú, y con la sistematización del arroyo La Cañada.

Justamente por ser el trazado más antiguo, el parcelamiento de las manzanas es el que tiene mayores modificaciones, por lo que no es posible hacer una tipificación de formas y tamaños de parcelas. Cada manzana está subdividida en lotes de formas predominantemente rectangulares, pero con variadas dimensiones de frente y fondo, y en una misma manzana, hay una gran diversidad de tamaños de parcelas. Por otra parte, existen muchas parcelas en forma de L, de T y de todo tipo de polígonos de varios lados, en su mayoría rectos. También se observa que en una misma manzana, el tamaño de los lotes es muy contrastante, mixturándose los pequeños con los grandes.

A los señalado se suma la heterogeneidad de los usos del suelo que contienen las manzanas, por lo que se mixturan diversas tipologías edilicias, con variadísimas formas de ocupación del suelo. Por otra parte, la densidad edilicia es muy alta, y en un alto porcentaje de lotes, el FOS es del 80 al 100%.

En la subárea localizada al Norte de las Av. Colón-Av. Olmos hay una gran presencia de galpones.

Otra situación característica del Área Central es la heterogeneidad de alturas de la edificación, la cual sólo alcanza cierta homogeneidad en algunos tramos de las avenidas Maipú-Chacabuco, Vélez Sarsfield-Gral. Paz y M. T. de Alvear-Figueroa Alcorta.

En los bordes de los bulevares Perón-Guzmán-Mitre, por la configuración de las manzanas debido al trazado curvilíneo que acompaña al Río Suquía, la situación de heterogeneidad de las alturas de la edificación, sumado al escaso valor morfológico de



muchas de las edificaciones, y al escaso mantenimiento de muchas de ellas, configura un borde urbano de bajo valor paisajístico.

La yuxtaposición de edificaciones que responden a diversas formas de ocupación del suelo por ser el resultado de diversas normativas, en lotes de formas y dimensiones tan heterogéneas, con alto porcentaje de ocupación del suelo, con alturas diversas, inciden negativamente en la calidad ambiental de las manzanas –impactando en las condiciones de habitabilidad– y del paisaje urbano en su conjunto.

❖ **Caracterización de la dinámica de renovación urbana**

Para realizar este análisis, se tomó como base la información que se desprende del plano titulado “Año de Construcción de la Mayor Superficie”, del año 2013 (Gráfico N° D-04) realizado por el IPLAM Ciudad, Municipalidad de Córdoba.

Se presentan en el plano cinco períodos para mostrar la dinámica de renovación urbana. Ellos son: (1) 0-1980, (2) 1981-1991; (3) 1992-2001; (4) 2002-2008; (5) 2009-2013.

El mayor porcentaje de construcción del Área Central se dio en el primer período, desde la fundación de la ciudad hasta 1980. A partir de esta fecha, los períodos de renovación edilicia más significativos en cuanto a número de construcciones y renovaciones fueron los comprendidos entre 1981 y 2001.

El área peatonal y zona del Mercado Norte no tiene prácticamente renovación desde hace 15-20 años, salvo contadas edificaciones ubicadas en manzanas próximas a la Av. Chacabuco y algunas en las calles Obispo Trejo y Caseros (entre 5-10 edificaciones renovadas en ese período en dicha área).

El corredor que mayor renovación presenta desde los años 90 a la actualidad, es el Bv. San Juan/Bv. Illia; y las dos subáreas con mayor cantidad de edificaciones en ese período son la zona de Alberdi y las subáreas comprendidas entre Bv. San Juan/Bv. Illia y calle 27 de abril.

Alrededor de 100-125 edificaciones se han renovado en total en el último período 2009-2013.

Las zonas en las que se encuentran los Mercados Norte y Sur y, en general, los entornos a las plazas del Área Central –salvo ex Plaza Vélez Sarsfield y Plaza de la Intendencia, Paseo Sobremonte e Italia– no parecen haber sido convocantes para la renovación urbana. Los edificios localizados en sus entornos tienen más de 15-20 años.

En el área de desembocadura de La Cañada en el río Suquía, se encuentran las intervenciones más recientes del último período, destacándose los enclaves de Capitalinas y el Sanatorio Mayo-Torre Coral State -Loft and Tower-, y entre 2014-2015, el edificio corporativo de Tarjeta Naranja, el edificio Providus II –calle Jujuy entre H. Primo y La Rioja–, la Estación de Servicio de la empresa petrolera Esso, en la esquina de B. Perón y calle Rosario de Santa Fe junto al Instituto del Inmaculado Corazón.

Se observa un gran estancamiento, sin intervenciones desde hace dos décadas aproximadamente, en el área peatonal, en el sector Noreste del Área Central y en los entornos próximos a ambos mercados.

En síntesis, se observa un proceso de renovación lento, aleatorio, salvo la lógica de renovación del corredor Bv. San Juan/Bv. Illia, seguramente consecuencia de la demanda devenida según la dinámica de Nueva Córdoba.



1.2.2. Caracterización del espacio público del Área Central

En el Área Central de la ciudad se destacan 4 espacios urbanos públicos con una buena calidad ambiental y con una mayor escala respecto de otros.

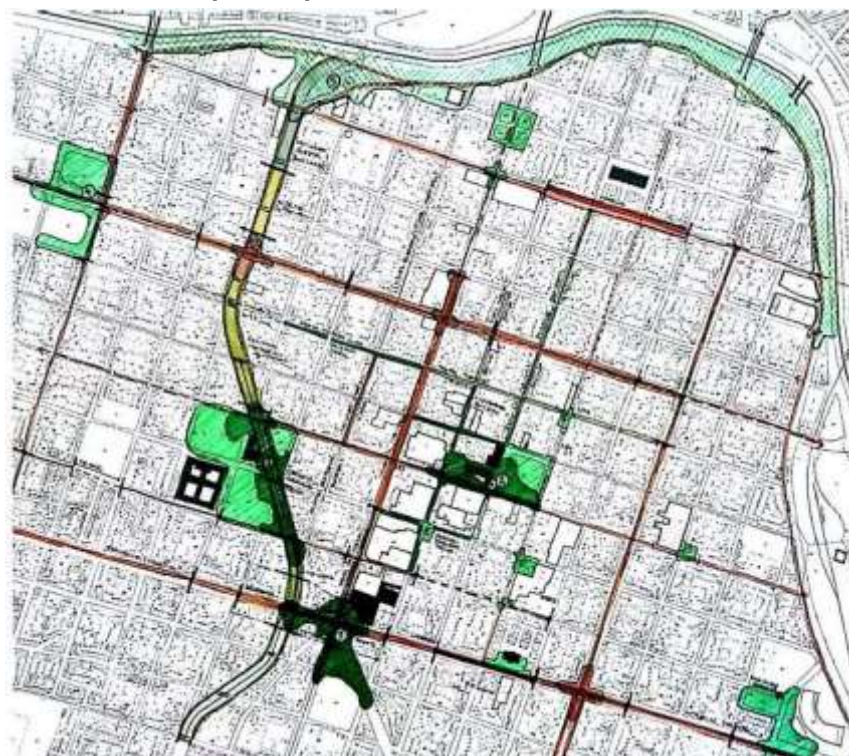
En primer lugar está la intersección entre la Av. Vélez Sarsfield y Bv. San Juan. Aquí el Shopping Patio Olmos, la ex Plaza Vélez Sarsfield, el inicio de la Av. Hipólito Irigoyen como puerta de acceso al barrio de Nueva Córdoba, hacen que hoy sea el espacio de encuentro de los cordobeses y punto de partida del turismo.

En segundo lugar, el conjunto Catedral, Cabildo y Plaza San Martín, como centro histórico, referente de la ciudad y punto de partida de los circuitos turísticos. Es el espacio con más carga significativa e identitaria de la ciudad.

En tercer lugar, el espacio conformado por La Cañada (elemento de sutura, unión o conexión), la Plaza de la Intendencia, los espacios del Palacio Municipal, el Paseo Sobremonte, Plaza Italia y la peatonal Ayacucho; el Palacio de Tribunales conforma un protagónico telón de fondo.

En cuarto y quinto lugar, el conjunto Plaza Colón, el Colegio Dr. Carbó y la Iglesia María Auxiliadora, con gran potencialidad por sus componentes patrimoniales, si bien hoy presenta degradación del espacio público. La desembocadura de La Cañada, con el complejo Capitalinas, el edificio de Tarjeta Naranja y la torre Coral State junto al río Suquía, prometen constituir un nuevo espacio urbano a escala ciudad con alta calidad ambiental.

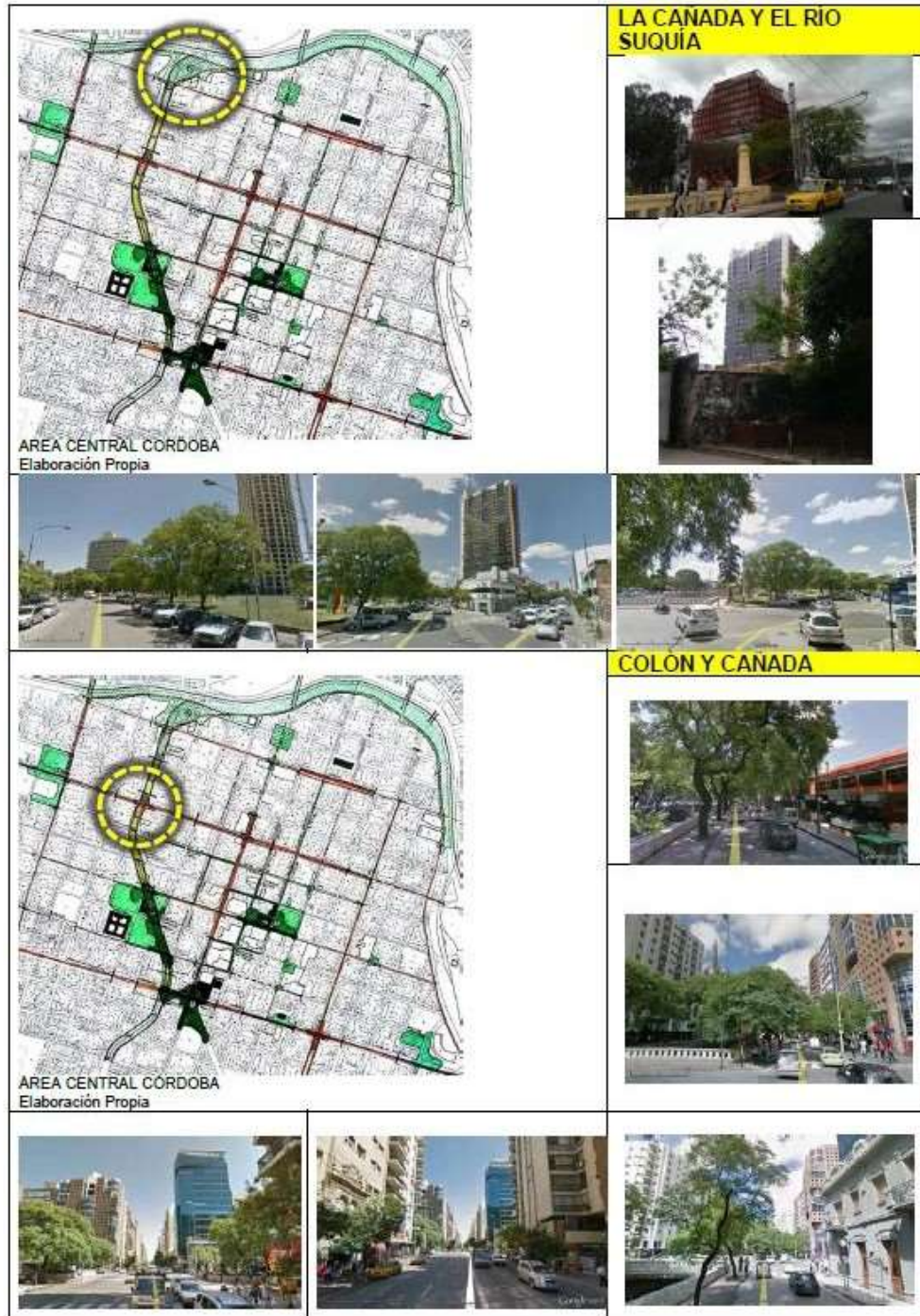
Gráfico: espacios públicos destacados del Área Central



Fuente: elaboración propia con base en la Carta Catastral, Dirección de Catastro, Municipalidad de Córdoba



Gráfico: imágenes de los espacios públicos destacados del Área Central



Fuente: elaboración propia. Base cartográfica: Carta Catastral, Dirección de Catastro, Municipalidad de Córdoba. Fotografías de Street view y del archivo del equipo técnico.



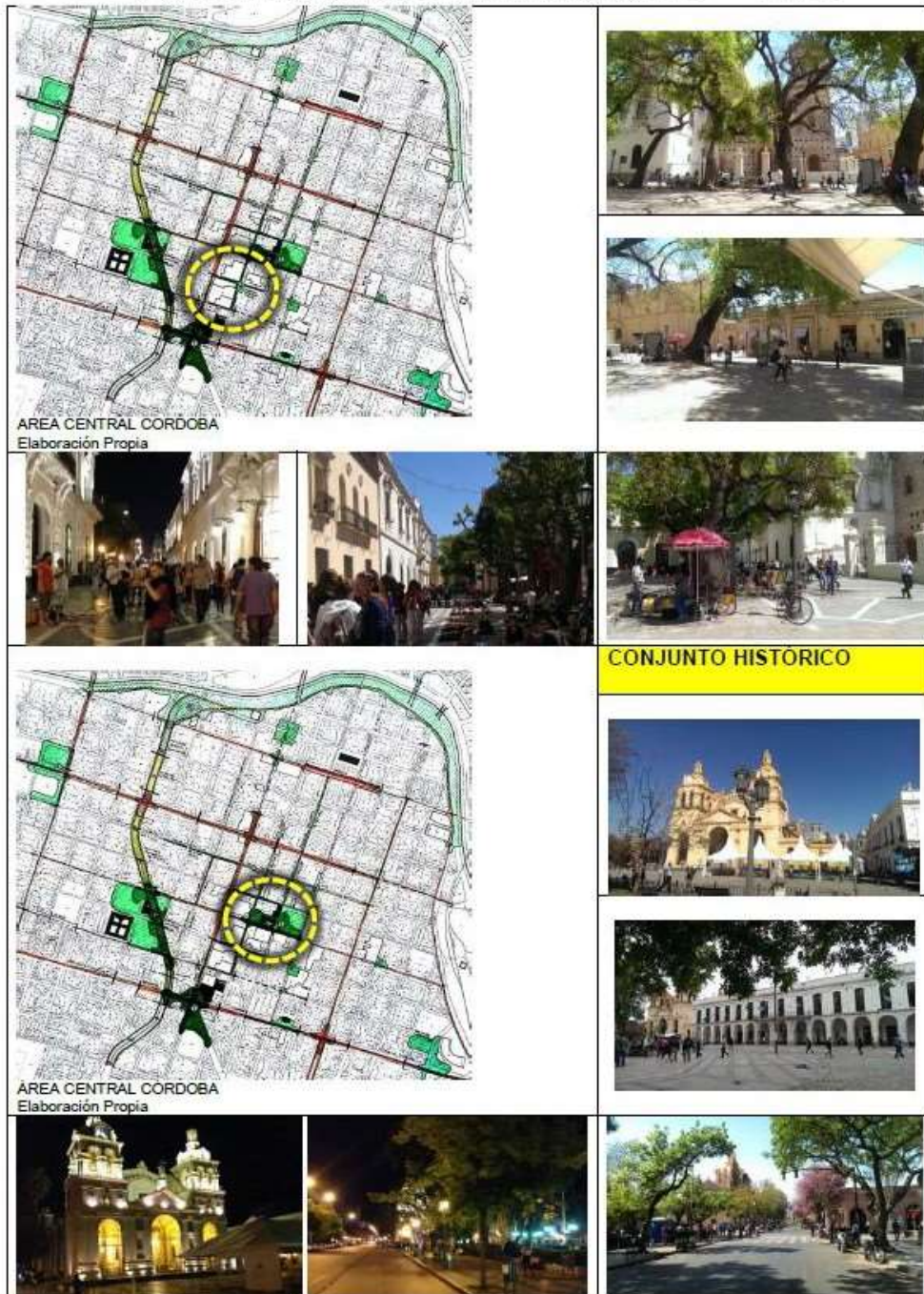
Gráfico: imágenes de los espacios públicos destacados del Área Central

<p>AREA CENTRAL CORDOBA Elaboración Propia</p>	<p>LA CANADA Y LA MUNICIPALIDAD</p>
<p>AREA CENTRAL CORDOBA Elaboración Propia</p>	<p>VÉLEZ SARFIELD / BV. SAN JUAN/ PATIO OL MOS</p>
	<p>MANZANA JESUITICA</p>

Fuente: elaboración propia. Base cartográfica: Carta Catastral, Dirección de Catastro, Municipalidad de Córdoba. Fotografías de Street view y del archivo del equipo técnico.



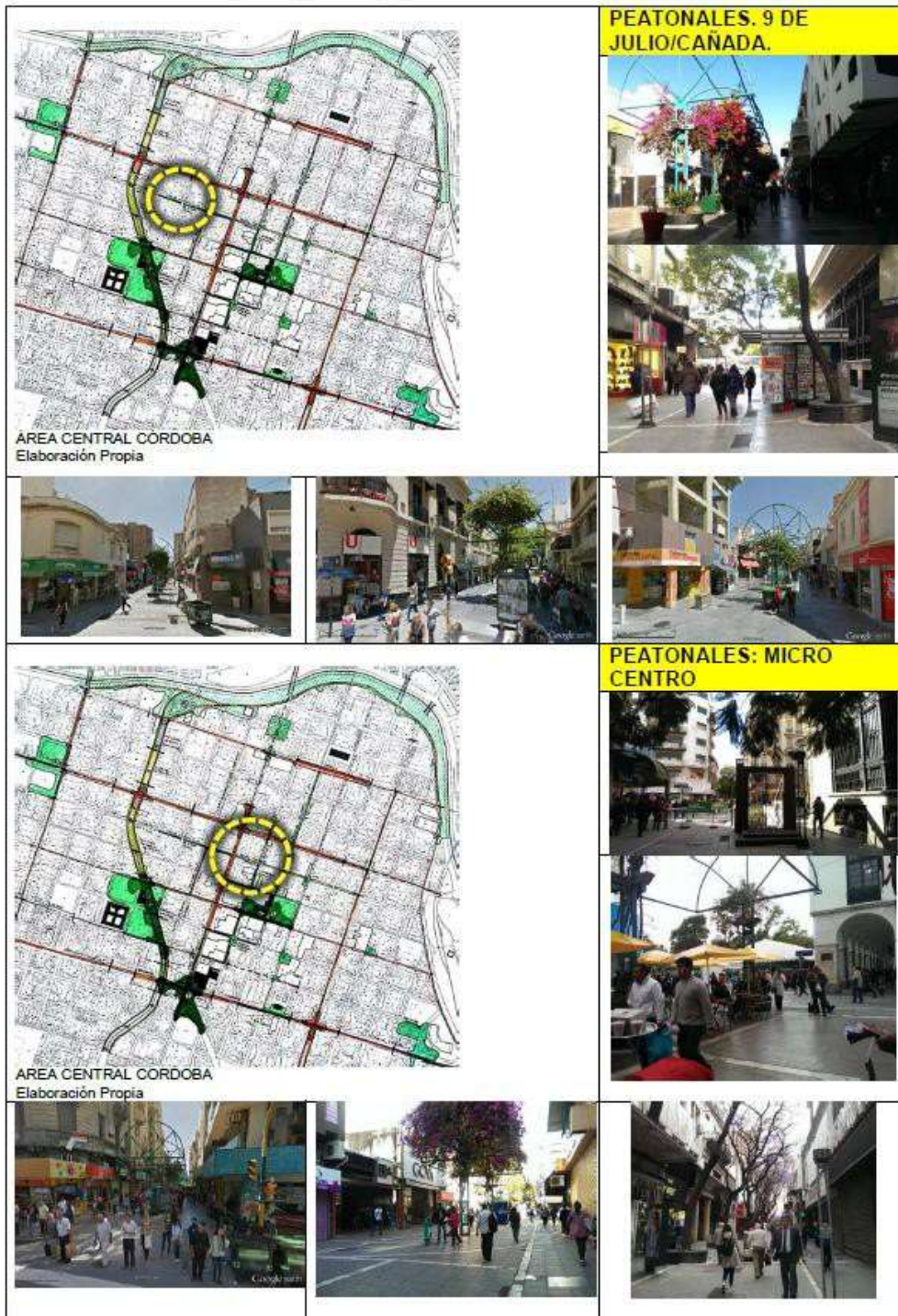
Gráfico: imágenes de los espacios públicos destacados del Área Central



Fuente: elaboración propia. Base cartográfica: Carta Catastral, Dirección de Catastro, Municipalidad de Córdoba. Fotografías de Street view y del archivo del equipo técnico.



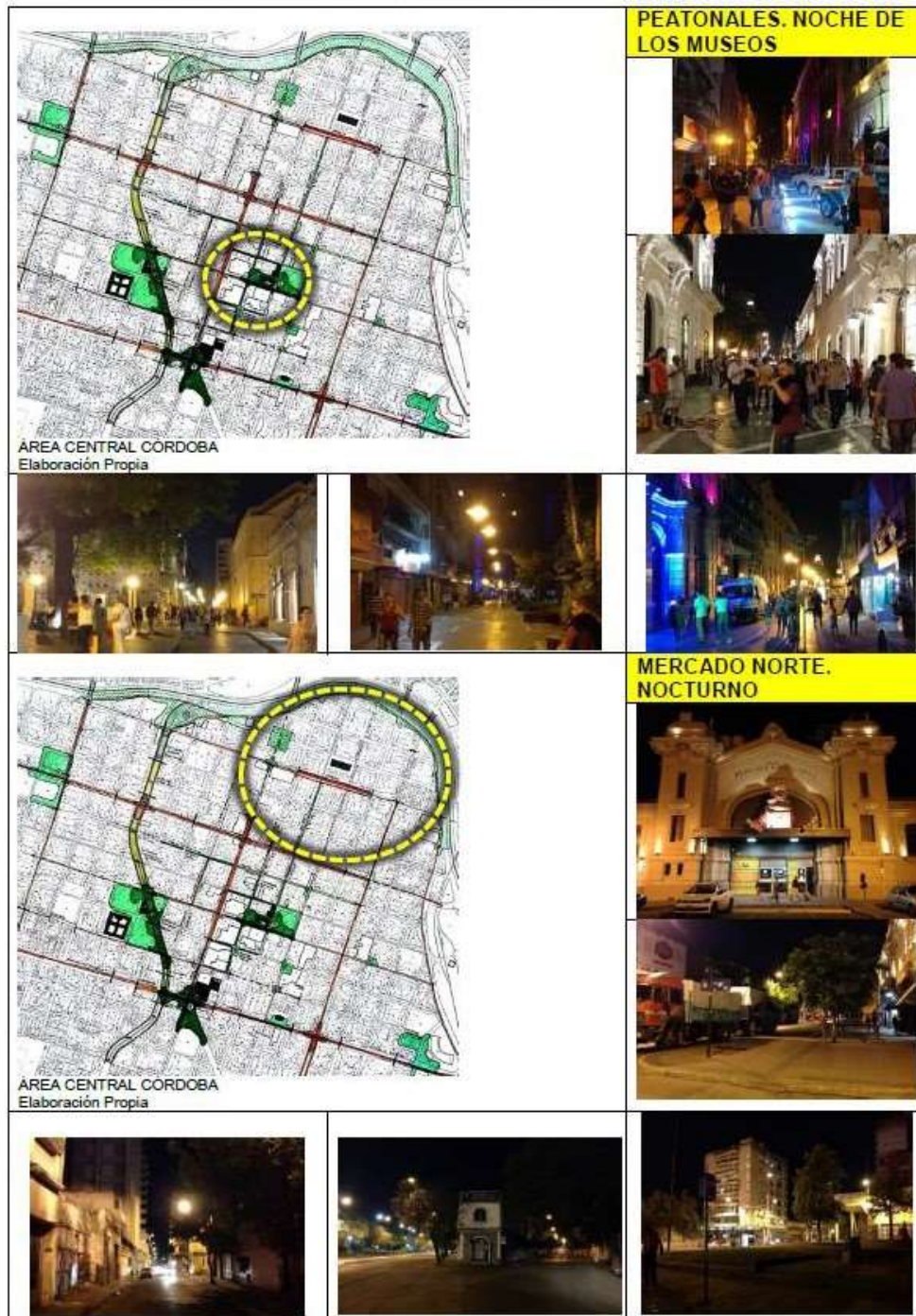
Gráfico: imágenes de los espacios públicos destacados del Área Central



Fuente: elaboración propia. Base cartográfica: Carta Catastral, Dirección de Catastro, Municipalidad de Córdoba. Fotografías de Street view y del archivo del equipo técnico.



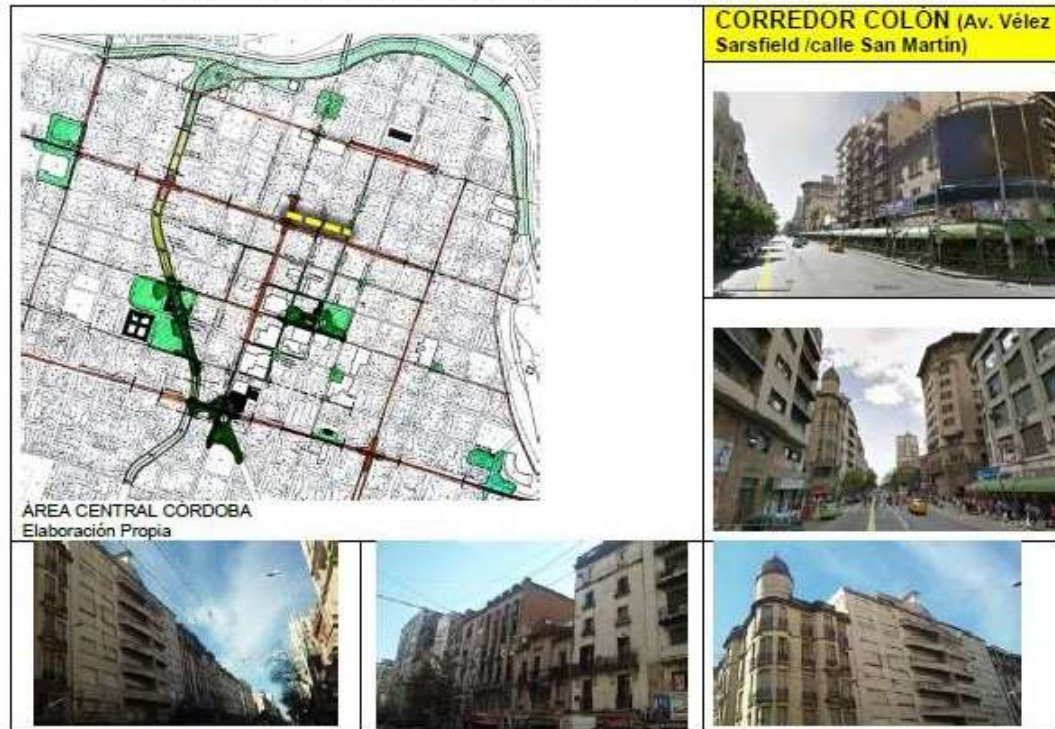
Gráfico: imágenes de los espacios públicos destacados del Área Central



Fuente: elaboración propia. Base cartográfica: Carta Catastral, Dirección de Catastro, Municipalidad de Córdoba. Fotografías de Street view y del archivo del equipo técnico.



Gráfico: imágenes de los espacios públicos destacados del Área Central



Fuente: elaboración propia. Base cartográfica: Carta Catastral, Dirección de Catastro, Municipalidad de Córdoba. Fotografías de Street view y del archivo del equipo técnico.



2. ESTUDIO DE ACTORES

El estudio de actores tuvo como objetivo identificar los actores presentes en el área de estudio, sus interacciones, y los problemas y potencialidades que se desprenden de ellas. Asimismo las demandas y necesidades percibidas por los actores han sido relevadas, pero se considera más oportuna su inclusión en el Producto 4, instancia de propuestas, para la formulación de perfiles de desarrollo y lineamientos de actuación.

Este estudio partió de los problemas y otros temas preidentificados en el *Producto 1 - Estudio de antecedentes del Área Central-*, para detectar por un lado, el modo en que son percibidos por los actores, y por otro, identificar a partir de los mismos, nuevos temas clave y problemas para el desarrollo del Área Central.

Los productos de este estudio son tres:

1. **Listado de actores relevantes del área**, identificados en torno a los problemas preidentificados, y las interacciones -por ej. actividades de colaboración- que se han entablado o se encuentran en marcha actualmente según intereses o temas en común entre actores.
2. **Reconocimiento de problemáticas y potencialidades según actores entrevistados**, a modo de matriz/cuadro de problemas y potencialidades con lo percibido por cada actor, y la posibilidad de espacializar esta percepción en mapas de problemas y mapa de potencialidades-, cuando dicha percepción es factible de "mapear".
3. **Caracterización de temas clave, problemas y actores involucrados**. Descripción de problemas y potencialidades desde la perspectiva de los actores, y la posibilidad de ponderarlos a partir de reconocer la cantidad de actores que los identifican.
4. **Análisis de los problemas y potencialidades desde la perspectiva de los actores**. Análisis técnico de los aspectos que se desprenden de las percepciones, y conclusión de cada problema planteado por los actores, y potencialidades percibidas.

Para el desarrollo de esta instancia del estudio del Área Central se implementó una metodología cualitativa y exploratoria que tuvo dos etapas. En la primera se identificaron actores a partir del relevamiento hemerográfico digital y en la segunda, se completó un esquema de actores y actividades llevadas adelante en el Área a partir de entrevistas semiestructuradas y observaciones del Área.

La lista de actores a entrevistar se conformó a partir del primer relevamiento y de las conexiones y sugerencias que fueron surgiendo a partir que se concretaron las entrevistas establecidas. En los criterios de selección se buscó contar con representantes de distintos ámbitos, reconocidos como relevantes por el tipo de acciones que llevan o llevaron adelante en el área de estudio que pudieran expresar el punto de vista del sector al que pertenecen o representan (en caso de las organizaciones no gubernamentales) respecto de los temas consultados.

Los entrevistados fueron veinticinco (25), nueve (9) pertenecen al sector gubernamental provincial (1) y municipal (8), ocho (8) actores del sector comercial entre cámaras (6), empresarios (1) y comerciante (1); cinco (5) actores pertenecientes



a asociaciones civiles, dos (2) representantes del sector de Ciencia y Técnica y un (1) usuario. La proporción de organizaciones no gubernamentales elegidas, se explica por el involucramiento que éstas han tenido en proyectos y entes público-privados que han buscado incidir en el Área Central.

Otros actores contactados que no pudieron ser entrevistados por falta de respuesta fueron: del sector gubernamental, la *Secretaría de Seguridad Ciudadana* del Ministerio de Gobierno y la *Agencia Córdoba Cultura* de la Provincia de Córdoba; la *Secretaría de Desarrollo Social* de la Municipalidad de Córdoba; otras entidades como la *Federación de Entidades Profesionales Universitarias de Córdoba* en representación de colegios profesionales -el Colegio de Abogados-; y asociaciones civiles tales como *Relevando Peligros y Biciurbanos*.

La constitución de esta lista debe ser leída como una propuesta de abordaje metodológico plausible de ser ampliada y modificada según objetivos e instancias de trabajo que se pauten para el Área.

Las dimensiones relevadas para la caracterización y reconocimiento de los actores fueron: en relación a la organización o área de gobierno a la que pertenecen, actividades que realiza la institución en relación al Área Central, área de influencia de esas actividades, interacción con otras Instituciones; y en relación a características del Área Central según aspectos positivos o potencialidades y problemas o debilidades.

En lo consultado en las entrevistas se indagó también sobre el modo de atribuir responsabilidades respecto a los problemas mencionados por cada actor entrevistado, la posibilidad de revertirlos, propuestas y disposición a involucrarse. Finalmente se les preguntó sobre los usos que hacen los entrevistados en el Área Central.

2.1. Lista de actores relevantes del área y algunas consideraciones

La lista de actores se conformó a partir de las categorías detectadas en el Producto 1 y las emergentes del análisis de las entrevistas. Se configuraron dos grandes grupos constituidos por actores del sector gubernamental y no gubernamental.

Dentro del gubernamental se estableció una distinción por niveles de gestión (Nacional, Provincial y Municipal) y por tipo de funciones: control (Cr), gestión (Ge), promoción (Pr) y financiamiento (Fi).

Dentro del sector no gubernamental se estableció una distinción entre cámaras y actores vinculados a la actividad comercial, entre empresas del sector privado, asociaciones civiles y representantes de colegios profesionales y sector de ciencia y técnica, otros usuarios (que incluye a gremios e instituciones religiosas). Respecto a sus actividades se distinguió entre aquellos que se vinculan a la promoción de actividades; quienes realizan propuestas; y quienes ofrecen servicios o asistencia. Se analizó también su participación en proyectos que tuvieran al Área Central como foco de interés (Anexo proyectos detectados)

Las categorías pre establecidas en el Producto 1 fueron: las de *movilidad, infraestructura* y *servicios públicos*, la *calidad ambiental* (problema: baja calidad), el *espacio público* (problema: usos invasivos), la *población* (problema: decrecimiento), las *actividades comerciales* (que fue redefinida como problemas para el desarrollo de actividades económicas y culturales), y la inseguridad -que luego del relevamiento fue conceptualizada como sensación y no como problema real verificable con los datos que se contaba-. Las categorías (emergentes) que se agregaron luego del



relevamiento fueron las de apropiación y funcionamiento del estado, marginalidad social y discriminación.

Se presentan a continuación, los cuadros de actores.

❖ **Cuadros de Actores del sector gubernamental**

Actores del sector gubernamental nivel nacional			
Denominación (área y subárea)		Función (financiamiento y asistencia técnica, control y gestión, promoción)	Descripción (según problema con el que se relaciona o sobre el cual actúa y/o área de influencia por tema de injerencia)
MINISTERIO DEL INTERIOR, OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA	Secretaría de Obras Públicas	Fi	Infraestructura
MINISTERIO DE TURISMO		PryG	Necesidad de fomentar actividades culturales y turísticas
COMISIÓN NACIONAL DE MONUMENTOS, DE LUGARES Y DE BIENES HISTÓRICOS		CryG/PryG	Necesidad de fomentar actividades culturales y turísticas
MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL		PryG	Debilitamiento de actividades comerciales/ Necesidad de fomentar actividades culturales y turísticas./ Invasión del espacio público/ baja calidad ambiental



Actores del sector gubernamental nivel provincial			
Denominación (área y subárea)		Función (financiamiento y asistencia técnica, control y gestión, promoción)	Descripción (según problema con el que se relaciona o sobre el cual actúa y/o área de influencia por tema de injerencia)
MINISTERIO DE INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO	Agencia Córdoba de Inversión y Financiamiento S.E.M. - (ACIF)	Fi	Baja calidad ambiental/Infraestructura
MINISTERIO DE VIVIENDA, ARQUITECTURA Y OBRAS VIALES		Cr,PryG	Baja calidad ambiental/infraestructura
MINISTERIO DE AGUA, AMBIENTE Y SERVICIOS PÚBLICOS	Instituto de Planificación del Área Metropolitana - (IPLAM)	PryG	Movilidad/Baja calidad ambiental/infraestructura
	Empresa Provincial de Energía de Córdoba - (E.P.E.C.)	Serv	Infraestructura y servicios
	Secretaría de Recursos Hídricos	CryG	Baja calidad ambiental/infraestructura
	Ente Regulador de Servicios Públicos - (E.R.S.E.P.)	CryG	Infraestructura y Servicios
	Secretaría de Transporte	CryG	Movilidad
	Terminal de Ómnibus Córdoba Sociedad del Estado - (TOCSE)	Serv	Movilidad/ Infraestructura y Servicios
MINISTERIO DE GOBIERNO	Secretaría de Seguridad Ciudadana	CryG	Sensación de inseguridad
AGENCIA CÓRDOBA TURISMO	Plan de Recuperación del Alma de la Ciudad	PryG	Debilitamiento actividad comercial/ Necesidad de fomentar actividades culturales y turísticas
AGENCIA CÓRDOBA CULTURA	Dirección de Patrimonio Cultural	PryG	Debilitamiento actividades comerciales/ Necesidad de fomentar actividades culturales y turísticas
MINISTERIO DE FINANZAS	Secretaría de Innovación y Modernización Defensa al Consumidor y Lealtad Comercial	CryG	Infraestructura y servicios
MINISTERIO DE EDUCACIÓN		PryG	Apropiación



Actores del sector gubernamental nivel municipal			
Denominación (área y subárea)		Función (financiamiento y asistencia técnica, control y gestión, promoción)	Descripción (según problema con el que se relaciona o sobre el cual actúa y/o área de influencia por tema de injerencia)
DIRECCIÓN DE CATASTRO		CrtyG	Infraestructura
SECRETARÍA PRIVADA	Instituto de Planificación Municipal (IPLAM ciudad)	CrtyG	Infraestructura/ baja calidad ambiental
SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO E INFRAESTRUCTURA	Dirección de Obras Viales y la Dirección de Redes Sanitarias y Gas	CryG	Infraestructura/baja calidad ambiental
	Subsecretaría de Planeamiento Urbano: Dirección de Planeamiento, Subdirección de Planeamiento urbano, Patrimonio	CyG	Infraestructura/baja calidad ambiental
	Subsecretaria de Ambiente de la que dependen la Dirección de Espacios Verdes y la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental	CryG	Infraestructura/baja calidad ambiental
SECRETARÍA DE SERVICIOS PÚBLICOS	Subsecretario de Higiene Urbana. Dirección de Higiene Urbana	CryG	Movilidad/Servicios/Calidad Ambiental
SECRETARÍA DE SERVICIOS PÚBLICOS	Dirección de tránsito Subsecretaría de Tránsito	CryG	Movilidad
SECRETARÍA DE CONTROL FISCALIZACIÓN Y CONVIVENCIA CIUDADANA	Dirección General de Fiscalización y Control	CryG	Infraestructura, invasión del espacio público, baja calidad ambiental
SECRETARÍA DE GOBIERNO, PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y DESARROLLO SOCIAL	Dirección del Centro de Participación Comunal N° 10 - Mercado de la Ciudad	Pr,CryG	Movilidad, infraestructura, Invasión del espacio público, baja calidad ambiental
SECRETARÍA DE GOBIERNO, PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y DESARROLLO SOCIAL	Dirección de Desarrollo Social	PryG	Decrecimiento de actividades comerciales/Necesidad de fomentar actividades culturales y turísticas
SECRETARÍA DE CULTURA	Dirección de Emprendimientos Culturales	PryG	Decrecimiento de act.com./ Necesidad de fomentar act. culturales y turísticas



Organización Público-Privada			
Denominación	Actor que representa	Tema / Problema con el que se vincula	Proyecto en el que se involucra
Agencia para el Desarrollo Económico de la Ciudad de Córdoba (ADEC)	Cámaras empresariales, colegios profesionales, universidades y Municipalidad de Córdoba	Decrecimiento de la actividad comercial/necesidad de diversificar	Puesta en valor del Corredor Verde y Patrimonio histórico-Cultural San Jerónimo-27 de abril, Itinerario Turístico que vincula el Centro con la Terminal de Ómnibus de Córdoba

❖ **Cuadros de Actores no gubernamentales**

Cámaras comerciales			
Denominación	Actor que representa	Tema / Problema con el que se vincula	Proyecto en el que se involucra
Cámara Empresarial de Desarrollistas Urbanos	Desarrollistas	Disminución de la población/decrecimiento de la actividades comerciales/necesidad de diversifica	Sin dato
Cámara de Corredores Inmobiliarios De Córdoba (CACIC)	Inmobiliarios	Disminución de la población/decrecimiento de la actividades comerciales /necesidad de diversificar	Foro del Centro/ Sociedad del Centro
Cámara Empresaria del Autotransporte de Cargas de Córdoba (CEDAC)	Transporte de descarga	Usos del espacio público	Sociedad del Centro
Cámara de Comercio de Córdoba (CCC)	Comerciantes	Degradación ambiental/Usos del espacio público/Decrecimiento de la actividades comerciales	Actividades de concertación con Sec. Gral. de Control, Fiscalización y Convivencia Ciudadana. Reconocida por varios actores como un grupo activo y relevante
Bolsa de Comercio de Córdoba	Empresarios	Decrecimiento de la actividades comerciales	Sin dato
Cámara de Turismo de	Sector privado del turismo	Decrecimiento de la actividades comerciales	Puesta en valor del Corredor Verde y



Córdoba		/necesidad de diversificar	Patrimonio histórico-Cultural del Itinerario Turístico que vincula el Centro con la Terminal de Ómnibus de Córdoba
Asociación Empresaria Gastronómica Hotelera de Córdoba (AEHHC)	Sector de gastronómicos y hoteleros	Decrecimiento de la actividades comerciales /necesidad de diversificar	Puesta en valor del Corredor Verde y Patrimonio histórico-Cultural del Itinerario Turístico que vincula el centro con la Terminal de Ómnibus de Córdoba, Asociación de amigos de la calle San Jerónimo
Cámara de Comerciantes Industriales y Mayoristas de Córdoba	Comerciantes Mayoristas	Movilidad/Decrecimiento de la actividades comerciales	Córdoba de las Campanas/ Sociedad del Centro/
Asociación de Playas de Estacionamiento de Córdoba	Playas de estacionamiento	Movilidad/ Decrecimiento de la actividades comerciales necesidad de diversificar	Sin dato

Empresas del sector privado		
Denominación	Tipo	Tema / Problema con el que se vincula
Ersa, Autobuses Santa Fe, Fonobus, etc.	Empresas de transporte, urbano e interurbano	Movilidad
Ecogas, Aguas Cordobesas. Empresas de Telefonía celular	Empresas de servicios	Infraestructura y servicios
Cotreco y Lusa	Empresas recolectoras de residuos	Invasión del espacio público, baja calidad ambiental
Patio Olmos	Shopping	Decrecimiento de la actividades comerciales
Cinerama, Gran Rex, Cine Teatro Córdoba, Patio Olmos, Cine Municipal Hugo del Carril	Cines	Decrecimiento de la actividades comerciales/Necesidad de fomentar actividades culturales y turísticas



Teatro Provincial San Martín, Teatro Real	Teatros	Decrecimiento de la actividades comerciales - Necesidad de fomentar actividades culturales y turísticas
Bancos, casas de cambio y préstamos.	Sector financiero	Decrecimiento de actividad com.
Playas de estacionamiento		Movilidad / Decrecimiento de actividad com.
Prensa escrita, radios y canales de televisión local	Medios de comunicación	Apropiación
Empresario Héctor Fiorani	Gran empresario	Decrecimiento de la actividades comerciales

Sector de Ciencia y Técnica / Colegios profesionales		
Denominación	Tipo	Tema / Problema con el que se vincula
Instituto de Investigación y Formación en Administración Pública (IIFAP) /UNC. Facultad de Ciencias Sociales	Universidad Pública	Funcionamiento del Estado
Observatorio Urbano de Córdoba UNC: Dpto. de Geografía – Fac. de Filosofía y Humanidades; (IIFAP); Instituto del Ambiente – FAUD; Instituto de Investigación de Vivienda y Hábitat – (INVIHAB) FAUD; Instituto de Estadísticas – Fac. Cs. Económicas; Centro de Investigaciones Acústicas y Luminotécnicas (CIAL)	Universidad Pública	Gestión y planificación urbana
Instituto Superior de Estudios Ambientales- UNC (ISEA)	Universidad Pública	Gestión Ambiental
Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la (FAUD)/ UNC Consejo Directivo.	Universidad Pública	Infraestructura
Centro de Investigaciones Acústicas y Luminotécnicas (CIAL)- FAUD/UNC	Universidad Pública	Infraestructura/ Necesidad de fomentar actividades culturales y turísticas
Instituto Superior en Investigación del Transporte (ISIT)/ Facultad de Ciencias Exactas Físicas y Naturales (FCEFYN)/UNC	Universidad Pública	Movilidad
Universidad Católica de Córdoba UCC	Universidad Privada	Funcionamiento del Estado



Universidad Blas Pascal	Universidad Privada	Necesidad de fomentar actividades culturales y turísticas
Colegio de Arquitectos de la Provincia de Córdoba.	Colegio profesional	Necesidad de ampliar la oferta comercial y de servicios
Colegio de ingenieros de la provincia de Córdoba.	Colegio profesional	Necesidad de ampliar la oferta comercial y de servicios
Colegio de Abogados	Colegio profesional	Necesidad de ampliar la oferta comercial y de servicios/Grupo de importancia en el nodo Tribunales-Municipalidad
Federación de Entidades Profesionales Universitarias de Córdoba.	Colegio profesional	Necesidad de ampliar la oferta comercial y de servicios

Asociaciones civiles			
Denominación	Actor que representa	Descripción (según problema o tema con el que se relaciona)	Actividades o proyecto en el que se involucra
Cooperativas de cartoneros	Servidores urbanos	Servicios, invasión del espacio público/ degradación ambiental	Oferta de servicios
Cámara de Inquilinos Córdoba	Inquilinos	Infraestructura y Servicios/Decrecimiento poblacional	Control de prestaciones de organismos y empresas de servicios
Relevando peligros	Usuarios y residentes	Infraestructura y servicios, Invasión del espacio público	Control de prestaciones de organismos y empresas de servicios
Red Ciudadana Nuestra Córdoba	Múltiple	Movilidad; baja calidad ambiental; decrecimiento poblacional, sensación de inseguridad	Análisis y propuestas
Nuestra Córdoba	Empresarios	Marginalidad social y discriminación	Asistencia social
Córdoba Mejora	Empresarios	Decrecimiento actividades comerciales/necesidad de ampliar oferta comercial y de servicios	Promoción
Biciurbanos	Ciclistas	Movilidad	Promoción



Asociación de Mujeres Meretrices de Argentina (AMMAR)	Meretrices	Decrecimiento act. com. Necesidad de ampliar oferta comercial y de servicios/Usos del Espacio Público	Promoción
Asociación de vecinos, usuarios y consumidores del centro	Vecinos	Seguridad, promoción social, infraestructura	Promoción
Centro Vecinal	Vecinos	Seguridad, promoción social, infraestructura	Promoción
Unión de Colectividades e Inmigrantes de Córdoba (UCIC)	Inmigrantes	Necesidad de promocionar actividades turísticas y culturales/Usos del Espacio Público. Marginalidad social y discriminación	Asistencia Social
Centro de Promoción del Adulto Mayor	Adultos mayores	Apropiación/Necesidad de difundir actividades turísticas y culturales	Promoción
Observatorio de Seguridad Ciudadana	Ciudadanos	Sensación de inseguridad	Análisis y propuestas

Otros			
Denominación	Actor que representa	Descripción (según tema con el que se relaciona y/o problema sobre el que actúa)	Proyecto en el que se involucra
Asociación Gremial de Empleados de Comercio (AGEC)	Empleados de comercio	Decrecimiento de la actividades comerciales/ necesidad de potenciar actividades turísticas y culturales	Sociedad del Centro
Asociación Bancaria "La Bancaria", Sociedad de Empleados de Bancos	Empleados bancarios	Decrecimiento de la actividades comerciales	Sin Dato
SUOEM - Sindicato Unión Obreros y Empleados Municipales	Empleados municipales	Funcionamiento del Estado	Sin Dato
Unión de Trabajadores del Turismo, Hoteleros y Gastronómicos de la República Argentina, (UTHGRA) Secc. CBA.	Trabajadores del Turismo, Hoteleros y Gastronómicos	Decrecimiento de la actividades comerciales/ necesidad de potenciar actividades turísticas y culturales	Sin Dato
Iglesia Católica	Creyentes		Plan de Recuperación del Alma de la Ciudad (Agencia Córdoba Turismo)



❖ **Consideraciones a partir de los datos relevados**

El relevamiento de las áreas de gobierno indica algunas cuestiones sobre la ingeniería estatal y su funcionamiento. Por parte del Estado Nacional, se presenta la dificultad de establecer el modo que sus políticas podrían afectar al Área Central puesto que estamos frente a una situación de cambio de gobierno, lo que se traduce en cambios en la organización de ministerios, funciones y políticas. Al no existir continuidad en los organismos del Estado, resulta difícil aun determinar los organismos con competencia, ya que las políticas nacionales se encuentran en un nivel incipiente de formulación y comunicación, por lo que resulta complicada su detección.

Se reconoce, no obstante, el peso de organismos de financiamiento que están financiando la renovación del tendido de cloacas, fuente de conflictos asociados al problema de infraestructura y servicios.

Respecto al estado provincial, cabe señalar dos cuestiones. La primera se refiere a la poca alternancia en los partidos que han gobernado en los últimos períodos, a lo que se suma una escasa capacidad de los partidos minoritarios para controlar o limitar las decisiones que propone y ejecuta el partido de gobierno. El segundo se refiere a su composición y funciones, ya que el Estado provincial se compone de varios entes autárquicos encargados de brindar algunos servicios (como la energía eléctrica o gestión de las terminales de ómnibus) además de las de control, promoción, etc., lo que vuelve dificultosa la articulación de estos organismos con otros, así como su control.

Entre los organismos detectados se destaca el Ministerio de Agua, Ambiente y Servicios Públicos por la cantidad de áreas y organismos, con injerencia en los problemas que hacen a este estudio.

En cuanto al gobierno municipal, éste tiene la particularidad de brindar algunos servicios (como el de recolección de residuos) por medio de las empresas tercerizadas, las cuales expresan falencias (sobre todo en lo que hace a la recolección diferenciada) que no parecen ser atendidas por el gobierno municipal, o al menos, no resultan claros los mecanismos que éste tiene establecidos para su control y monitoreo. Las áreas que cobran relevancia dentro de la órbita municipal son la Secretaría de Planeamiento e Infraestructura y la Secretaría de Control Fiscalización y Convivencia Ciudadana por la cantidad de áreas a cargo en relación con los problemas analizados en este estudio.

Finalmente, y como un elemento común al Estado Provincial y Municipal, cabe señalar el rol de los gremios que nuclea a sus empleados y las problemas que estos provocan en la prestación de servicios cuando se producen conflictos gremiales, y la inexistencia del trabajo interdisciplinario en cuestiones como la venta ilegal, donde se vuelve necesario el desarrollo de políticas que nucleen a varias áreas para resolver las causas y no sólo controlar los efectos.

En relación con las organizaciones no gubernamentales, se destaca el rol de la Cámara de Comercio y la Iglesia Católica por su protagonismo e interacciones con organismos de gobierno, y las Cámara de Corredores Inmobiliarios de Córdoba (SACIC) y la Cámara de Comerciantes Industriales y Mayoristas de Córdoba, puesto



que se encuentran entre los miembros de varios de los proyectos detectados. Destaca también el accionar de la Red Ciudadana Nuestra Córdoba por la visibilidad que cobran sus acciones de difusión del conocimiento y acceso público a la información, y la Asociación Gremial de Empleados de Comercio (AGEC) que formó parte de la Sociedad del Centro. Una mención especial debe ser hecha respecto a la Agencia para el Desarrollo Económico de Córdoba –ADEC-, por la trayectoria y continuidad en el trabajo concertado y mancomunado entre el sector público y privado y por el interés que ha manifestado en relación con el área de estudio.

2.2. Reconocimiento de problemáticas y potencialidades según actores entrevistados

A partir de las entrevistas realizadas, cuyas fichas se encuentran en el Anexo I, se han elaborado dos cuadros: uno en el que se sintetizan las principales problemáticas y potencialidades que surgen de las mismas, y otro en que se mapean las mismas.



Cuadro: Reconocimiento de problemáticas y potencialidades según actores entrevistados

Referencias: **M**: Mapeo de Potencialidad o Problemática

ACTORES	PROBLEMÁTICAS	M	POTENCIALIDADES	M
AGENCIA CÓRDOBA TURISMO/ Programa de recuperación "Alma de la Ciudad". Consultor externo: Mauro Leone	Deterioro de patrimonio. Falta de mantenimiento.	X	Edificios patrimoniales relevantes para el área y para la ciudad: Iglesia Catedral, Cabildo, Iglesia de Santa Teresa, Rectorado de la UNC, Iglesia de San Francisco, Colegio Nacional de Monserrat, Iglesia Santa Catalina de Siena, Facultad de Derecho UNC, Basílica Nuestra Señora de la Merced, entre otros.	X
	Congestión vehicular. Falta de playas de estacionamiento.		En el centro se reconoce la identidad de la ciudad.	
	Vandalismo. Falta de atención que el estado le otorga a algunos espacios.		En cuanto a la comercial hay mejores precios.	
			El Centro es un lugar lleno de contenidos, solo hay que organizarlos y ver "que combina con qué".	
			"Lo político" es un tema. Tratan de trabajar entre rangos menores para poder llevar adelante las cosas.	
SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO e INFRAESTRUCTURA. Dirección de Redes Sanitarias y Gas	Los problemas y reclamos, aparecen mayormente en el Área Central. El centro es la cara de la ciudad.		En el área histórica (área más próxima a la plaza San Martín) existe una red de 200 mm, rara vez colapsa.	X
	En la zona del Mercado se deberá prever una obra de la misma escala de la que se menciona anteriormente, si en un futuro se estima densificar el área.	X	Alivianadores en redes existentes Bº Güemes – Nva. Córdoba – Alberdi, donde se presentan de manera sistemática los desbordes de líquidos cloacales. El Gob. Prov. otorgó \$ 50 millones para la obra de cloacas. La obra se desarrollará según los pliegos, en 395 días. El "portal de Güemes" debe tener un soporte de infraestructura acorde con el crecimiento actual y con las obras previstas por el gobierno teniendo en cuenta un mayor crecimiento futuro.	X



Daniel Bardagi	El Intendente Ramón Mestre creó el FOSAC, fondos para obras sanitarias, que es el 10% del consumo en la factura del agua.		Se realizó un acuerdo con el Gobierno de la Nación y el Gobierno de la Provincia; la Nación aporta el 66% y la Provincia el 33% con el objetivo de duplicar la capacidad de la planta potabilizadora de Bajo Grande, de 10.000 m3/s a 20.000 m3/s para 3.000.000 de habitantes	
	La obra que repotenciaría al Área Central se encuentra interrumpida. Esta obra está ubicada en la Plaza de la Intendencia. La empresa que estaba realizando la obra se fundió; ya se estaría trabajando en la re- adjudicación de la obra.	X		
SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO e INFRAESTRUCTURA Subsecretaría de Planeamiento Urbano. Leticia Gómez	Lento proceso de renovación, sobre todo en la zona del mercado. Ocupación del centro de manzana. Galpones y viviendas de una o dos plantas. Los propietarios de galpones y locales prefieren seguir alquilando con una buena renta a perder años de alquiler por el tiempo que se genere la factibilidad del proyecto y luego la obra. Además, no quieren perder la ocupación del centro de manzana ya que la normativa no permite su ocupación.	X	El centro de manzana tiene principalmente una función ambiental, donde se preserva suelo natural para plantación de árboles, para poseer suelo vegetal que absorba el agua de lluvia y para mitigar la isla de calor en el centro.	
	La renovación no se activa cambiando la norma. Hay situaciones en las que cuando en un sector se mejora la norma haciéndola más “permissiva”, con mayor altura y donde se mejora aún más el precio de la tierra, se obtiene un resultado inverso.		Se estaría trabajando en revisar la normativa con respecto a la altura propuesta para evitar la especulación y ralentizar aún más la renovación.	
	Los desarrollistas siempre han solicitado la construcción del centro de manzana, ahorrándose los costos de las excavaciones para cocheras como lo requiere la normativa para el área.		Se considera que el mejoramiento del espacio público puede producir dinámicas de valoración de ciertos lugares deprimidos, para lo cual desde la Secretaría se está elaborando un “plan de obras de mejoras del espacio público del Área Central”. No tienen definido el área de influencia; serían “proyectos” en el Área Central.	



			Desde la Subsecretaría de Planeamiento se está gestionando el financiamiento dentro del “programa de financiamiento del centro histórico” que otorga la Nación.	
	Actualmente no se están proponiendo mecanismos alternativos que activen la renovación.			
	Poca valoración de los espacios públicos. Se podrían realizar campañas de concientización para poder lograr apropiación. Las cámaras deberían brindar apoyo para la revalorización del espacio público.		Solo se destacan los proyectos singulares como el caso de Tarjeta Naranja y Capitalinas.	X
SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO e INFRAESTRUCTURA. Subsecretaria de Ambiente/ Dirección de Espacios Verdes. Dirección de evaluación de impacto Ambiental. Sr. Daniel Prina y Alejandra Toya	Los lugares con más carga de la ciudad son las peatonales y el parque Sarmiento, según mediciones. En el centro de la ciudad hay tanta carga, transitan tantas personas que se hace muy difícil el mantenimiento de los espacios.	X	Basura. Se está trabajando para mejorar el sistema de reciclaje. Los cartoneros se organizan recolectando cartones por varias cuadras y acopian en puntos fáciles de acceder. Están organizados por cooperativas, que son los “centros de reciclaje” junto con la CRECE, denominados “centros verdes”	
	En varios sectores, sobre todo en avenidas, los árboles y la iluminación están en la misma línea, los faroles de iluminación quedan confinados dentro de la copa de los árboles. Para mejorar las condiciones de iluminación y de seguridad solicitan podar los árboles, para poder realizar este trabajo se debe interrumpir el tránsito.	X		
	Reforestación: Los jóvenes arboles muchas veces quedan a expensas de la idiosincrasia de los frentistas.		Movilidad. Bici sendas: Se está trabajando en el cierre de un proyecto de 35 km de ciclo vías que pasarán por el centro además de recuperar las existentes. En espacios verdes se instalaran cargadores de celulares a modo de bici fija donde se conecta el celular activando la carga del mismo mediante el pedaleo continuo.	
	La reforestación en el Área Central se encuentra físicamente imposibilitada por tener un número importante de veredas muy angostas.	X	Proyecto de amigos de la calle San Jerónimo Es un proyecto, donde se está trabajando desde la actuación de varios actores que surgen desde el sector privado	X



			gestionando el cambio y renovación del espacio público para el mejoramiento de la calidad ambiental.	
	Las estrategias de mitigar la presencia de las palomas son elaboradas desde la Dirección de Higiene Urbana. También es considerada plaga la presencia de perros.			
	Personas en situación de calle compleja donde luego de haber trabajado sostenidamente con las personas, vuelven a la situación anterior agravando la problemática. Las personas son trasladadas a refugios de asistencia donde pueden compartir con otras personas la comida, baño y juegos; de igual modo no es tarea fácil			
	La calle San Martín, a horas de la noche es imposible transitar no solo por la inseguridad sino también porque visualmente las persianas ciegas y bajas no son atractivas. Se podría introducir, en primer lugar, iluminación para disminuir las situaciones de inseguridad con la incorporación de alguna actividad gastronómica.	X		
	La apropiación parece ser la clave en lo que respecta al espacio verde público. La cultura va marcando distintas posiciones y acciones negativas; para revertir eso hay que trabajar mucho y con todos los actores involucrados para realmente lograr el cambio.			
	Plaza de la Intendencia: desde la Dirección se observa que la misma responde a las demandas sociales. <i>“La plaza está bien así, a pesar que tenga el edificio central sin funcionamiento, en sectores no crezca el pasto, etc. Para lo que somos los cordobeses, para nuestra cultura e idiosincrasia, la plaza está bien”</i> . De todos modos, si	X		



	se quisiera realizar una importante obra de recuperación, actualmente el municipio no posee fondos para ese destino.			
DIRECCIÓN DE TRÁNSITO y TRANSPORTE Dirección de Tránsito. Director Raúl Dentevano	Desactualizada la normativa de playas de estacionamiento. Falta regular incompatibilidades con el Código de Edificación.		La revisión y el cambio de la normativa de playas de estacionamiento se está realizando en conjunto con la CEDUC mediante el Instituto de Estudios Urbanos.	
	La terminal de ómnibus genera mucho caos vehicular. Debería trasladarse a otro sector de la ciudad.		El Centro de Dirección de Capacitación de Transporte y Tránsito está elaborando un proyecto de completamiento del trazado de bicisenda que implica intervenciones en el Área Central.	
	El grave problema es que la gente no se apropia de lo público, de lo que es de cada uno de los ciudadanos.		Es permanente la regulación de la sincronización de los semáforos, según días y horarios de jornadas laborales y de fines de semana. Se están ampliando las áreas de semaforización en toda la ciudad.	
	Congestión vehicular dado por la gran cantidad de autos que ingresan al centro. Autos particulares donde solo viaja una sola persona. Es una situación caótica y para nada sustentable. No hay estudios actualizados de flujos de tránsito en el Área Central. Se maneja con datos prospectivos.			
	La gente estaciona el vehículo en lugares permitidos y prohibidos también. Es muy dificultoso el control total del área en cuanto a contravenciones			
	La Municipalidad no tiene la capacidad de fiscalizar todo lo que sucede en el centro. Para toda la ciudad, están operando 320 policías de tránsito, la misma cantidad que en los años 80.			
DIRECCIÓN GENERAL DE	En el área circula mucha gente. Todas las situaciones negativas la denuncia en las redes sociales.		El Área Central tiene un perfil comercial, turístico, funcionamiento de organismos públicos.	
	Venta ambulante, uso de cartelería indebida y no		Los principales consumidores del centro son las personas	



FISCALIZACIÓN y CONTROL y CONVIENCIA CIUDADANA. Subdirector de Fiscalización y Control. Juan Rinaldini	autorizada; las empresas de servicios no cuidan cuestiones de seguridad (si no hay materiales para cerrar los trabajos, los dejan abiertos sin advertencias); infraestructura (está sobre exigida porque ve superada la capacidad para la que fue planteada), revientan los cables por el consumo cuya proyección no se tuvo en cuenta. Los edificios no fueron pensados para tener aires acondicionados (quedan mal y además generan problemas de descargas).		que tienen sus trabajos en el área.	
	Focos de la venta ambulante: San Martín 0 al 400; Ituzaingó 200 al 500, San Jerónimo 0 al 100; 27 de abril 0 al 100.	X	Desde la Municipalidad se está llevando adelante un proyecto de alumbrado y renovación de las peatonales, canteros, ductos (Nuevas Centralidades)	
	Aparentemente los que trabajan en el centro y viven lejos no lo usan porque una vez que vuelven a su casa (le resulta lejos y caro para volver). Usan las ofertas de otras centralidades.		El precio de los locales expresa el nivel de actividad (y es más caro que cualquier shopping salvo el Patio Olmos)-	X
	La propia burocracia de la Municipalidad que no permite dar respuesta con la celeridad que necesitan. La Municipalidad no comunica bien.			
	Hay una cuestión cultural que descuida lo público y conlleva situaciones de riesgo (se ve en muchos aspectos, cruzamos por cualquier lado, manejamos sin cinturón, etc.) No hay responsabilidad social empresarial. <i>“Todos hacemos contravenciones en el nivel que nos toca”</i> .		Se necesita tener una marca. Lograr que los comerciantes trabajen en conjunto, quizás promoviendo fondos de promoción. Mayor comunicación, mapas que indiquen los tipos de comercio, señalética y manual de marca así como un protocolo de trabajo. Se trata de jerarquizar el espacio de comercios.	
	Algunas decisiones tomadas no tuvieron en cuenta la necesidad de los mantenimientos.			
DIRECCIÓN GENERAL DE	El centro tendría que poner mucho más peso en las actividades turísticas y culturales sobre las de servicios y administración.		El Área Central es un polo de servicios y administración pública. Las peatonales son un elemento distintivo y querido dentro de la ciudad.	X



FISCALIZACIÓN y CONTROL y CONVIVENCIA CIUDADANA Director del Área Central. Dr. Carlos Martineau			Las 17 cuadras de peatonales son el “corazón del Área Central”. Otros sectores de relevancia son los espacios verdes (Plaza San Martín, Plazoleta del Fundador, Plaza Colón, Plaza de la Intendencia, Paseo Sobremonte y Plazoleta de la Merced).	
	Estructura vial concéntrica: Esto genera aún más complicaciones en el tránsito, transporte y los accesos.	X	El conjunto de la Catedral, el Cabildo y la plaza San Martín son el icono de la Ciudad. El valor de la Catedral es único en América. Y debe ser puesto en valor a disposición de la sociedad y de los turistas.	X
	El conjunto. Catedral, Cabildo y la plaza San Martín. Todo el año estos espacios y elementos significativos deben estar despejados de cualquier otro artefacto/ elemento que interfiera su imagen y su entero disfrute. Cabe aclarar que se pueden llevar a cabo eventos particulares pero que no demoren más de dos días en retirar todo los elementos requeridos para ese fin.	X	El Mercado Norte se ha convertido en un elemento gastronómico de muy buen nivel.	X
	Tránsito vs Terminales de Ómnibus: La existencia de las dos terminales de ómnibus son generadoras del gran caos de tránsito en el centro y en ciudad.	X	Se están haciendo trabajos de mantenimiento y recuperación de fuentes. Se ha pintado la fuente del Paseo Sobremonte y la de la Plaza de la Merced, entre otras.	X
	Gran cantidad de vehículos privados. Confluencia en horarios pico. Todos entran y salen a la misma hora, el transporte público en esas horas está colapsado.			
	La estructura y funcionamiento de la Municipalidad es muy compleja. Cada dirección con una parte particular del problema.			
	La existencia de galpones, estaciones de servicios, locales de repuestos de autos y motos no son apropiados para un centro histórico con patrimonio de gran valor como el de Córdoba.	X		



	Venta ilegal a nivel general se ha trasladado de la calle San Martín hacia la zona del Mercado Sur.	X		
	La Plaza de la Intendencia está en estado precario. En la instalación abandonada de la ex central de tránsito se han producido hechos de violencia. Teniendo en cuenta que el edificio fue “de avanzada” para la ciudad es difícil decidir qué hacer. La presencia de la cancha de fútbol en el medio de la ciudad parece que no coincidiera con la dinámica del Área Central.	X		
	El arbolado urbano inapropiado (levantan las veredas) en lugares emblemáticos como la Plazoleta de la Iglesia de la Compañía y la peatonal Trejo considerados por la gente como valor patrimonial.	X		
	Por la noche y los fines de semana el centro muere. No hay actividades que congreguen. Se están llevando a cabo acciones para que comercios claves habrán por la noche.			
	El problema de las palomas es un problema mundial.			
	<p>Área peatonal:</p> <p>Los carros azules, además de estar deteriorados con su derecho adquirido, cada vez amplían aún más su área de ocupación.</p> <p>Los kioscos, que avanzan sobre la línea de edificación ocupando cada vez más espacio peatonal.</p> <p>Mesas y sombrillas de los bares. Ocupan grandes superficies de las peatonales. Debería tributar, cobrar por publicidad, o que sean todas iguales, etc. Cabinas de teléfono obsoletas. “usadas como baños”. Ya se han podido retirar todas para llevar a ese mínimo porcentaje. Teóricamente tienen que estar operativas.</p>	X	Un buen porcentaje de cabinas de teléfono obsoletas (usadas como baños) ya se han podido retirar. Quedando solo las operativas.	



	Cableados expuestos: El problema de la contaminación visual que generan los cables en el espacio público, colgando de un lado a otro. Aun no se identifican los responsables.			
	Los accesos de los vehículos al área peatonal en horarios nocturnos son inmanejables. Realizan mudanzas o descarga de mercadería con fletes de gran porte que rompen todo el solado.	X		
	Limpieza y recolección de basura/reciclaje: existen dos tipos de servicios actualmente, uno idéntico al de todos los barrios y otro que es el barrido. En las áreas peatonales se hidrolaba una vez y se barre 3 veces por día. De todos modos sigue estando sucio. Le gente no se acostumbra a llevar los desechos dentro del bolsillo.			
	Los cartoneros: El plegado, el acopiado y la entrega a horario de los cartones se manejan de forma desordenada ya que los comerciantes poco cooperan en la actividad. Los cartoneros tienen que desarmar cajas, desplegar la basura para clasificarla, acopiarla y transportarla en el espacio público. No se contempla las necesidades de estos trabajadores.			
	Es muy débil la apropiación y el cuidado del espacio público por parte de la sociedad en general.			
SECRETARÍA DE GOBIERNO, PARTICIPACIÓN	La Plaza de los Presidentes argentinos tiene gente de noche (porque hay luz) todo el tiempo. Se trabaja muchísimo con los policías.	X	Las áreas céntricas están tratando de que la gente vuelva al centro. La Municipalidad ha organizado actividades culturales que han ayudado a eso (Noche de los Museos y caminatas nocturnas).	
	La zona del mercado es una zona roja. La presencia de travestis no implica conflictos	X	Es notoria la cantidad de personas que pasan por el centro. Estaba degradado; el CPC está contribuyendo a darle vida	



CIUDADANA y DESARROLLO SOCIAL. Dirección de Centros de Participación Comunal - Mercado de la Ciudad. Osvaldo Ortiz	necesariamente (hay un número elevado de pobladores que prefieren que estén por seguridad).		(con luminarias) y actividades culturales.	
	La prostitución infantil aumentó un 100% (dato perceptivo).		El mercado se recuperó (hoy casi es un museos). No tienen grafitis desde que lo pintaron.	X
	Cartoneros hay varios focos pero un punto crítico es la cripta de Rivera Indarte.	X		
	Falta de "vida" en algunas calles de noche, pero eso implica problemas de gestión ya que implicaría un trabajo de mantenimiento antes de que las actividades diurnas vuelvan a comenzar. Sería difícil acomodar los recursos.			
SECRETARÍA PRIVADA. Dirección de Turismo. Sebastián Valenti	Falta de información respecto a intereses culturales, patrimoniales y turísticos por parte de la policía.		La Manzana Jesuítica, Patio Olmos y Güemes constituyen un núcleo de gran actividad y afluencia turística.	X
	Discordancia de horarios de los museos e iglesias con otras actividades turísticas.		Los Capuchinos en un punto importante también. (Si bien esta fuera del área, es importante tener en cuenta para comprender como se está dando dinámica. Interpretar de allí la demanda vs oferta en relación al Área Central).	X
	Deterioro de la calidad e imagen del espacio público.		La plaza San Martín es otro punto importante, de aquí parten los circuitos, desde aquí se comienzan a ubicar los turistas, sería como el centro del centro.	X
	Escaso tiempo de hospedaje en la ciudad. No más de 2/3 noches.		Lo Patrimonial: Lo más relevante del área y de la ciudad es su patrimonio cultural, principalmente la Manzana Jesuítica declarada como Patrimonio de la Humanidad, y las iglesias.	X
	Las autovías y las autopistas acortan distancias. Los turistas puede elegir en hospedarse en la ciudad con tarifas más bajas y desde allí visitar los distintos valles. Es importante aclarar que los hospedajes que más funcionan en verano no son precisamente los del Área Central.		La cercanía a las Sierras constituye un fuerte atractivo.	



	Con respecto a la ocupación hotelera presenta un 50% / 60% todo el año.		Hay que tener en cuenta también que la ciudad posee el Río Suquía y que potencialmente podrían ser otro atractivo turístico como en cualquier parte del Mundo.	X
	Para los turistas es más referente y representativo el Patio Olmos que la Cañada.	X	La Manzana Jesuítica junto al Patio Olmos, la oferta gastronómica de Güemes y la Iglesia de los Capuchinos configuran un núcleo muy intenso.	X
			Los Mercados Sur y Norte podrían posicionarse como fuertes atractores turísticos como los mercados de varias ciudades del mundo.	X
			La Ciudad de Córdoba es fuerte en turismo en los fines de semana largos.	
			La temporada de verano anterior la ciudad creció un 3% con respecto al año anterior y las sierras bajaron un 7%. La ciudad se posiciona con respecto a las Sierras.	
			Es muy positivo el bus que se implementó desde la Terminal de Ómnibus al Aeropuerto.	
			Con respecto al origen y dinámica turística hay que tener muy en cuenta la cantidad de habitantes estudiantes universitarios que posee la ciudad, siendo aproximadamente el 10% del total. Esto genera un movimiento turístico por parte de los familiares que viven en otras provincias manifestando realizar actividades turísticas y de compras en la Ciudad.	
FEDERACIÓN AGENCIA PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO	El Área Central siempre ha sido un tema preocupante.		El Mercado Norte es otra zona donde evaluar actividades para desarrollar. Hay posibilidades culturales, gastronómicas u otras	X
	El área cercana a la Terminal de Ómnibus es una zona donde hay muchas cosas para recuperar.	X	El área histórica ofrece muchas posibilidades de desarrollo con perfiles diferentes	
	Sensación de inseguridad.			



DE CORDOBA (ADEC) Gerente Técnico. Jorge Pellicci	Sería muy positivo mantener las vidrieras iluminadas y sin cortinas metálicas, lo cual implicaría, seguridad, control y mejor iluminación. Ya eso al centro le da una atracción. No vas a ir a un área peatonal donde haya cortinas de chapa bajadas. No hay nada que ver, no hay nada que hacer.			
	Hay muchos actores con miradas distintas. Todos se sienten propietarios o con mayores derechos. Cuando se habla con los actores, todos parecen tener un proyecto.			
	La Municipalidad necesita mostrar cosas			
	La ADEC es una institución que tiene proyección más allá de las gestiones municipales, entonces es la institución que puede garantizar que un proyecto se pueda mantener en el largo y mediano plazo. No quiere decir que lo tenga que resolver ADEC, porque no lo pueden hacer solo. Se pueden juntar voluntades, generar proyectos interesantes, pero hace falta la acción del Estado, los inversores.			
CAMARA EMPRESARIAL DE DESARROLLISTAS URBANOS. Prosecretario, integrante de la Comisión de Urbanismo de	El Área Central está deprimida, subutilizada y degradada. Hay que modificar, cambiar y mejorar varias cuestiones para poder lograr que la gente “quiera” y “pueda” vivir en el centro como así también generar las condiciones para que los empresarios de la construcción puedan desarrollarse y generar rentabilidad.		El Área Central tiene la ventaja de poseer todos los servicios (agua, luz, cloaca y gas), además de tener la mayor cantidad de instituciones, zonas bancarias, una dinámica comercial importante.	
	Las playas de estacionamiento, generan huecos en el tejido urbano del centro ocupando los centros de manzana generando manzanas “cariadas” en toda el área.			



CEDUC. Arq. Atilio Buglioti	Esta situación sumada a la normativa actual, no alientan la posibilidad de generar residencias en el Área Central, porque no les conviene sacar los tinglados de los centros de manzana dado que se pierde aún más rentabilidad, y por ende, no se dan las condiciones para desarrollar viviendas, locales, etc.			
	Escasa rentabilidad de las playas de estacionamiento. La gente, en general, estaciona en todos lados, donde está permitido y donde está prohibido. No hay control en la vía pública, a lo que se suma la falta de educación.			
	Hay que tener presente también que existen playas que no estarían habilitadas, localizadas en lugares estratégicos, y la Municipalidad no acciona frente a esta irregularidad.			
	La Ordenanza no estaría promoviendo el desarrollo de nuevas residencias. Habría que modificar y adecuar la Ordenanza que permita la construcción de las dos primeras plantas ocupando el centro de manzana para estacionamiento y en las otras plantas, residencia. El centro de manzana debería ser construido como terraza verde, etc.; podría ser como un zócalo de estacionamiento y locales comerciales. Los estacionamientos soterrados son inviables por la presencia de la cota de arenas de río a muy baja profundidad que supone un elevado costo para este tipo de construcciones.			
	No existen operativos legales para salvar trabas que generan muchas veces propietarios que no quieren vender sus propiedades, juicios sucesorios, etc.; la plusvalía tiene que estar a favor del desarrollo.			



Escasa oferta de estacionamiento para las nuevas residencias y para las demandas que surjan de la dinamización general del área, dado que aumentaría la cantidad de población en el Área Central.			
Precaria de calidad del espacio público. Los espacios verdes de calidad son esenciales para la promoción de la residencia. La costanera es potencialmente el espacio verde más importante.	X		
Falta de controles en la vía pública y de regularización de lo que está fuera de ordenanza o ley.			
Escaso trabajo de inclusión referido al patrimonio de la humanidad. La inclusión es un tema esencial y está totalmente vinculado al patrimonio.	X		
Falta de trabajo de inclusión en el Parque de las Heras. Eso es degradación social.	X	Es positivo el uso que le dan los peruanos a la Isla de los Patos sobre el Río cuidan el espacio, cuando se retiran, queda todo limpio.	X
El Patrimonio se cae a pedazos. Las ordenanzas y las supuestas acciones del estado municipal para la conservación, llevan a una situación de la pérdida total del patrimonio.			
Los residenciales que están funcionando sin ningún tipo de habilitación.			
La "Zona Roja" y la zona de los boliches; ver de qué manera se convive con ello. Hay zonas rojas en el mundo en donde turísticamente constituye un atractivo. Con esto se deja la inquietud sin prejuicio de qué hacer con esta situación.	X		
El transporte es fundamental. Es clave a la hora de		Algo que cambió positivamente en el centro, es la oferta	X



	elegir dónde vivir, y si se puede, dónde trabajar también. Esta situación se agrava si se tiene en cuenta el deficiente transporte público.		gastronómica que se generó en el Mercado Norte dado que ahora se puede ir a almorzar.	
CÁMARA DE CORREDORES INMOBILIARIOS DE CÓRDOBA (CACIC)	“El centro es feo y muy sucio”		El centro es principalmente comercial, posee tiendas exclusivas y necesarias.	
	Por la noche hay mucha sensación de inseguridad. La situación de las calles peatonales queda despoblada cuando finaliza el horario comercial. No hay movimiento, no hay nada abierto, no se puede ir a tomar algo.		La gente mayor de edad buscan departamentos en el centro con la condición de que no sean construcciones nuevas, <i>“quieren edificios de paredes con espesor”</i> .	
	Esta situación se agrava en los horarios nocturnos de los fines de semana. Hay zonas de las peatonales que son “tomadas” por los manteros y por la venta ilegal.	X		
	La gente joven, sobre todo familia jóvenes, buscan otros lugares para ir a vivir, no elige el centro.		En cuanto a lo comercial, el Área Central se caracteriza por ser la más elegida, no así en la vivienda, siendo nueva Córdoba la primera en ventas y alquileres.	
	<i>“Las manifestaciones y los cortes de las calles, hacen que la gente no quiera venir a centro, no se puede entrar y muchas veces no se puede salir”</i>			
	El mal aspecto de los indigentes pernoctando y viviendo en las plazas, sobre todo en la Plaza San Martín.	X		
	El problema de la plaga de las palomas y su relación con la vegetación (aquí la vegetación toma una connotación negativa por “atraer” a las palomas). <i>“Se deberían sacar todas las enredaderas”</i> .			
	El tema movilidad y acceso al centro es una condicionante para <i>“tener ganas de venir al centro”</i> . La accesibilidad al centro es una locura; en horario administrativo y comercial es un verdadero caos.			
	Las propiedades en edificios de “valor patrimonial” en corredores “poco valorados” (ejemplo Av. Olmos no así	X	En las galerías comerciales se han reactivado y están bastante bien. Se acomodaron los precios; la oferta y	X



	Cañada) sufren una disminución considerable del valor de la propiedad. Suelen ser departamentos grandes con depreciado valor del mercado y difíciles de vender.		demanda se encuentran en un precio más bajo.	
	Córdoba no es un mercado internacional de interés. Córdoba no es rentable, es una cuestión de macroeconomía.		Lo potencial de Córdoba, es el turismo: los valles, los aspectos culturales, históricos y religiosos.	
	Las principales zonas con problemas son la del Mercado Norte y la zona de la Terminal de Ómnibus. Ambas manifiestan cuestiones negativa	X	El centro constituye el punto geográfico. Donde se da la mayor concentración. Es lo más importante dentro de la ciudad.	
	La zona del Mercado Norte cambia cuando se termina el horario comercial; la zona queda muerta porque no vive nadie allí.	X	La zona del Mercado Norte, con una marcada actividad comercial; por lo tanto, la zona tiene su dinámica, en el sentido que se venden y se alquilan locales y depósitos, es una zona muy buscada para eso.	X
	Respecto de la zona de la Terminal de Ómnibus, nadie busca esa zona para residencia; es una zona deprimida a nivel "ambiental"; la sensación de inseguridad es marcada. Se caracteriza por la presencia de viviendas en estado precario de la construcción, viviendas tipo conventillos. "Es fea la zona".	X	Potencialmente la costanera del río sería una zona de oportunidad para la renovación con el desarrollo de viviendas.	X
	La Cañada es un eje que separa la zona comercial fuerte de lo residencial. De la Cañada al Oeste es otra cosa.	X	La Cañada en un eje con muy buena dinámica en cuanto a lo residencial y gastronómico. Buena calidad ambiental.	X
	El Bv. Illia separa marcadamente el Centro de Nueva Córdoba; tanto es así que no permite la extensión de la tendencia de crecimiento, densificación y dinámica de Nueva Córdoba hacia el centro.	X	Los ejes Cañada, Bv. Illia / Bv. San Juan, Av. General Paz / Av. Vélez Sarsfield, Av. Colón / Av. Olmos, Av. Chacabuco / Av. Maipú hasta Humberto Primo son las zonas con más dinámica comercial y residencial del Área Central. Poseen la demanda más marcada del área.	X
	Hay zonas muy oscuras, sin iluminación, hay mucha inseguridad, el olor a cloaca es tremendo y además las			



veredas están rotas.			
El tema de la basura también constituye un gran problema. La recolección de basura tiene desfasados los horarios, perjudicando ampliamente la accesibilidad y la movilidad, sobre todo en las primeras horas de las jornadas laborales.			
El deterioro ambiental que presenta el área influye directamente en el valor de las propiedades del centro.			
Hay una desvalorización de las propiedades del Centro con respecto a las de Nueva Córdoba; para la misma cantidad de metros cuadrados de un departamento, en Nueva Córdoba vale U\$S 80.000 y en el centro, U\$S 65.000			
Otro tema a considerar son las manifestaciones en el Centro, respecto de lo cual son clave los gremios.			
El problema es la falta de continuidad y el mantenimiento: <i>“la gente sigue viendo cosas que están por hacer”</i> , que ya se han hecho pero como no se mantienen parece que nunca se hace nada.			
Falta de compromiso y cuidado de lo público por parte de la sociedad en general. El público y el privado. El político es un emergente social. Hay falta de educación. Lo que es de todos no es de nadie.			
El tema de las terrazas verdes está totalmente descontextualizado.			
El político argentino, los 8 meses antes de las elecciones, necesita mostrar para perpetuarse; luego que consigue ganar, comienzan a jugar otros tipos de prioridades e intereses que muchas veces, digamos siempre, no coincide con las propuestas. Comienzan			



	con períodos de ajustes y negocios personales.				
	Falta de control del espacio público.				
CÁMARA EMPRESARIA DEL AUTOTRANS- PORTE DE CARGAS DE CÓRDOBA (CEDAC) Presidente y Gerente: Alberto Arata y Rolando Pérez	El centro es la zona de abastecimiento. Debería ser más relevante de lo que es en relación a lo patrimonial. La delimitación es la que se encuentra entre el cuadrante entre los Bulevares (Bv. Illia, Guzmán, Cañada/ Sta. Fe, hasta Pza. España.	X	Se trabajó conjuntamente con la Municipalidad y con la Cámara de Comercio para la elaboración de la normativa que rige en la actualidad.		
	Falta mantenimiento.		Existen actividades culturales que le inyectan vitalidad al área. Es una forma de meter gente en el centro.		
	El tránsito es caótico. Creen que la solución a los problemas es complicada porque hay que desalentar el uso de vehículos particulares, corredores, etc. Deberían involucrarse las Direcciones de tránsito y Transporte.				
	Sensación de inseguridad, para el abastecimiento se obliga a ingresar con carros manuales y creen que están expuestos al arrebato.				
	Ya no es tan accesible.				
	De noche queda sin vida				
	No se cumple la normativa: la Municipalidad implementa cambios en la normativa y no lo comunica; utilitarios que ocupan las zonas de descarga. El pago de las multas implica un costo constante y alto para los transportistas.				
	No existen espacios de concertación y diálogo con la Municipalidad. La relación que tienen con la Dirección de Tránsito es de conflicto. Creen que reciben un trato injusto.				
CÁMARA DE COMERCIO DE	Patio Olmos como punto/centro. Se lo identifica como “fenómeno Patio Olmos”, situación que “amenaza” el sostenimiento comercial del AC.	X	Las peatonales adquieren relevancia sobre el Área Central; se las denomina Micro Centro. Éstas, a su vez, están caracterizadas por sectores.	X	



CÓRDOBA (CCC) Director General Cristian Pastore.	Relacionado fuertemente con la “manzana Jesuítica”, constituye una desvalorización del paseo comercial por las peatonales. La sensación en que el Patio Olmos se lo relaciona fuertemente con lo Patrimonial y lo Turístico más que a toda el ÁC. <i>“La manzana Jesuítica termina en el centro”</i> . Patio Olmos tiene grandes MARCAS. Es la principal competencia. Faltan políticas para “sostener el centro”.			
	Peatonales: Los solados de la peatonal están permanentemente rotos. Los adoquines no permiten un andar cómodo y seguro. No existe uniformidad en el piso de las peatonales, “son todos distintos”. Los diseños del Arq. Miguel Ángel Roca sobre las peatonales se los debería poner bajo la crítica y el análisis ponderando la situación actual teniendo en cuenta que han cambiado los conceptos de consumo en áreas comerciales.	X	La zona del Mercado Norte, zona identificada como de promoción, referenciando a los trabajos del IPLAM.	X
	Peatonales: La contaminación visual que genera la diversidad de formas de cartelera, sobre todo la que sobresale de la Línea Municipal, en calles donde las veredas son angostas; vehículos han sufrido accidentes porque han arrastrado con los mismos.	X	Los propietarios de grandes locales que tienen comercio en el Área Central insisten en quedarse y mejorar sus locales y en muchos casos intervienen positivamente en la mejora continua del ÁC. <i>“Intervienen y quieren el centro”</i> .	
	Existe una ordenanza de cartelera, la cual está en análisis para realizarle modificatorias. En cuanto a las ordenanzas, faltaría el control para la fiscalización del cumplimiento de las mismas.	X	La tendencia o la moda del consumo de la indumentaria deportiva, ha dado como resultado la conservación de grandes superficies de locales de grandes marcas. La calidad y estética de estos locales, al ser franquicias de marcas, poseen una buena estética que aporta a la calidad del ÁC.	
	Peatonales: La plaga de las palomas es un problema que influye en la calidad del espacio.	X	Zona del Mercado Norte se ha puesto de moda como punto gastronómico.	X



	<p>A partir de los años 90, aproximadamente, las grandes marcas se fueron del centro. Las grandes superficies de locales comenzaron a subdividirse para ampliar la rentabilidad, perdiendo así calidad de los grandes locales dando como resultado <i>“pequeños locales de menor calidad”</i>.</p>			
	<p>La complejidad de los procedimientos para la habilitación de negocios hace que al comerciante se vea debilitado en sus ánimos de emprender por la gran burocracia que debe atravesar. En muchos casos, directamente desiste de instalar un comercio. El sistema de Ventanilla Única, no estaría funcionando como corresponde.</p>			
	<p>Para gestionar la problemática del Área Central se propone crear un ente autárquico la administración del Área. Ente independiente que funcione como un CONSORCIO del Área Central, enfocado en el área peatonal para resolver de modo independiente las problemáticas que presenta el área.</p>			
<p>CÁMARA COMERCIALES INDUSTRIALES Y MAYORISTAS DE CÓRDOBA. “CÓRDOBA DE LAS CAMPANAS”.</p>	<p>El Área Central está degradada, característica que se expresa en el deterioro del espacio público. La causa no está en las particularidades de una calle Eso es una forma de atomizar el problema. Hay que entender la problemática del centro como algo integral. Es un problema complejo, y la solución nunca está ligada a la solución de las partes sino a través de un trabajo asociativo, donde todas las partes y actores actúen según un mismo lineamiento, camino o marca. Una unidad que actué como un “paraguas” que abarque todo.</p>		<p>Como el mismo centro es diverso, hay que reconocer que hay áreas con cierta identidad</p>	



Distrito Comercial y Cultural.” Mary Ortolany de Huespe Arq. convocada para el proyecto.	Falta de apropiación por parte de actores y de la sociedad en general. Pertenencia, palabra que aparece como clave en todo lo que tenga que ver con el hacer ciudad. Si no hay apropiación es muy difícil llegar a concretar algo.		La importancia del conocimiento de la evolución histórica de la ciudad para conocer las razones y poder ponerlas en valor, como es el caso del Mercado Sur y la calle Bs. As., en los comienzos de la actividad comercial.	X
	Falta de propuestas desde el estado para abajo. La comunicación con explicación de fundamentos de porqué se deciden los cambios es la clave para conseguir que los diversos actores se vayan involucrando de a poco. Cuando pueden ver y experimentar cambios que aunque sean mínimos, la dinámica es otra.			
	Armonizar y elevar la calidad de vida del espacio a través de una Imagen. Son fundamentales las intervenciones en el espacio público porque ahí transcurre la vida de la ciudad, porque desde allí comienzan los cambios.			
	Referida al trabajo para poder en marcha Córdoba de las campanas: La gente comienza a cansarse al ver tanto empeño y trabajo va perdiendo fuerza y motivación. Tanto es así que la iluminación colonial que se colocó en el sector, a medida que se fue rompiendo, no fue repuesta; las columnas sin sus faroles fueron utilizadas para atar con alambres, la señalización vial.			
ASOCIACIÓN EMPRESARIA HOTELERA GASTRONÓMICA DE	El Ejido Municipal de la Ciudad de Córdoba es uno de los más grandes; esta es una de las razones por la cual a la Municipalidad se le hace tan complicado y dificultoso la administración de tan diversas problemáticas y por ende la del ÁC.		Dentro de la Ciudad el centro Histórico es el área más importante en relación a las actividades turísticas, gastronómicas, culturales y comerciales.	X
			“Córdoba es Historia y Cultura”. Es destacada y	X



CÓRDOBA Director Ejecutivo Sr. Fernando Faraco.			fundamental la declaración del Patrimonio de la Humanidad para el turismo.		
	Hay mucha afluencia de “turismo universitario” que viene por varios meses a estudiar pero se hospedan generalmente en hostels por lo que no poseen datos y estadísticas e ello.			Según la Asociación Internacional de Congresos y Convenciones Córdoba, se encuentra en el tercer lugar de ciudades argentinas de turismo de reuniones.	
	A nivel turístico, la actividad comercial que presenta el AC es de suma importancia, por lo cual lo que ofrece el centro comercial y su calidad hace a la afluencia turística. El Área Central muere a la noche”, “es tierra de nadie”; esto constituye un problema.			La presencia en workshops (receptivos e institucionales) en relación al turismo ha ido posicionando a la Ciudad. Las promociones en Mendoza y Chile van siendo relevantes en la medida que cada vez más mendocinos y chilenos visitan a Córdoba, situación que no se había presentado hasta el momento.	
	No se pueden realizar encuentros masivos gastronómicos en el AC porque NO posee capacidad de albergar encuentros masivos y por la dificultad de las posibles vías de evacuación.			1er lugar Bs. As.; le siguen Santa Fe y Rosario, entrerrianos, mendocinos y por último los internacionales.	
	Los departamentos equipados o amueblados están fuera de ley, no están registrados, son competencia desleal para los hoteles. Los residenciales no están inscriptos. Los hostels no presentan continuidad en el tiempo. Abren por un tiempo limitado, pueden llegar a funcionar por pocos meses.			Se está trabajando mucho para promover la ciudad en verano, con la modalidad de “antes de ir a los valles y sierras....visite la ciudad”. Se promocionan entre 3 y cuatro días. Si bien el hotel con más trabaja en verano es el Holiday Inn en zona Norte, algunos hoteles con pileta en el AC central serían los más acordes para esa época del año.	
	Zona de la Terminal, residenciales con trabajo ilegal, por hora y trata de personas.	X		En el Área Central, precisamente el en micro centro, la actividad gastronomía se desarrolla durante el día solo los días de semana, exceptuando algunos casos en corredores principales. El momento más fuerte del año, en relación a la gastronomía, es durante la vacaciones de julio (vacaciones escolares).	X
	La tipología de los Hoteles en Córdoba sometida a la Ley de fomento turístico no promueve hoteles de 4 y 5			La Cañada tiene su propia identidad y dinámica tanto diurna como nocturna con respecto a lo gastronómico, tendencia	X



	estrellas. Si bien hay con esa categoría implícita no la pueden “certificar y promocionar como tal”.		cada vez más marcada en los últimos años.	
			Los propietarios del hotel aún en construcción en calle Caseros casi Vélez Sarsfield han conseguido un préstamo con el cual terminarían la construcción.	X
			En el proyecto del complejo de Capitalinas se incluye la construcción de un hotel de la cadena internacional Radisson.	X
			Apoyo a nivel institucional al proyecto “Asociación de amigos de la calle San Jerónimo” (fiscalización y control en la zona: se hizo intervenir a nivel policial en residencias que practicaban trata de personas menores de edad).	X
FAUDI UNC. Fernando Díaz Terreno Docente- Investigador, miembro del Honorable Consejo Directivo en representación del Claustro Docente	El Área Central tiene forma de magma, antes que de cuadrícula. Habría que incorporar los barrios aledaños porque interactúan con el área. Se ha ido expandiendo, expansión del corredor de la Cañada, de B° Gral Paz y Nueva Córdoba, Alberdi, Güemes. Hay que entender al Área Central ya no como un área de una ciudad sino como de un área metropolitana.	X	El centro es la postal de la ciudad. Tiene un soporte infraestructural potentísimo, aloja las instituciones y espacios culturales de relevancia. Concentra identidad (ambigua y difusa). Es una postal. Cuando se habla de Córdoba se piensa en Sierras pero también en La Cañada, en las Iglesias y en la Plaza San Martín.	X
	La vida nocturna se presenta diferente que durante el día: La peatonal se muere por la noche.		La Cañada, por influencia de Nueva Córdoba tiene vitalidad las 24 hs.	X
	Hay degradación pero es posterior a la que se dio en otras ciudades de Latinoamérica		Cumple una función metropolitana, para cuestiones de salud grave, la gente asiste al Área Central, para hacer trámites, la gente asiste al Área Central.	
	Hay zonas tugurizadas, como la zona de la Terminal.	X	Las zonas de valor son las peatonales y galerías, La Cañada tiene un gran valor paisajístico. Sus edificios tienen gran calidad.	X
	Presenta problemas de movilidad, acceso y estacionamiento. Hay un incentivo del uso de vehículos particulares y no hay propuestas de plantear un sistema		Otras zonas de gran valor arquitectónico y urbano: zona de la Cañada, parte de Bv. San Juan y parte de Av. Colón).	X



	multimodal.			
	No ha habido políticas integradas que buscaran revertir el fenómeno de degradación. Se perdió el interés por la planificación. Antes existía un vínculo más directo entre la Facultad y la Municipalidad (los técnicos eran docentes). Eso ya no pasa.			
	Se presenta pérdida de población.			
	Zona del Mercado Sur se encuentra subutilizada.	X		
INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN y FORMACIÓN EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA (IIFAP) Silvana Fernández Docente e investigadora.	Los ciudadanos de los barrios de ingresos más bajos y necesidades básicas insatisfechas, ubicados en la periferia, no invierten en venir al centro, porque no encuentran elementos que los constituyan identitariamente.		Diversificación en las propuestas culturales. Tiene buenas experiencias con la feria del libro (que puede visitarse los fines de semana cuando el centro está más descongestionado).	X
	Hay que entender la elección del transporte individual también como una elección “racional” frente a la imprevisibilidad que existe del servicio por el modo en que se comportan los gremios.			
	La falta de colaboración institucionalizada también se observa en las organizaciones. (caso Red Ciudadana Nuestra Córdoba). Es un espacio de mucho valor, más allá de que a veces no se avanza más que en formalidades o enunciados de buena voluntad, pero ayudan a ir creando una agenda y a que las autoridades deban dar cuenta de cuestiones que plantean).			
	Los usos diferenciados y segmentados (por días y horarios) construyen imaginarios respecto al centro como un lugar “deshabitado y peligroso”.			



ASOCIACIÓN SIMPLE CÁMARA DE INQUILINOS Victoria Postiguillo.	De difícil acceso y caos del tránsito.			
	Puntualmente las áreas donde está la Municipalidad, la Av. Colón y la Av. General Paz son críticas por las frecuentes manifestaciones de toda índole.			
	La mayoría de los edificios del Área Central carecen de mantenimiento, lo cual ocasiona múltiples conflictos entre inmobiliarias, locadores y locatarios.			
HECTOR FIORANI Presidente de Córdoba Nuestra, asociación civil sin fines de lucro. Integra el Consejo Directivo de la Cámara de Comercio del Área Central, Socio de la Cámara de Mayoristas de Córdoba	Los procesos digitales de las administraciones públicas podrían ser una amenaza ocasionando la pérdida de la necesidad de venir al centro.		La relevancia del Área Central es absoluta. El centro tiene todo. En el centro se encuentra el ADN de la ciudad y del ciudadano, los hoteles más importantes y el Patrimonio.	
	Debilitamiento poblacional y comercial. Las familias patricias o tradicionales de Córdoba que antes vivían en el Centro y en Nueva Córdoba, se fueron a sectores con mejores condiciones de habitabilidad.		Potencialmente los dueños de las tierras (locales, galerías, edificios, estacionamientos, etc.) son los que podrían comenzar a exponer sus preocupaciones.	
	Comercialmente los shoppings ofrecen mejores condiciones ambientales y estacionamientos.	X	Córdoba Nuestra. Puesta en valor del contexto de la manzana, <i>área buffer</i> del Patrimonio de la Humanidad. Córdoba Nuestra: 4 manzanas del Monasterio San José.	X
	Falta de residentes que generen y dinamicen distintas actividades; si no vive nadie es casi imposible otras actividades complementarias a las que ya se vienen realizando.		La calle Caseros es la única calle peatonal que no tiene persiana ciega y tiene iluminación nocturna.	X
	El centro no posee marketing. Hay adolescentes que aún no conocen el centro.			
	Las iglesias y el patrimonio son causas “duras” para la renovación del área.	X		
	Degradación del espacio público.			
	Venta ilegal. La toma del espacio público.			



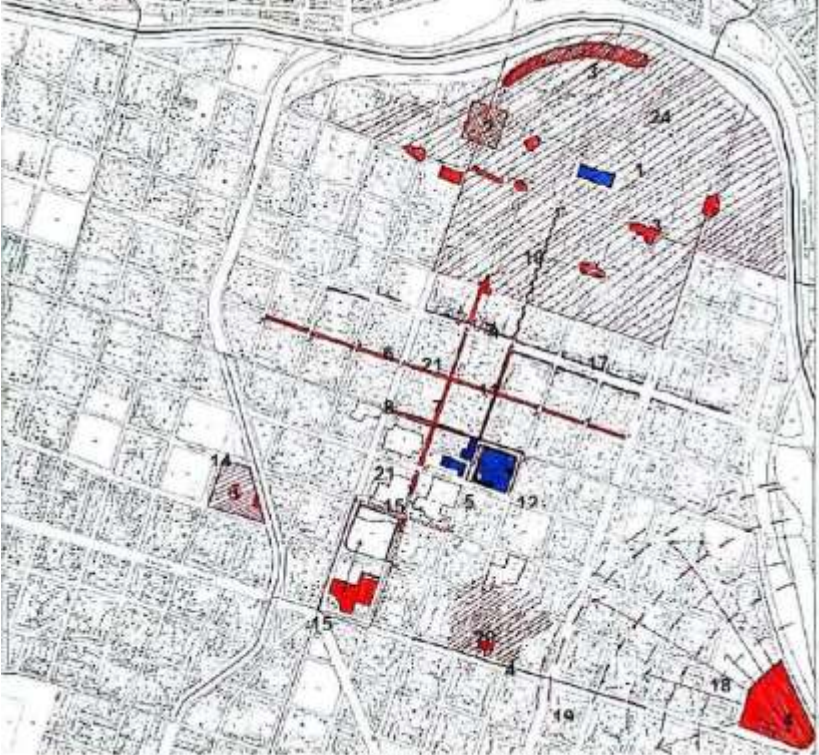
	Falta de Iluminación. Inseguridad.			
	Dificultades para la accesibilidad.			
	Competitividad sobre el ejercicio de poder del que gobierna; ésta sería una de las razones por la que no prosperan estas acciones.			
	Los choques entre los distintos gobiernos -Municipio y Provincia-, al momento de concretar acciones conjuntas para llevar a cabo las resoluciones de los problemas, entran en juego cuestiones de poder y ego lo que condiciona que se concreten las obras.			
	El estado es el dueño del espacio público; no sirve de nada que un privado invierta todos sus recursos dentro de su propiedad si cuando sale a la calle, tenés las veredas rotas, no hay seguridad, hay venta ilegal...			
	El centro constituye una ciudad dentro de una ciudad mayor.			
ASOCIACIÓN DE VECINOS, USUARIOS y CONSUMIDORES DEL CENTRO Martín Lanzo Vicepresidente	Existencia de prostitución. Algunos vecinos lo prefieren por una cuestión de seguridad (hay una paradoja porque se espera de ellos y no de la policía).	X	Comodidad de vivir en el centro. Posee todos los servicios sumado a que la Municipalidad atiende a las demandas porque es el Área Central, hay acceso a oportunidades.	
	Existencia de droga en los últimos 10 años. La droga no tiene solución. Necesidad que actué la policía.		Lugares de relevancia son la Plaza Ruchi y Plaza de los Presidentes Argentinos. La primera es una puerta de entrada del turismo, la segunda es un punto de encuentro.	X
	Inseguridad.			
	Falta de espacios verdes.			
	El distrito 2: Tiene mayor participación porque tienen más necesidades y considera que tienen más sentido de identidad. El distrito 1 son más individualistas, no se preocupan	X		



	por el otro, están de paso. De todos modos, los viejos se están muriendo y los jóvenes no se quedan.			
UNIÓN DE COLECTIVIDADES E INMIGRANTES DE CÓRDOBA	Por la zona de la Terminal de Ómnibus hay algunas pensiones donde se establecen principalmente paraguayas. Hay otras en la zona del Hospital San Roque, pero no es significativo en número de personas que se hospedan allí.	X		
Marta Guerrero Presidente	Hay senegaleses en algunos hostels de la calle San Martín y hay otro en San Martín y Tablada	X		




Cuadro: Mapeo de problemáticas según actores entrevistados

PLANO DEL ÁREA CENTRAL	PROBLEMÁTICAS
<p>Gráfico del Área Central con localización de problemáticas identificadas por actores entrevistados</p>  <p>Gráfico del Área Central con localización de problemáticas identificadas por actores entrevistados</p> <p>Fuente: Elaboración propia.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lento proceso de renovación en la zona del Mercado Norte (galpones, estaciones de servicio, locales de repuestos de autos y motos no son apropiados para un centro histórico) 2. En la Plaza de los Presidentes Argentinos hay gente en situación de calle. 3. En el sector del Mercado Norte se desarrolla una zona roja y sobre costanera se instalan locales bailables. 4. Las dos Terminales de Ómnibus son generadoras del gran caos de tránsito. 5. La Catedral, el Cabildo y la plaza San Martín, están permanentemente obstaculizadas visual y físicamente por carpas y escenarios. 6. Los lugares con más carga simbólica de la ciudad son las peatonales y el parque Sarmiento. 7. El Área peatonal posee baja calidad del espacio público. Gran contaminación visual. 8. Los accesos de los vehículos de gran porte al área peatonal en horarios nocturnos sin autorización destruyen el solado y los equipamientos. 9. El punto crítico de los cartoneros en las peatonales es la Cripta de Rivera Indarte. 10. La calle San Martín de noche es insegura y con baja calidad visual, sobre todo por las persianas bajas. 11. Hay zonas de las peatonales que son "tomadas" por los manteros y por la venta ilegal. 12. Indigentes pernoctando y viviendo en la Plaza San Martín. 13. La reforestación en toda el área central se encuentra físicamente imposibilitada por tener de veredas muy angostas. 14. La Plaza de la Intendencia está en estado precario. Instalación abandonada de la ex Central de Tránsito. La obra ubicada en la Plaza de la Intendencia que repotenciaría el suministro de gas al área central se encuentra interrumpida. 15. Para los turistas es más referente y representativo el Patio Olmos que La Cañada. Patio Olmos como punto/centro. Se lo identifica como "fenómeno Patio Olmos", situación que "amenaza" el sostenimiento comercial del ÁC. 16. En toda el área: deterioro del patrimonio y falta de mantenimiento. 17. Los edificios de viviendas patrimoniales son poco demandados (Colón / Olmos) sufren una disminución considerable del valor de la propiedad. 18. La zona de la Terminal de Ómnibus está deprimida. Residenciales con trabajo ilegal, por hora y trata de personas. Hay zonas turgurizadas. 19. El Bv. Illia separa marcadamente el Centro de Nueva Córdoba; tanto es así que no permite la extensión de la tendencia de crecimiento, densificación y dinámica de Nueva Córdoba hacia el Centro. 20. Zona del Mercado Sur: se encuentra subutilizada. 21. Las iglesias y el patrimonio son causas "duras" para la renovación del área. 22. En la zona del Mercado Norte se deberá prever una obra de adecuación de redes sanitarias si en un futuro se estima densificar el área.



Cuadro: Mapeo de potencialidades según actores entrevistados

PLANO DEL ÁREA CENTRAL	POTENCIALIDADES
<p data-bbox="271 384 1144 432">Gráfico del Área Central con localización de potencialidades identificadas por actores entrevistados</p>  <p data-bbox="607 1209 808 1225">Fuente: Elaboración propia.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Edificios patrimoniales relevantes: Iglesia Catedral, Cabildo, Iglesia de Santa Teresa –Monasterio San José de Carmelitas Descalzas–, Rectorado de la UNC, Iglesia de San Francisco, Colegio Nacional de Monserrat, Iglesia Santa Catalina de Siena, Facultad de Derecho UNC, Basílica Nuestra Señora de la Merced, entre otros. 2. El conjunto de la Catedral, el Cabildo y la plaza San Martín conforma el ícono de la Ciudad. 3. La Cañada es un eje con muy buena dinámica en cuanto a lo residencial y gastronómico. Buena calidad ambiental. 4. Las 17 cuadras de peatonales son el “corazón del Área Central”. 5. Espacios relevantes: Plaza San Martín, Plazoleta del Fundador, Plazas Colón, de la Intendencia, Paseo Sobremonte y Plazoleta de la Merced. 6. La Manzana Jesuítica, el Patio Olmos y el barrio Güemes constituyen un núcleo de gran actividad y afluencia turística. 7. El Mercado Norte se ha convertido en un elemento gastronómico de muy buen nivel. 8. Los corredores Bv. San Juan, Av. General Paz / Av. Vélez Sarsfield, Av. Colón / Av. Olmos, Av. Chacabuco / Av. Maipú hasta Humberto Primo son las zonas con más dinámica comercial y residencial del Área Central. 9. Otras zonas de gran valor arquitectónico y urbano son: el entorno de La Cañada, sectores del Bv. San Juan y de Av. Colón. 10. Córdoba Nuestra. Puesta en valor del contexto de la Manzana Jesuítica, área buffer del Patrimonio de la Humanidad. 11. Proyectos singulares: edificios de Tarjeta Naranja y Capitalinas. 12. Proyecto de Amigos de la calle San Jerónimo. 13. La reactivación de las galerías comerciales y su buen estado en general. 14. El Río Suquía podría ser potencialmente otro atractivo turístico y una oportunidad para la renovación con el desarrollo de viviendas. 15. Los Mercados Sur y Norte podrían posicionarse como fuertes atractores turísticos. 16. La nueva obra de aliviadores en redes de cloacas existentes B° Güemes – Nva. Córdoba – Alberdi es un tema infraestructural muy necesario y positivo para el Área Central.



2.3. Caracterización de temas clave, problemas y actores involucrados

➤ **Infraestructura**

El problema de infraestructura y servicios se refiere las falencias de la estructura física y de servicios del área bajo estudio. Se expresa a través deficiencias en la prestación de servicios públicos y mal estado de edificios y calles de la ciudad.

A nivel nacional se reconoce el accionar del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda por medio de la Secretaría de Obras Públicas que elabora, propone y ejecuta la política nacional referida a obras públicas e hídricas.

A nivel provincial, se reconocen el Ministerio de Agua, Ambiente y Servicios Públicos, Ministerio de Vivienda, Arquitectura y Obras Viales, la Agencia Córdoba de Inversión y Financiamiento S.E.M. - (ACIF) perteneciente al Ministerio de Inversión y Financiamiento que tiene a cargo el financiamiento o la gestión de financiamiento para la ejecución de obras; la Empresa Provincial de Energía de Córdoba (EPEC), que tiene a cargo el transporte y distribución de energía eléctrica; la Secretaría de Recursos Hídricos que define las líneas de rivera y zonas posibles de ser renovadas en los márgenes de los ríos y el Instituto de Planificación del Área Metropolitana (IPLAM) cuya injerencia no se pudo determinar.

Los actores reconocidos en actividades de control y gestión del nivel provincial son: el Ente Regulador de Servicios Públicos (ERSEP) y la Terminal de Ómnibus Córdoba Sociedad del Estado (TOCSE), pertenecientes al Ministerio de Agua, Ambiente y Servicios Públicos y el Ministerio de Finanzas por medio de la Secretaría de Innovación y Modernización de la que depende Defensa al Consumidor y Lealtad Comercial, cuya potencialidad para ejercer la función no se pudo determinar.

A nivel municipal se reconoce el accionar de las siguientes áreas: como agente con posibilidad de promover y/o gestionar aspectos que hacen a las cuestiones físicas, el Instituto de Planificación Municipal (IPLAM Ciudad) que actúa dentro de la esfera de la Secretaria Privada y que está llevando adelante tareas de mejoras en áreas peatonales y calles (además de “La puesta en valor del corredor verde y patrimonio histórico-cultural del itinerario turístico que vincula el centro con la Terminal de Ómnibus de Córdoba. Calle San Jerónimo-27 de abril). La Secretaria de Planeamiento e Infraestructura, de la cual se desprenden la Subsecretaría de Planeamiento Urbano y la Subsecretaria de Ambiente donde funciona la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental.

Desde el sector privado aparece el accionar de las empresas de servicios y de recolección de residuos junto a cooperativas de cartoneros que tienen a cargo la prestación del servicio de recolección dentro de las áreas donde existe restricciones para el ingreso de camiones.

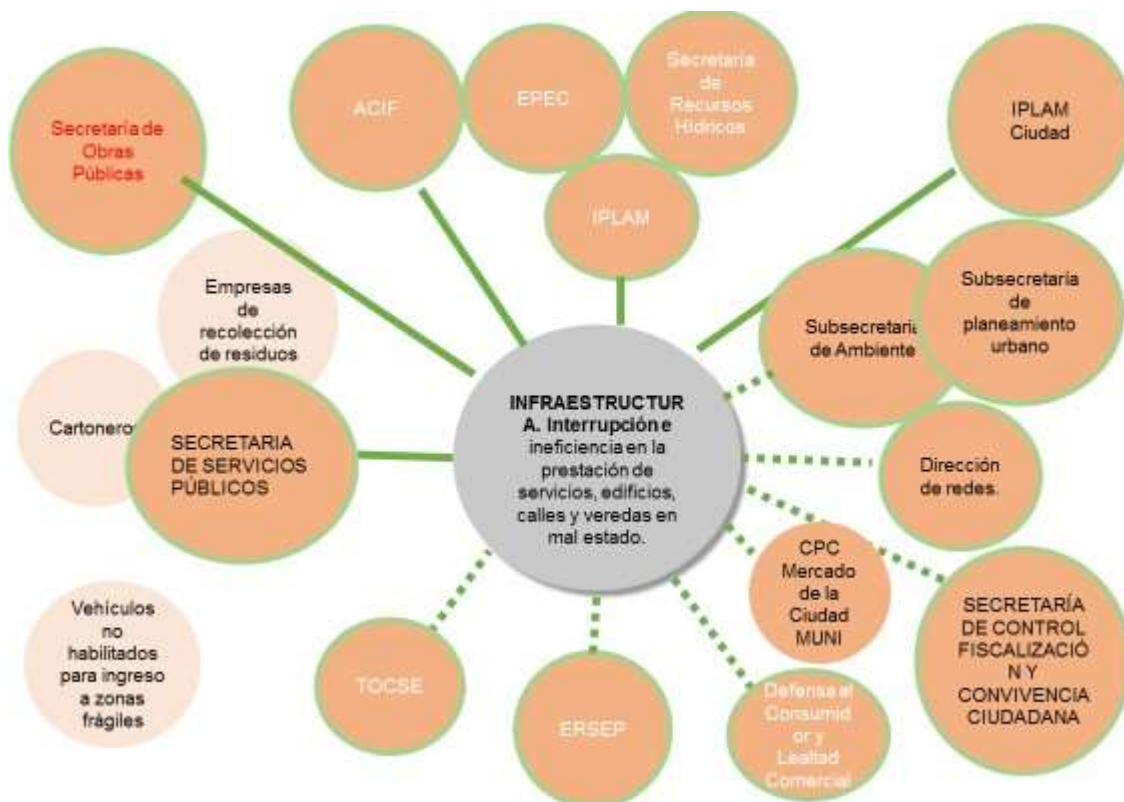
En cuanto a las tareas de control y gestión, se reconoce el accionar de la Dirección de Obras Viales y la Dirección de Redes Sanitarias y Gas, encargada de gestionar problemas vinculados a las redes de servicios; la Dirección de Espacios Verdes que tiene a cargo el mantenimiento de espacios verdes y la Secretaría de Control Fiscalización y Convivencia Ciudadana por intermedio de la Dirección General de



Fiscalización y Control y la Dirección del Área Central, que está llevando adelante tareas de mantenimiento (aunque sus directivos declaran que no es responsabilidad de ellos).

También se reconoce el accionar de la Dirección del Centro de Participación Comunal Número 10, que lleva adelante tareas de mantenimiento de luminarias y adecuación de espacios públicos cuando se plantean actividades por parte de los Centros Vecinales.

Dentro de las organizaciones sociales se detecta el accionar de la *Cámara de Inquilinos* y la organización *Relevando peligros*, que cumplen funciones de denuncia y control y la *Red Ciudadana Nuestra Córdoba*, que desarrolla tareas de análisis y propuestas. La incidencia de estas organizaciones no pudo ser ponderada, más allá de su visibilidad en los espacios digitales.



Referencias

Actor que desarrolla tareas de Gestión y Promoción de aspectos físicos o vinculados a espacios de concertación.	—
Actor vinculado a actividades de Control y Gestión.	—
Actor desvinculado de los espacios de Concertación y Decisión con potencialidad para realizar aportes.	- - -
Actores vinculados a la generación del problema o sobre los que no se poseen datos.	...



El esquema permite reconocer el peso relativo del Ministerio de Agua, Ambiente y Servicios Públicos y la Secretaría de Planeamiento e Infraestructura, debido al número de dependencias con injerencia en esta temática.

➤ **Movilidad**

Los problemas vinculados a la movilidad hacen referencia a problemas en la accesibilidad para usuarios que se trasladan en distintos medios de transporte, producto de la congestión vehicular y de peatones, insuficiencia en la oferta de estacionamientos y en el servicio público de pasajeros.

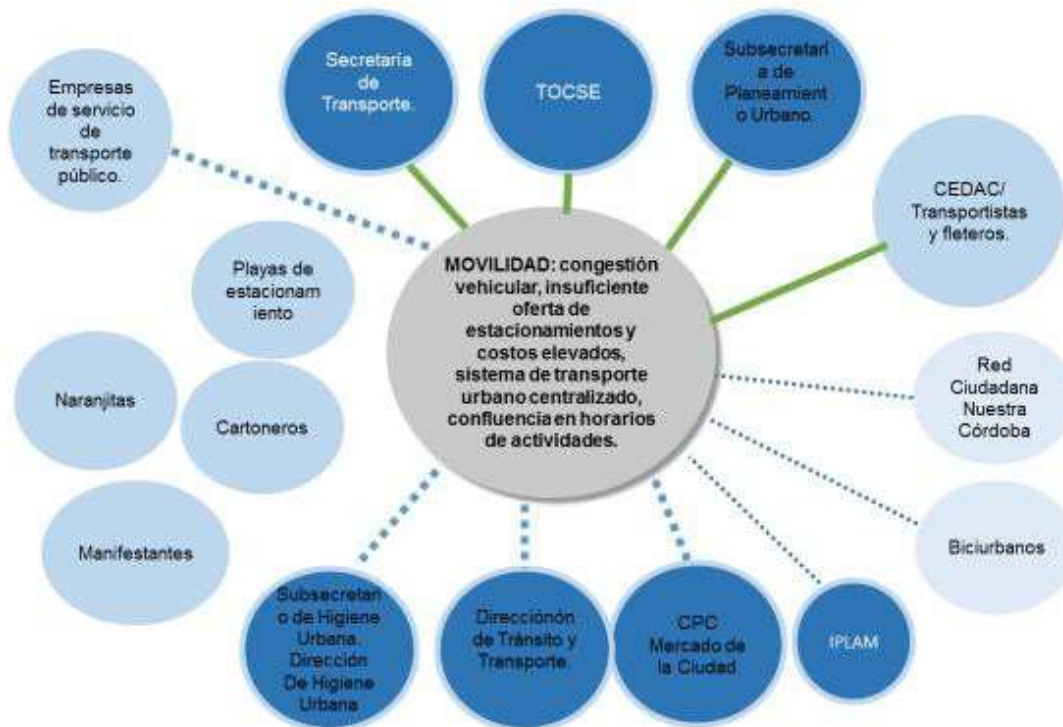
Entre los actores gubernamentales con posibilidad de incidir en aspectos físicos se reconocen a nivel provincial: la Secretaría de Transporte revisando los recorridos asignados a las empresas de transporte público y la Terminal de Ómnibus Córdoba Sociedad del Estado - (TOCSE) que tiene potestad para decidir la ubicación de las terminales de ómnibus y anexos.

A nivel municipal: la Subsecretaría de Planeamiento Urbano que otorga habilitaciones (en ocasiones por medio de excepciones) a emprendimientos que podrían ampliar la oferta de estacionamientos.

Con una capacidad sin determinar, se reconoce al Instituto de Planificación del Área Metropolitana - (IPLAM) que orienta su accionar al espacio metropolitano vinculado a Córdoba Capital.

Los organismos con injerencia en acciones de control y gestión sobre este problema son: por parte de la Municipalidad, la Secretaria de Servicios Públicos por medio de la Dirección de Tránsito que es la encargada de controlar el cumplimiento de la normativa vigente; la Secretaria de Servicios Públicos por medio de Subsecretaria y la Dirección de Higiene Urbana que son quienes controlan la prestación del servicio de recolección de residuos urbanos, pudiendo modificar los horarios de recolección, y la Dirección de Espacios Verde, dependiente de la Secretaría de Planeamiento e Infraestructura, cuyas tareas de mantenimiento suelen alterar la circulación de vehículos y peatones.

Dentro del sector no gubernamental, entre los actores con capacidad de ser convocados a los espacios de concertación, se encuentra la Cámara Empresaria del Autotransporte de Cargas de Córdoba (CEDAC) que impulsó la elaboración del Decreto N° 1422 que regula el Abastecimiento, Carga y Descarga en la ciudad, y entre los actores que no han detectado participaciones en instancias de discusión y concertación se ubican: la Red Ciudadana Nuestra Córdoba y el colectivo Biciurbanos. Las acciones de colaboración se han producido entre la Cámara Empresaria del Autotransporte de Cargas y Descarga de Córdoba (CEDAC) y la Municipalidad en el marco de la Fundación del Centro.



Referencias

Actor que desarrolla tareas de Gestión y Promoción de aspectos físicos o vinculados a espacios de concertación.	—————
Actor vinculado a actividades de Control y Gestión.	——— ———
Actor desvinculado de los espacios de Concertación y Decisión con potencialidad para realizar aportes.	- - - - -
Actores vinculados a la generación del problema o sobre los que no se poseen datos.	

➤ **Usos invasivos del espacio público y baja calidad ambiental**

Los problemas vinculados a usos invasivos del espacio público y la baja calidad ambiental encuentran puntos de conexión entre ellos y el de infraestructura.

El problema de la invasión del espacio público hace alusión a las obstrucciones y degradaciones que se producen en la vía pública como consecuencia de apropiaciones que inhiben o limitan el uso libre, seguro y compartido de los espacios públicos. Muchas de estas apropiaciones son el resultado de las múltiples actividades que se desarrollan en el área, pero resultan invasivas en el momento que se desarrollan en espacios inadecuados o superpuestas a otras que no resultan compatibles. Un problema asociado a los anteriores es el que hemos denominado baja calidad ambiental y se expresa a través de condiciones de contaminación de visual, sonora, del suelo y del aire. Las causas se vinculan al uso intensivo que recibe el área,

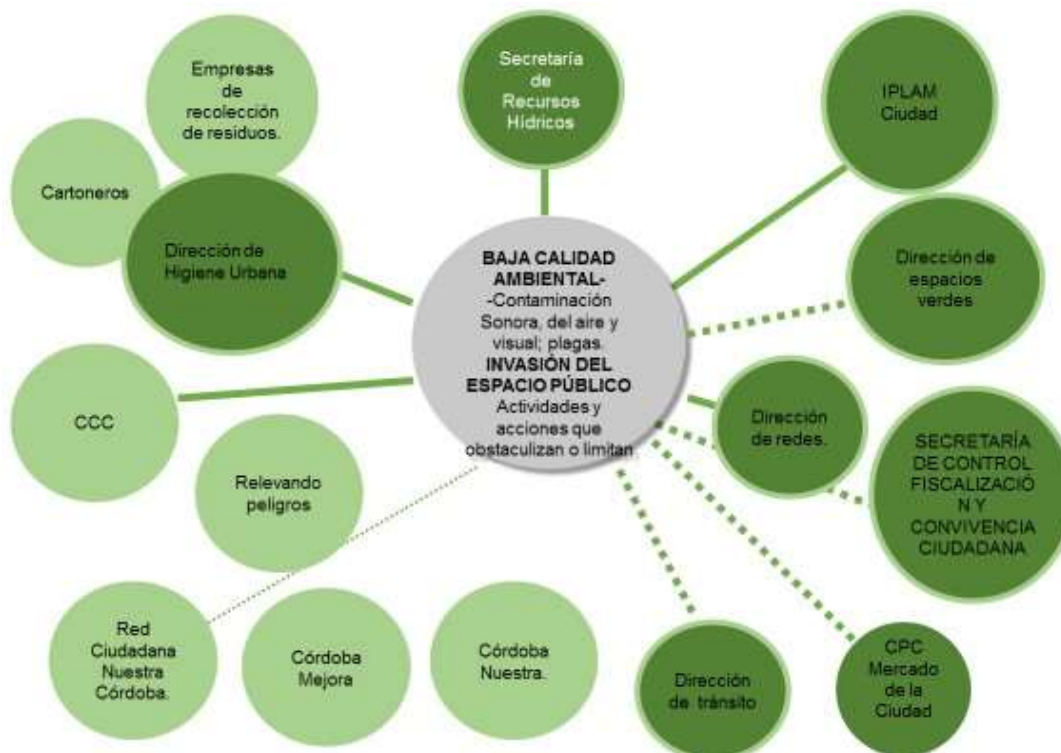


a las deficiencias en la infraestructura y los servicios nombrados anteriormente y a usos y prácticas culturales que refuerzan los problemas antes mencionados.

La gestión de los problemas asociados a los usos del espacio público y la calidad ambiental se ubican en mayor medida dentro de la esfera municipal (con excepción la Secretaría de Recursos Hídricos que corresponde al nivel provincial).

Dentro del ámbito municipal sobresale la Dirección General de Fiscalización y Control por la cantidad de direcciones y áreas que intervienen en cuestiones que hacen a este problema: la Dirección de Área Central; la Dirección de Control de Cartelería y Publicidad; la Dirección de Control Integral de la Vía Pública; la Dirección de Espectáculos Públicos; la Dirección de Ferias y Mercados y la Dirección de Habilitación de Negocios. Luego se encuentra la Dirección del Centro de Participación Comunal del Mercado de la Ciudad, la Dirección de Tránsito, la Dirección de Redes Sanitarias y Gas, la Dirección de Espacios Verdes y la Dirección de Higiene Urbana. El área abocada al trabajo con personas en situaciones de vulnerabilidad se encuentra la Dirección de Desarrollo Social. En cuestiones que hacen a aspectos físicos, se reconoce el accionar de la Dirección de Turismo, responsable estatal del proyecto *“Puesta en valor del corredor verde y patrimonio histórico-cultural del itinerario turístico que vincula el centro con la Terminal de Ómnibus de Córdoba. Calle San Jerónimo-27 de Abril”*.

Por parte de las asociaciones, se reconoce el trabajo de la Cámara de Comercio que viene desarrollando tareas conjuntas con la Secretaría de Control, Fiscalización y Convivencia Ciudadana. Por otro lado, se reconoce a la Fundación Relevando Peligros que releva e informa a los organismos públicos sobre riesgos presentes en la vía pública; Nuestra Córdoba y Córdoba Mejora que realizan tareas de asistencia social en el primer caso, y promoción del empleo, en el segundo, y la Red Ciudadana Nuestra Córdoba por los estudios y foros propuestos.



Referencias

Actor que desarrolla tareas de Gestión y Promoción de aspectos físicos o vinculados a espacios de concertación.	—————
Actor vinculado a actividades de Control y Gestión.	— — — — —
Actor desvinculado de los espacios de concertación y decisión con potencialidad para realizar aportes.	—————
Actores vinculados a la generación del problema o sobre los que no se poseen datos.	

➤ **Decrecimiento de la población y dificultades para el desarrollo de actividades económicas, culturales y otras**

Dentro de los problemas sociales, cabe analizar aspectos que se ven interrelacionados y vinculados a problemas analizados en apartados anteriores.

En términos generales, los datos censales indican un decrecimiento considerable de la población así como un cambio en su composición según edades; sin embargo, se reconocen situaciones dispares al interior del área de estudio.

En cuanto a los vaivenes en la actividad comercial, sus actores reconocen un cambio en el perfil de los clientes, ya que los de mayor poder adquisitivo se habrían visto atraídos por otras ofertas y centralidades; pero no es sencillo determinar si esto ha significado una merma en las ganancias y la rentabilidad como tampoco si esto se debe al cambio en la demanda o a circunstancias económicas macro, como niveles de empleo, inflación o (y) restricciones para el ingreso de productos importados.

No obstante, se reconoce la persistencia de un fuerte perfil comercial y de actividades vinculadas a los edificios públicos, que son las que imponen los ritmos en cuanto a

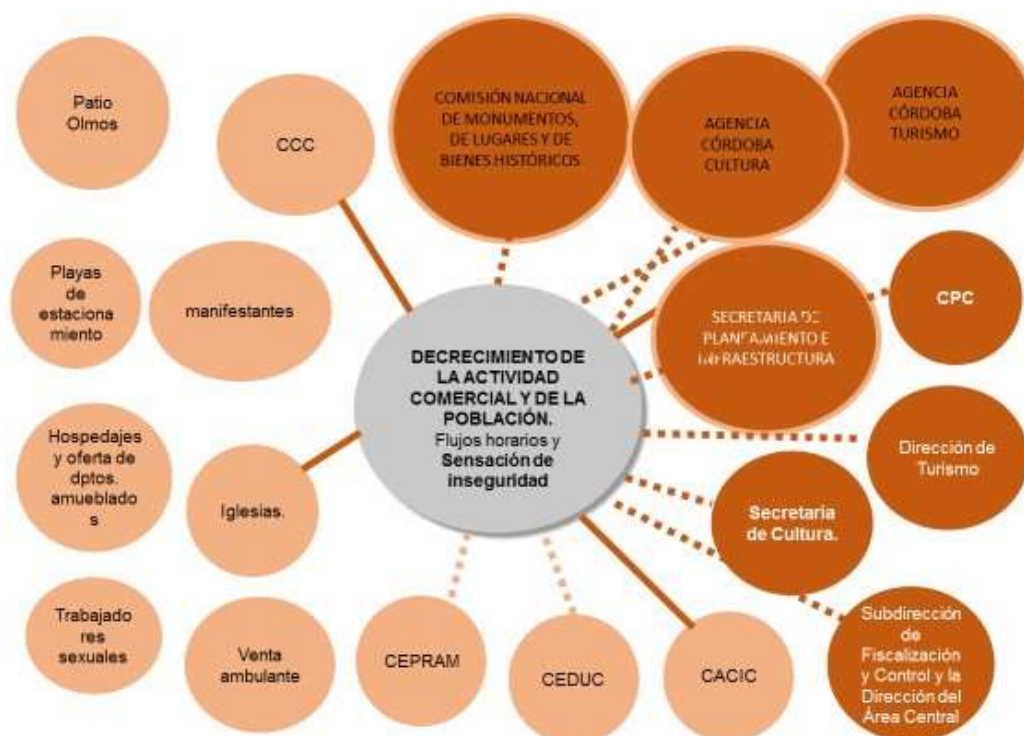


horarios y la sensación de inseguridad que genera la ausencia de gente en horarios de la noche y algunas condiciones que hacen a la infraestructura y los servicios.

Los actores vinculados a estos problemas son aquellos que tienen injerencia en la posibilidad de aumentar la oferta de viviendas, por un lado; el fomento de actividades culturales, recreativas y/o turísticas, por otro, y potenciar las actividades comerciales.

Dentro del ámbito gubernamental se encuentran: a nivel nacional, la Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos; la Agencia Córdoba Turismo y la Agencia Córdoba Cultura, a nivel provincial; el Centro de Participación Comunal N° 10, la Dirección de Turismo, la Secretaría de Planeamiento e Infraestructura, en el nivel municipal y la Subdirección de Fiscalización y Control y la Dirección del Área Central, encargadas de fiscalizar la venta ambulante, reconocida como una amenaza por buena parte de los comerciantes del área.

Por parte de las organizaciones no gubernamentales, se percibe el accionar de las cámaras empresariales y comerciales CEDUC, CACIC; AEHGC, CCC, Cámara de Comerciantes Industriales y Mayoristas, CEDAC, empresarios y comerciantes, y el Centro de Promoción del Adulto Mayor (CEPRAM) –actividades culturales por parte de esta asociación; por ej.: trabajo de difusión del patrimonio–.



Referencias

Actor que desarrolla tareas de Gestión y Promoción de aspectos físico o vinculado a espacios de concertación.	
Actor vinculado a actividades de Control y Gestión.	
Actor desvinculado de los espacios de concertación y decisión con potencialidad para realizar aportes.	
Actores vinculados a la generación del problema o sobre los que no se poseen datos.	



➤ **Otros problemas detectados**

Un problema recurrentemente reconocido entre los entrevistados es *la falta de apropiación o valorización de los espacios públicos y/o patrimoniales*. Esto se expresa a partir de procesos de degradación producto del descuido o de usos indebidos, y se reconocen, entre los actores con capacidad de intervenir sobre él, el Ministerio de Educación, las Agencias Córdoba Cultura y Turismo -en el ámbito del gobierno provincial-, la Dirección de Turismo y la Secretaría de Cultura dentro del ámbito Municipal, y la asociación CEPRAM.

En relación con la *marginalidad social* y la *discriminación*, se plantean las siguientes cuestiones: la marginalidad social es producto de una desafiliación de los sujetos resultado de condiciones extremas de pobreza o problemas psicológicos que una vez expuestos resultan difíciles de revertir. Quienes trabajan con gente en situación de calle señalan la persistencia de quienes pernoctan en espacios públicos, independientemente de las opciones que se les ofrecen para dejar de hacerlo. La *discriminación* es el resultado de procesos históricos e imaginarios sociales muy arraigados, que se refuerzan por vías institucionales y también por acción de los discursos muchas veces expuestos en los medios de comunicación. En el Área Central esto toma cuerpo en las fronteras simbólicas, pero efectivas, que delimitan los corredores (como Avenida Olmos o Humberto Primo) o el Río, y que delimitan las zonas consideradas “rojas”.

Quienes tienen posibilidad de trabajar sobre este problema son: el Ministerio de Educación de la Provincia, la Dirección de Desarrollo Social, el CPC Mercado de la Ciudad, y las organizaciones no gubernamentales como AMMAR; Cooperativas de Cartoneros, Unión de Colectividades e Inmigrantes de Córdoba, la Asociación de Vecinos, Usuarios y Consumidores del Centro, el Centro Vecinal y los medios de comunicación.

El funcionamiento del Estado hace referencia a los elementos burocráticos, la discontinuidad y parcialidad de las políticas, las falencias en la comunicación, la lógica política que contraría criterios técnicos o no colabora con la inventiva privada, y la falta de profesionalización del sector público que no recibe impulsos desde las autoridades gubernamentales.

Los actores con posibilidades de revertir estas cuestiones son las autoridades políticas, las asociaciones civiles que trabajan por el control y la transparencia -como la Red Ciudadana Nuestra Córdoba-, y representantes del sector de Ciencia y Técnica -como lo es el IIFAP/UNC-.

2.4. Los problemas y potencialidades desde la perspectiva de los actores

2.4.1. Problemas y potencialidades percibidos desde los actores

➤ **Infraestructura**

El trabajo de relevamiento permitió evaluar cuáles son los problemas más fácilmente reconocibles por los actores y el modo en que los definen.

El problema de infraestructura fue uno de los más reconocidos por los actores (18); entre ellos se encontraron casi el total (6) de los representantes del sector



gubernamental municipal entrevistados, (6) cámaras y comerciantes entrevistados, (2) asociaciones entrevistadas y (1) de los representantes de sector de ciencia y técnica. Las categorías emergentes en relación a este problema hacen alusión a las causas y se organizaron en torno a los límites existentes para la renovación, por cuestiones que hacen a la falta de *mantenimiento, la obsolescencia del tendido y algunos usos que sobrepasan la capacidad de carga* del sistema físico.

Las primeras categorías fueron reconocidas por quienes pertenecen al Subsecretaría de Planeamiento y las Cámaras CEDUC y CACIC.

Sobre la categoría de mantenimiento la Cámara de Inquilinos plantea que se producen problemas por falta de mantenimiento de parte de los dueños, y la CACIC y empresario entrevistado coinciden en señalar problemas de iluminación a las que se asocian sensaciones de inseguridad.

Aparecen también cuestiones asociadas a los usos intensivos o indebidos de vehículos no autorizados en zonas frágiles (peatonales) que rompen los solados o las antiguas cabinas telefónicas, que son usadas como baños públicos (Dirección del Área Central).

Los conflictos se producen entre las áreas de control, promoción y gestión del patrimonio y la calidad ambiental y los actores que podrían renovar el área por medio de inversiones. Los segundos acusan a los organismos del Estado de no ser efectivos en la tarea de conservación, puesto que límites impuestos por la normativa se traducen en zonas sub utilizadas y degradadas por falta de mantenimiento.

Otro conflicto se produce entre comerciales, asociaciones vinculadas a la oferta de viviendas (Cámara de Inquilinos, CEDUC O CACIC) y actores vinculados a la actividad turística y la Dirección de Redes Sanitarias y Gas tendido, ya que estos actores reconocen que los desbordes de cloacas o pluviales inciden negativamente en las actividades económica que desarrollan o buscan desarrollar.

La Dirección de Espacios Verdes también declara entrar en conflicto con los usuarios del área que defecan en los árboles y limitan la posibilidad de reemplazar las especies exóticas por nativas ya que los frentistas deben desinfectarlas, lo cual termina dañándolas.

Se reconoce además la categoría de *obsolescencia* vinculado al estado del tendido (Dirección de Redes Sanitarias y Gas tendido) y cuestiones vinculadas a la antigüedad y el desfase que existe entre los criterios seguidos al momento de construir las peatonales más antiguas y el usos que reciben hoy, lo cual generan problemas a la hora de reparar y mantener aquel “estilo” (Subdirector de Fiscalización y Control y CCC). Dentro de este tema aparece también la presencia de especies arbóreas inadecuadas o mal ubicadas que generan problemas para su mantenimiento y reemplazo (Dirección de Espacios Verdes).

▪ **Análisis y conclusiones**

Las causas vinculadas al problema de infraestructura reconocen aspectos físicos en cuanto se trata del área más antigua de la ciudad, cuyo mantenimiento representa una gran exigencia para la Municipalidad.

En relación con los usos, se detectan situaciones que presionan sobre espacios frágiles (ingreso de vehículos que superan la capacidad de carga de calles, solados, etc.) que duplican las tareas de mantenimiento.



En aspectos que hacen a la gestión, la mayoría de los servicios de encuentran en manos privadas (agua, telefonía, recolección de servicios) o en manos del estado provincial (energía eléctrica), por lo que los mecanismos de control previstos por el estado provincial y municipal aparecen como pocos eficientes. Las acciones emprendidas por las asociaciones y usuarios (denuncias y reclamos) entorno a este problema, parecen alertar a los organismos del Estado, sin que esto se traduzca en mejoras sustanciales.

Los conflictos surgen por las tensiones que se producen entre la necesidad de preservar el patrimonio cultural y/o garantizar la calidad ambiental y el deseo de posibles inversores de acceder a áreas que se perciben como desaprovechadas. Se comprende que este es un aspecto fundamental a la hora de plantear futuros perfiles. También se producen conflictos entre residentes y actores que llevan adelante actividades turísticas y culturales y la dirección de Redes y la Subdirección de Control y Fiscalización, puesto que se la considera responsable de las falencias que se producen en el tendido. En torno a esto, lo que se observa es una situación signada por el uso intensivo y, en ocasiones, inadecuados, y organismos con escasa capacidad de controlar y plantear. La posibilidad de densificar el área debe plantearse teniendo en cuenta estas cuestiones.

➔ Movilidad

Para el caso de la movilidad, los actores pertenecen al sector público del nivel municipal (3), a las asociaciones civiles (2), representantes del sector de ciencia y técnica (2), cámaras (3) y comerciantes independientes (1) y usuarios (1).

Entre los elementos detectados podemos distinguir entre aquellos que hacen referencia al sistema de transporte y las políticas implementadas en torno a éste, que se caracteriza por: un sistema concéntrico que *“hace morir a todos en el centro”* (investigadora del IIFAP, Director de Área Central), el uso indiscriminado de vehículos particulares (Dirección de Tránsito) y la ausencia de políticas que lo desalienten (FAUD Investigador y Docente, Red Ciudadana Nuestra Córdoba).

Asociado a esto se presenta el problema de la oferta insuficiente de cocheras, precios elevados e ineficientes controles que se traducen en calles abarrotadas de autos estacionados en zonas no habilitadas (CEDAC, CEDUC y Dirección de Tránsito), y proliferación de *“guarda playas informales”* (naranjitas).

Luego se reconocen malas elecciones en torno la ubicación de terminales de ómnibus (Dirección del Área Central y Dirección de tránsito), así como *“congestión”* de paradas que vuelven difícil el tránsito de vehículos y peatones (usuario).

Se presentan además cuestiones que hacen a los usos, los servicios y los mantenimientos necesarios, donde el área de Espacios Verdes de la Municipalidad plantea que el mantenimiento del arbolado público requiere cortar calles, y quienes representan al sector inmobiliario consideran que el horario de recolección de residuos resulta inapropiado, ya que coincide con el horario de mayor afluencia del área, y algunos actores señalan que los usos que se hacen del área son los que agravan los problemas de congestión. Desde la Dirección del Área Central se indica que el hecho de que todas las actividades coincidan en sus horarios es un gran problema, al tiempo que la Cámara de Inquilinos, los comerciantes y los representantes del sector inmobiliario reconocen que las manifestaciones son un factor que incide negativamente sobre la actividad comercial o de volver habitable el Área Central.



Los conflictos se presentan entre la dirección del CPC y los naranjitas¹, entre la CEDUC y la CEDAC con la dirección de Tránsito y en un sentido más general entre los usuarios de vehículos particulares y la Secretaría de Transporte y los usuarios de transporte público por la definición del lugar más apropiado para la ubicación de las terminales de ómnibus.

▪ **Análisis y conclusiones**

El problema de movilidad se genera en términos estructurales; por una infraestructura que se ve superada por los usos de los que es objeto; en términos tanto de políticas como de decisiones erráticas que no definen el tipo de modalidad que se quiere alentar en relación a los usos que se generan en el área. De esto se desprende un sistema de transporte público que usa el Área Central como nodo de distribución y la oferta de estacionamientos que resulta insuficiente para una demanda creciente, que además no puede afrontar la inflación que se observa en los precios. Como consecuencia surge el trabajo de los naranjitas y con ellos, una serie de conflictos.

En relación con los usos que recibe, se trata de la zona más recurrida de la ciudad que exige actividades masivas de provisión y mantenimiento, que por falta de coordinación se producen en forma simultánea. El Área Central es, además, el espacio donde se alojan las autoridades políticas y donde históricamente se expresan las demandas hacia ellas. Las manifestaciones políticas no tendrían razón de ser en otro espacio de la ciudad.

El problema, entonces, parece ser la falta de decisión respecto una política que defina el modelo de transporte más adecuado para el área y sus funciones, de modo que todo se reduce a una política de control, que sólo ataca los efectos sin revisar las causas.

➤ Usos y apropiaciones del espacio público urbano

Los actores que reconocieron este problema fueron once (11). Dentro los organismos gubernamentales figuran quien representara a la Agencia Córdoba Turismo por medio del Proyecto de Recuperación del Alma de la Ciudad, la Subdirección de Fiscalización y Control y la Dirección del Área Central, la Dirección del CPC del Mercado de la Ciudad, la Dirección de Espacios Verdes a nivel municipal, las cámaras de Comercio (CCC), de Corredores Inmobiliarios, la Asociación Empresaria Hotelera Gastronómica Córdoba (AEHGC) y la Cámara Empresaria del Autotransporte de Cargas de Córdoba (CEDAC). El empresario y la comerciante también se encuentran en el grupo de los que hicieron mención a este problema.

Las categorías que emergen de sus comentarios son cuestiones vinculadas a invasión del espacio fruto de las estrategias comerciales implementadas por algunos comercios: en relación a cartelería, disposición de mesas y sillas o uso de carros ambulantes, o maniobras de cargar y descargar (reconocido por Subdirector de Fiscalización y Control y la Dirección del Área Central, la CCC y la CEDAC); el trabajo informal² y la venta ambulante (reconocido por la CCC y la Subdirección de Control y

¹ Cabe aclarar que los naranjitas no son considerados un problema para todos los actores, ya que declaraciones de la CCC en medios de prensa indica que resultan un aliado para los comerciantes que localizados en el área.

² Entre los que se encuentran vendedores y puestos ambulantes así como trabajadores sexuales.



fiscalización) y la presencia de gente en situación de calle (reconocido por CACIC, la Dirección de Espacios Verdes y la comerciante).

En otro orden de cosas, parecen cuestiones que hacen a descuidos, como la falta de señalización en trabajos de reparación, o tendidos irregulares en el servicio de energía eléctrica, marcado por la Subdirector de Fiscalización y Control en relación a empresas de servicios y comerciantes. Surge además el problema que generan los recuperadores al hacer su trabajo en la vía pública, el cual ya fue explicado como parte del problema de infraestructura.

Las estrategias elegidas por los comerciantes generan conflictos entre estos y la Subdirección de Fiscalización y Control y la Dirección del Área Central. Las estrategias de los trabajadores sexuales genera conflicto entre estos, algunos residentes³ o el sector inmobiliario que considera que su presencia desvaloriza el área y limita la posibilidad de convertirla en un espacio de demanda para habitar.

La venta ambulante genera conflictos entre la CCC, los vendedores ambulantes y la Subdirección de Control y Fiscalización, que también entra en conflicto con las empresas de servicios o las empresas contratadas por la Municipalidad para realizar reparaciones, ya que según la Subdirección no toman recaudos necesarios para que el trabajo de obra no se traduzca en riesgos o accidentes para los transeúntes.

El CPC declara un conflicto con los cartoneros y el modo en que estos obstruyen y degradan áreas del espacio público.

▪ **Análisis y Conclusiones**

La lista de usos invasivos es larga y parece involucrar a todos los usuarios del área: transportes de descarga que utilizan espacios no habilitados; padres que estacionan en doble fila cuando retiran a sus hijos de los establecimientos educativos; comerciantes que colocan carteles que no cumplen con la normativa; puestos ambulantes que obstruyen las vías de circulación; trabajadores sexuales que ofertan sus servicios en espacios donde hay niños y familias; empresas de servicios que retrasan sus tareas de mantenimiento y no señalizan correctamente; empresas que invaden el espacio aéreo con cableados irregulares; recuperadores que realizan tareas de separación de residuos sobre veredas; etc. El resultado es una vía pública obstruida y peligrosa que limita la posibilidad de acceso y disfrute de los ciudadanos.

Las causas son complejas ya que responden en algunos casos a condiciones macroeconómicas o pautas culturales que confrontan entre sí. Las primeras hacen alusión a condiciones macro vinculadas en muchos casos a procesos históricos y estructurales, como el acceso a la vivienda o las políticas de empleo, cuya manifestación finalmente se localiza en el Área Central. Los aspectos culturales aluden a prácticas arraigadas que desconocen la necesidad de compatibilizar usos en un espacio compartido.

La apropiación se produce por medio de la fuerza, entendida como la posibilidad que tiene cada actor de imponer su impronta, sea porque cuenta con los recursos materiales o por la masividad del fenómeno. Los conflictos se producen por las divergencias que existen entorno a la legitimidad de esas apropiaciones y la falta de consenso en relación con las pautas compartidas que deberían regir los

³ Tanto desde la dirección del CPC como desde la Vicepresidencia de la Asociación civil vecinos, usuarios y consumidores del Centro Asociación de Vecinos se señaló que algunos vecinos están de acuerdo con su presencia ya que cumplen funciones (de seguridad) que el Estado no está garantizando.



comportamientos y la convivencia de los múltiples actores del centro. Los actores lo identifican como “*un mal que nos afecta a todos*”, identificable tanto en las acciones más pequeñas de la vida cotidiana, como en otras que involucran espacios de poder y afectan las condiciones de vida de un número mayor de personas (como la corrupción).

Creemos importante señalar dos aspectos respecto a esto. La primera es que esta cuestión se concibe como un aspecto “molesto” de nuestra cultura pero no se dimensionan los elementos riesgosos que configuran una “cultura del peligro”, en el marco de la cual transcurre la vida cotidiana de los usuarios del centro. La segunda se vincula con la posibilidad de plantear una solución integral, ya que se trata de un fenómeno complejo, cuya gestión requerirá de la atención de distintas esferas de gobierno y del trabajo de concertación de múltiples actores. Es importante tomar en cuenta la perspectiva y las necesidades de todos los involucrados para poder trabajar en concertaciones que permitan el acceso democrático e igualitario de todos ellos a la ciudad.

➤ Calidad ambiental

La baja calidad ambiental fue reconocida por nueve (9) actores. Tres (3) pertenecientes al ámbito de la municipalidad, cuatro (4) al ámbito comercial, una (1) asociación civil y el usuario.

Las categorías que se desprenden de sus opiniones se vinculan a la sobrecarga que recibe el área; a la presencia de árboles inadecuados para un Área Central, que además atraen plagas (palomas); a la contaminación visual, sonora y del suelo (vinculado a la presencia de residuos), a la degradación de espacios verdes; y finalmente, al impacto negativo que la situación de degradación tiene en el precio que logran las propiedades en el área. No aparecen percepciones respecto a la contaminación del aire más allá de los comentarios del usuario que declaró que la situación general es mala pero los visitantes se encuentran acostumbrados.

La Dirección de Espacios Verdes y la del Área Central y la comerciante reconocen que es un Área que recibe atención y que se han dispuesto toda la cantidad de cestos que se pueden. No obstante, se llenan porque la gente no se acostumbra a guardar los papeles o porque los comerciantes tiran residuos de gran volumen.

Problemas que se generan por el tipo de arbolado elegido para el área ya que levanta veredas, corta cables y atrae palomas pero recibe la adhesión de los vecinos que los identifican con cuestiones paisajísticas (Dirección de Espacios Verdes, Dirección del Área Central y CACIC).

La contaminación sonora fue reconocida únicamente por el usuario y la visual por él y Director del Área Central y la Subdirección de Control y Fiscalización. La baja calidad de los espacios verdes fue señalada por la Dirección de Espacios Verdes, la Dirección del Área Central, el empresario y el Vicepresidente de la Asociación de Vecinos, Usuarios y Consumidores del Centro, que considera que no son suficientes. No obstante, es importante señalar que de parte de la Dirección de Espacios Verdes reconocen que muchas veces lo que es considerado como degradado por ellos, es apreciado como normal o tolerable por los usuarios o habitantes.

Las palomas y perros fueron reconocidos como plagas por la Dirección de Espacios Verdes, la Dirección del Área Central y la CACIC.



El problema de barrido y recolección de residuos parece ser el más preocupante en cuanto a los modos en que se percibe. “*El centro es sucio*” dicen algunos de los entrevistados (CACIC y comerciante). El trabajo de los recuperados es valorado positivamente, pero se ve entorpecido por la falta de colaboración de los comerciantes que no dejan bien dispuestos los materiales para que sea más fácil su retiro (Dirección del Área Central y comerciante).

Queda comentar, por último, que para la CACIC la baja calidad del área deprime los precios y reduce las posibilidades de convertirse en un destino demandado por futuros habitantes.

▪ **Análisis y Conclusiones**

Las condiciones ambientales del Área Central son difíciles de evaluar más allá de las evidencias observables, puesto que no existen datos actualizados ni continuos que permitan establecerlas. La Municipalidad cuenta con un Observatorio Ambiental cuyo trabajo (discontinuo) ha ofrecido algunos datos de manera eventual. Sin embargo, no fue posible establecer su nivel de actividad ni vinculación con la Dirección de Impacto Ambiental, de la que dependía años anteriores.

Las áreas abocadas a la gestión ambiental (la Dirección de Impacto Ambiental y la Dirección de Espacios Verdes), como ya fuera expuesto, ven superada su capacidad de gestión, y no parecen estar desarrollando estrategias para fortalecerse (como la interacción con ámbitos de la provincia u organizaciones civiles).

Finalmente, no se reconoce por parte del municipio una política decidida para la reducción, recuperación y reutilización de residuos. Esto queda expuesto por un lado, en la precariedad de los contratos establecidos con las cooperativas de recuperadores y las condiciones en las que estos realizan las tareas, y por otro, en un sistema de control poco eficaz respecto a los servicios de recolección diferenciada que por contrato deben cumplir las empresas recolectoras.

Como fuera explicitado anteriormente, los problemas de infraestructura, usos invasivos del espacio público y calidad ambiental son problemas asociados y sinérgicos. Su gestión requiere de políticas que atiendan su complejidad y multidimensionalidad.

➔ Decrecimiento de la población

En torno al problema de decrecimiento de la población, cabe aclarar que se trata de una categoría que fue ampliada a partir del relevamiento, ya que no siempre fue expuesto en estos términos sino que a veces se expresó ante la propuesta que formularon algunos ante la necesidad de que existan más pobladores en el área. La cantidad de actores que se manifestaron en torno a este tema fueron ocho (8): tres (3) del sector gubernamental; tres (3) del sector comercial y empresario; una (1) asociación y un (1) representante del sector de Ciencia y Técnica.

Entre quienes lo reconocen como un hecho palpable, se encuentra el empresario, el docente de la FADU-UNC y el representante del equipo técnico de ADEC.

Entre quienes plantean las restricciones que existen para incentivar el aumento de la población se encuentran: por parte de organismos gubernamentales, la Subsecretaría de Planeamiento Urbano, quienes reconocen que su modificación no resuelve el problema si no es acompañada de una política de incentivo; por parte del sector privado, CEDUC y CACIC, que entienden que la normativa implica un desaliento, igual



que las condiciones ambientales y la infraestructura ya que desvalorizan las propiedades. Este aspecto es compartido por quienes entienden que la migración se produjo como consecuencia de la aparición de ofertas inmobiliarias en entornos de mejor calidad ambiental (empresario) y la persistencia de usos (manifestaciones políticas) que desalientan a los posibles habitantes para elegir al Área Central como lugar de residencia (Cámara de Inquilinos y CACIC).

Finalmente se expresan actores que señalan la necesidad de incluir cambios para garantizar un funcionamiento adecuado del área y garantizar buenas condiciones de habitabilidad mejorando los tendidos de servicios e infraestructura (Dirección de Redes Sanitarias y Gas, Dirección de Espacios Verdes; o garantizando estacionamientos para las viviendas (CEDUC).

Los conflictos se presentan entre la Subsecretaría de Planeamiento y CEDUC y CACIC, entre estos y los manifestantes que también entran en conflicto con la Cámara de Inquilinos.

▪ **Análisis y conclusiones**

Los datos censales indican un decrecimiento considerable de la población así como un cambio en su composición. El Área Central está poblada por habitantes de mayor edad que en décadas anteriores, aunque sus características se mantienen: niveles de NBI más bajos que el promedio del distrito capital y niveles de instrucción y calidad de viviendas superiores también en relación al resto de la ciudad.

Sin embargo, estas características se presentan de forma diferente dentro de las diferentes sub áreas. Las áreas reconocidas como degradadas o de bajo nivel de rentabilidad, sufrieron una baja en la cantidad de habitantes entre los censos 1991 y 2001, pero en general expresan un aumento en el período siguiente (2001-2010). Al mismo tiempo, esos radios censales son los que marcan mayores niveles de NBI. Esto quiere decir que las zonas reconocidas (por el Estado y los grupos desarrollista) como plausibles de ser renovadas, son las que han recuperado población en el último período intercensal, al mismo tiempo que es el área donde residen, trabajan e interactúan ciudadanos con mayores niveles de NBI o marginalidad. Su “erradicación” puede significar la incapacidad de acceder a la fuente (precaria) de ingresos y vivienda.

Por otra parte, las áreas actualmente reconocidas como más habitadas y de mejor calidad habitacional, son las que sufrieron pérdidas de población tanto en el período 1990-2001 como el período 2001-2010.

Adicionalmente, los datos censales indican la presencia de radios censales con altos porcentajes de viviendas desocupadas. Las áreas con mayor porcentaje de desocupación de viviendas presentan entre 17 y 34 viviendas desocupadas por cada 100 viviendas ubicadas en el radio censal (17,15% - 33,82%), concentradas principalmente en la zona norte del área delimitada por el estudio. Es posible mencionar un segundo conjunto de radios censales con menor presencia de viviendas desocupadas que el anterior, pero con un porcentaje aún alto, que varía entre 11 y 17 viviendas desocupadas cada 100 viviendas del radio (10,65% - 17,15%); si bien este conjunto de radios se encuentra más disperso en el territorio bajo estudio, también es posible observar su concentración en la zona norte (Mapa porcentaje de viviendas desocupadas en relación al total de viviendas del radio censal). La presencia de estas



áreas de alta desocupación indicaría una alta disponibilidad de viviendas para comprar o alquilar.

Lo que resulta importante remarcar en relación a esta situación es, por un lado, disponibilidad de viviendas para comprar o alquilar sin necesidad de intervenir el espacio físico, y con esto, entrar en tensión con la normativa; por otro, los límites físicos que existen para la densificación así como la necesidad de evaluar la compatibilidad entre las actividades y los usos actuales, con un aumento de la población.

➔ *Dificultades para el desarrollo de actividades económicas*

Los actores que hicieron alusión a este problema fueron catorce (16): seis (6) pertenecientes al sector gubernamental, cinco (5) comerciantes incluyendo cámaras, el empresario y la comerciante, un (1) representante del sector de ciencia y técnica, una (1) asociación civil y el usuario.

Las categorías que se desprenden de sus opiniones son: amenazas representadas por cambios en la demanda y ofertas que pueden resultar más atractivas para los clientes como los shoppings, o los procesos de compras o trámites digitalizados (CEDUC, AEHGC, CCC, empresario y la Subdirección de Fiscalización y Control y la Dirección del Área Central); actividades informales representadas por la venta ambulante pero también por la oferta “desleal” de servicios inmobiliarios no registrados, como los departamentos amueblados (CEDUC y AEHGC y empresario).

Figuran desalientos como las cuestiones burocráticas para lograr las habilitaciones (CCC), el deterioro de la calidad ambiental (Dirección de Turismo de la Municipalidad) y usos del espacio público incompatibles con otras actividades, como prostitución (CEDUC) y limitaciones que existen en relación a los usos que se producen actualmente: estancias reducidas de los turistas (Dirección de Turismo); “huida” de los trabajadores del Área Central que no se quedan en el centro una vez que terminan sus compromisos laborales (Subdirección de Control y Fiscalización); turismo universitario que reside en hostels sin generar otra demanda (AEHGC).

La preeminencia de la actividad comercial es percibida por algunos como una limitación en cuanto inhibe la demanda de inmuebles para otros usos (CEDUC), dificulta la posibilidad de revalorizar el patrimonio o diversificar las actividades (Dirección del Área Central, CEDAC y ADEC), o imprime pulsos de actividades que se traducen en momentos de congestión y desolación alternativamente (Dirección del Área Central, Dirección de Espacios Verdes, AEHGC, CEDAC y el Docente Investigador).

Otras cuestiones hacen a los límites que impone la infraestructura que no permite la promoción de grandes eventos (AEHGC), o los horarios de los organismos públicos o edificios patrimoniales que cumplen funciones no turísticas como los templos religiosos (Dirección de Turismo y Proyecto de Recuperación del Alma de la Ciudad). También los criterios entorno a la preservación del patrimonio (Dirección de Turismo y proyecto de Recuperación del Alma de la Ciudad, UCIC). La capacidad de la Municipalidad es otro limitante, ya que el aumento de actividades culturales implica una mayor presión sobre la oferta de servicios (de limpieza, mantenimiento, luminarias, etc.). Desde la Dirección del CPC se reconoció el valor de estas propuestas señalando, sin embargo, las restricciones con que cuenta la dirección para hacer frente a un incremento de ellas.



Los conflictos se presentan entre las áreas gubernamentales vinculadas al turismo y a la preservación del patrimonio y también entre quienes desean hacer uso de espacios públicos (UCIC) para la realización de actividades culturales y no encuentran apoyo o habilitaciones por parte de la Municipalidad.

▪ **Análisis y Conclusiones**

Como conclusión respecto a este apartado podemos señalar que al igual que el problema de la pérdida de población, se trata de situaciones que responden a la ausencia de políticas claras en relación a los usos que se quieren propiciar en el área. La actividad comercial parece sustentarse por la voluntad y el interés de las cámaras y comerciantes de permanecer en la zona, y por el reconocimiento de los clientes de que allí existe una oferta más variada y de mejor precio. Sin embargo, la experiencia de quienes concurren al centro no resulta agradable y lo abandonarían si esto fuera posible (comerciante y usuario).

La actividad turística y cultural ha ido cobrando relevancia y reconocimiento por parte de los usuarios, pero no ha logrado por el momento revertir algunas tendencias que hacen a los usos parcializados (en horas y días de la semana), como tampoco el desaliento para la generación de otras ofertas (como las gastronómicas). La falta de visitantes en horas de la noche generan sensación de inseguridad entre los visitantes de modo que intentan evitar el centro en horas de la noche⁴.

Más allá de la participación cámaras y asociaciones y organismos gubernamentales en proyectos que buscan revertir estas tendencias, no se observan espacios institucionalizados de concertación para la definición de estrategias conjuntas y de largo plazo.

➔ Otras categorías detectadas

▪ *Falta de apropiación de espacios de valor patrimonial*

Hicieron mención de ello representantes del sector gubernamental: proyecto de Recuperación del Alma de la Ciudad -Agencia Córdoba Turismo, por parte del gobierno provincial; Subsecretaría de Planeamiento y la Dirección de Espacios Verdes, por parte del gobierno municipal, el representante del equipo técnico de ADEC, la representante del proyecto Córdoba de las Campanas de la Cámara Comerciantes Industriales y Mayoristas de Córdoba, el empresario y investigadora del IIFAP. El total de actores que reconoció este problema fue seis (6).

Las cuestiones asociadas a este tema se vincularon a la ausencia de apoyo del sector privado o público para valorizar y promover el área (Subsecretaría de Planeamiento, Representante de Programa de Recuperación del Alma de la Ciudad y del proyecto

⁴ Nos parece importante remarcar dos cuestiones en torno a esto, ya que no pudo confirmarse que el Área Central presente índices de delincuencia mayores a otras de la ciudad puesto que no se obtuvo respuesta del organismo a cargo de brindarlas. Uno de los entrevistados que reside en la zona y la comerciante indicaron que existen arrebatos, pero que no se trata de una zona donde la delincuencia se exprese de forma violenta. Otra entrevistada que declaró preferir otras áreas para hacer las compras, reconoció que en sus últimas visitas al centro se sintió acechada, sin que esta amenaza se concretara en un robo o alguna situación no deseada. Sin embargo, desde la Dirección del Área Central indican que hay espacios deteriorados (Plaza de la Intendencia) donde se han registrado hechos de violencia. Por otro lado, la afluencia de público durante eventos como "La Noche de los Museos" parece confirmar que si se organizan actividades convocantes, las personas disfrutaban de venir al centro de noche.



Córdoba de las Campanas) y la falta de identificación con el Área de algunos grupos sociales debido a las restricciones simbólicas o materiales que operan en ella, junto a una falta de promoción para que se convierta en un lugar reconocido por todos (investigadora del IIFAP y empresario). El vandalismo y la degradación de los espacios públicos es interpretado por algunos actores como una expresión de este problema. En este punto nos parece importante traer a colación lo indicado por el Área de Espacios Verdes que reconocía la existencias de múltiples concepciones sobre los usos y la calidad de los espacios, las cuales podrían entrar en conflicto con las que plantea el Área u otros actores. Este comentario deja en evidencia la necesidad de considerar las necesidades de los usuarios así como la compatibilidad de los distintos usos que se pueden dar en los espacios públicos.

- *Marginalidad social y discriminación*

Este problema fue reconocido por la Dirección de Espacios Verdes y la Dirección del centro Vecinal N° 10, por la Asociación de Vecinos, Usuarios y consumidores del Centro, por UCIC y por la comerciante, aunque estuvo presente en el discurso de muchos entrevistados.

La alusión a la “invasión” que se observa en el centro y los modos en que las “características” que antes estaban confinadas al Mercado Norte se han expandido hacia la Plaza San Martín, son la expresión de esto. En el Área Central existe una naturalización respecto a las fronteras simbólicas que históricamente han demarcado zonas diferenciadas; su corrimiento genera malestar entre quienes entienden que la zona de las peatonales debería conservar otras características o trabajar por mejorarlas.

Algunas de las expresiones recolectadas durante las entrevistas remarcaron la estigmatización que existe hacia la zona del Mercado Norte, donde fue emplazado el monumento al cuarteto. El reconocimiento por parte del Gobierno Municipal fue interpretado por un vecino de la zona (pero no por todos) como una confirmación (y refuerzo) del Estado respecto a los imaginarios que existen en el barrio. “*Nosotros trabajamos para mejorar el barrio y la asociación con el cuarteto nos liga a espacios más degradados*” (Vicepresidente de la Asociación de Vecinos, Usuarios y Consumidores del Centro). Las apreciaciones de este representante dejan en evidencia las fronteras simbólicas pero efectivas que existen entre las subzonas, y las estrategias que intentan desplegar algunos para no ser identificados con las zonas menos apreciadas.

En cuanto a las situaciones de marginalidad, fueron reconocidas por la Dirección de Espacios Verdes y la comerciante que identificaron personas en situación de calle alrededor de la Plaza San Martín, y por la Dirección del CPC y el presidente de la Asociación de Vecinos, Usuarios y Consumidores del Centro que delimitaron “las zonas rojas” y reconocieron que se trata de una zona que siempre funcionó así. Estas cuestiones son importantes a la hora de pensar futuros usos o cambios ya que como fuera expuesto en otros pasajes, se trata de reductos donde poblaciones muy vulnerables encuentran la posibilidad de satisfacer de modo precario sus necesidades.

- *Cuestiones institucionales*

Fue reconocido por doce (12 actores): uno (1) del ámbito gubernamental provincial, tres (3) del ámbito gubernamental municipal, por el representante del equipo técnico



de ADEC, por las cámaras CEDUC, CEDAC, por quien representó al proyecto Córdoba de las Campanas de la Cámara de Comerciantes Industriales y Mayoristas de Córdoba, los dos entrevistados del sector de Ciencia y Técnica; y el empresario.

Las categorías que surgen de sus aportes son: la discontinuidad en las políticas que desalienta el compromiso de otros actores y neutraliza los avances (ADEC, Córdoba de las Campanas y Docente Investigador FAUD); la burocracia que desalienta emprendimientos (CCC) y no opera sobre cuestiones que necesitan control o incentivos (CEDUC), además de volver muy dificultoso el trabajo conjunto entre áreas del mismo Estado u organizaciones externas.

Otras categorías se expresan como falencias en la comunicación que presentan a los organismos estatales como autoritarios frente a los ojos de los ciudadanos (Subdirección de Control y Fiscalización; Proyecto Córdoba de las Campanas); ausencia de espacios de concertación (IIFAP), el funcionamiento de las dependencias estatales que están en disonancia con los horarios que requieren las actividades culturales y turísticas (Dirección de Turismo); la falta de políticas integrales que revertan procesos (Córdoba de las Campanas y docente Investigador FAUD); la lógica política que contraría criterios técnicos o no colabora con la inventiva privada (Programa de Recuperación del Alma de la Ciudad-ACT, ADEC y empresario) y la falta de profesionalización del sector público que no recibe impulsos desde las autoridades gubernamentales (investigadora IIFAP).

Los conflictos se presentan: entre los equipos técnicos y las autoridades políticas, por diferencias entre los criterios que deben primar a la hora de tomar decisiones; entre cámaras o empresarios y autoridades gubernamentales que discontinúan las políticas y no apoyan las inventivas privadas; entre comerciantes y direcciones de control por aspectos burocráticos y normativos, y entre el sector de Ciencia y Técnica y los organismos de gestión por lo esporádico de las instancias de trabajo compartido o de colaboración y por las dificultades para acceder a datos.

El análisis de los aspectos institucionales y normativos conlleva una complejidad en la medida que están asociados a las relaciones de poder y su materialización en instrumentos de control, promoción y normativos.

Quienes forman parte de los organismos gubernamentales suelen expresar su desaliento ante los límites que se producen por los criterios políticos antes mencionados, por desfases y contradicciones en las normativas que logran resultados adversos a los que plantean, por los límites que se presentan a la planificación y el trabajo coordinado con otras áreas, por la premura que imponen las actividades cotidianas y por la “cultura gremial municipal” que imprime tiempos y modalidades de trabajo que limitan las posibilidades de agilizar y volver más efectivos a los organismos. Las estrategias por revertir esto son varias, pero discontinuas y localizadas y se circunscriben a acciones individuales que no logran institucionalizarse ni desactivar este modo de operar del Estado.

La lógica con la que los partidos de gobierno utilizan el Estado -introduciendo cambios en los organigramas (que se traduce en la renovación de funcionarios y empleados)-



refuerza estas cuestiones y atenta contra la posibilidad profesionalizar al sector público y dotarlo de mayor eficacia en sus tareas.

2.4.2. Conclusiones síntesis sobre problemas, potencialidades y actores

- **Problemas percibidos**

Tomando en cuenta la cantidad de entrevistados que hicieron alusión a problemas, se reconoce que los de infraestructura (18); dificultades para el desarrollo de actividades económicas (14) y las cuestiones institucionales (14), son las de mayor relevancia. Le siguen en orden de importancia: los usos invasivos del espacio público (11), la calidad ambiental (9); el decrecimiento de la población (8); el problema de falta de apropiación (6) y el de marginalidad y discriminación (5).

Como ha quedado expuesto en el desarrollo de este apartado, muchos de estos problemas se vinculan a la incapacidad que ha existido hasta el momento de plantear políticas que atendieran a los procesos por los cuales se generan. Las medidas implementadas tienen un carácter puntual y desarticulado respecto de otras e intentan actuar sobre los efectos, sin atender a las causas. La falta de continuidad en los espacios de concertación así como el carácter sectorizado que no incluye a la diversidad de actores presente en el área, es otro de los motivos por los que los problemas perviven a lo largo del tiempo.

- **Potencialidades percibidas**

Las potencialidades se relevaron a partir de los modos en que los actores caracterizaron al área y denotaron cuestiones que hacían del Área Central un lugar distinto a otros de la ciudad. Fueron reconocidas por un número elevado de actores, entre los que se encontraron representantes de todos grupos relevados.

Los aspectos reconocidos como potencialidades refirieron a: la capacidad de convocar públicos (Cámara de Inquilinos, Director del CPC, Gerente Técnico de ADEC); la accesibilidad entendida en términos de transporte público (usuario, representante de proyecto de Recuperación del Alma de la Ciudad, investigadora del IIFAP), la posibilidad que ofrece a la manifestación de múltiples expresiones culturales por la diversidad de su público (docente investigador universitario, investigadora del IIFAP, usuario); la calidad de su infraestructura y servicios (Cámara de Inquilinos, Docente Investigador universitarios; vicepresidente de Asociación de Vecinos, Usuarios y Consumidores del Centro), su marcado perfil comercial asociado a la especificidad de los productos que ofrece (CCC, comerciante) y el perfil turístico establecido a partir del patrimonio cultural que alberga (Programa de Recuperación del Alma de la Ciudad, Proyecto Córdoba de las Campanas, Cámara de Comerciantes Industriales y Mayoristas, Dirección de Turismo, empresario, entre otros). Si bien este punto fue el que mayor reconocimiento obtuvo, no todos los que reconocieron el valor patrimonial de los monumentos del Área Central, los han visitado.

Cabe señalar no obstante, que estas potencialidades se encuentran atravesadas por las tensiones y conflictos expuestos anteriormente. La accesibilidad es cuestionada por quienes consideran que las terminales de ómnibus generan congestión y deberían ser trasladadas (Dirección de Tránsito y Dirección del Área Central); la convivencia de



públicos diversos genera tensiones entre usuarios de distinto origen social, que en muchos casos alientan la segregación “natural” que se da entre quienes visitan o habitan las áreas reconocidas como degradadas y que se sienten “invadidos” cuando esos públicos avanzan sobre las fronteras (simbólicas) que constituyen las avenidas, el río, etc.

La identidad de una ciudad es un constructo histórico, dinámico y heterogéneo. Asociarlo a una única actividad, patrimonio o práctica implica negar y limitar los múltiples usos y apropiaciones de los que son objeto los espacios urbanos. Por lo tanto, el reconocimiento y la jerarquización de elementos identitarios por parte del Estado y sus políticas, debiera contemplar esa diversidad y garantizar su expresión democrática.

El desarrollo de las actividades comerciales y su necesidad de ampliar la oferta de estacionamientos para el público que accede al centro en vehículos particulares, entra en tensión con quienes aspiran a acceder a las parcelas ocupadas por estacionamientos con el objetivo de convertirlas en viviendas. Al mismo tiempo la falta de habitantes dificulta la posibilidad de ampliar la oferta gastronómica y cultural por la sensación de inseguridad que generan los comercios cerrados y la ausencia de personas en la vía pública.

Muchos de los límites y problemas que se detectan en el área son en realidad producto de malas gestiones en torno a su potencialidad. Los problemas de movilidad se generan por la cantidad de público que asiste al centro y la falta de una política clara respecto al incentivo de un modelo de transporte más adecuado para acceder al centro. La contaminación y la degradación ambiental son también producto de la sobrecarga que reciben sus espacios y la incapacidad de la Municipalidad de acompañar eficazmente los impactos de esos usos intensivos. La proliferación del trabajo informal y el uso invasivo del espacio público responde a la intención de múltiples actores de captar la demanda disponible en el área.

Los problemas de infraestructura están asociados entre otras cosas, a la antigüedad del área y a la falta de medidas de readecuación en torno a la intensificación de los usos.

Las falencias en la infraestructura, servicios y calidad ambiental han expulsado a la población (buena parte de ellos representantes de sectores medios altos y altos) hacia ofertas de mayor calidad ambiental y han configurado zonas degradadas y desvalorizadas. Finalmente, la persistencia de un perfil comercial (heterogéneo) imprime ritmos y prácticas que parece limitar la posibilidad de diversificar las actividades económicas y culturales del área.



3. Caracterización particularizada de las subáreas, ejes y nodos del área central

En el P1 se realizó una delimitación preliminar de áreas, subáreas, ejes/corredores y nodos, en la que se reconocieron los siguientes ámbitos espaciales, según se muestra en el siguiente Gráfico.

Gráfico: Delimitación preliminar de áreas, subáreas, ejes/corredores y nodos



Fuente: Elaboración propia.

Áreas:

- Microcentro/Centro tradicional. Incluye área peatonal, nodo Plaza San Martín y equipamientos de su entorno <Catedral-Cabildo>
- Área Norte, desde Av. Humberto Primo-Av. Sarmiento hasta el río Suquía
- Área de transición Microcentro-Área Norte, entre Av. Humberto Primo-Av. Sarmiento y Av. Colón-Av. Olmos
- Área San Roque-Mitre, desde Av. Chacabuco-Av. Maipú hasta el río Suquía
- Área Alberdi/transición microcentro-Alberdi, desde La Cañada hacia el oeste

Subáreas:

- Subárea Mercado Sur y entorno de comercio mayorista.
- Subárea con nodo educativo UNC-Colegio Montserrat y nodo Patio Olmos-Teatro Libertador Gral. San Martín.
- Subárea Mercado Norte – Borde del Río Suquía. Nodo principal: Mercado Norte.



- Subárea San Roque: nodo Hospital de Urgencias; nodo Nueva Casa de Gobierno-Centro Cívico del Bicentenario.
- Subárea Mitre: nodo principal: Terminal de Ómnibus T1 y T2.
- Subárea Alberdi: nodo Palacio Municipal-Palacio de Tribunales, Paseo Sobremonte, Plaza de la Intendencia, Plaza Italia; nodo Plaza Colón.

Ejes estructurantes:

- Av. Gral. Paz-Av. Vélez Sarsfield; Av. Maipú-Bv. Chacabuco; Bv. Illía-Bv. San Juan; Av. Colón-Av. Olmos; Av. Humberto Primo-Av. Sarmiento; calles Independencia-San Martín; calles Ituzaingó-Gral. Paz; calles 9 de Julio-25 de Mayo; calle San Jerónimo; corredor La Cañada –calles Marcelo T. de Alvear y Figueroa Alcorta–.

Nodos estructurantes:

- Intersección Bv. San Juan-Av. Vélez Sarsfield y sus bordes con usos del suelo estructurantes y equipamientos institucionales, comerciales de escala urbana-regional, y elementos patrimoniales significativos.
- Intersección Av. Colón-Av. Gral. Paz y sus bordes con usos del suelo estructurantes y equipamientos institucionales administrativos.
- Intersección Av. Chacabuco-Bv. Illía y sus bordes con usos del suelo estructurantes.

En base al relevamiento y análisis de información realizado en el punto 1.2 de este Informe, esta delimitación preliminar ha sido revisada y redefinida. (Gráficos E-07/08/09/10).

En esta revisión, se determinaron 5 macro-áreas que surgen de la división del Área Central que producen los principales ejes viales Av. Chacabuco/Av. Maipú, Av. Vélez Sarsfield/Av. Gral. Paz, Av. Colón/Av. Olmos y Av. H. Primo/Av. Sarmiento, Av. F. Alcorta/Av. M. T. de Alvear. Estas macro-áreas están delimitadas por corredores que generan estos ejes viales; a su vez, incluyen subáreas/subzonas y nodos. Los aspectos considerados para la delimitación de los mismos son los siguientes:

Aspectos funcionales:

- Usos del suelo/Actividades: tipos, grado de mixtura-exclusividad; compatibilidad/incompatibilidad funcional/tipológica. Presencia de equipamientos públicos y privados y de espacios verdes.
- Vialidad: anchos de calles, calzadas y aceras. Forestación.
- Movilidad: recorridos del transporte público urbano e interurbano, estacionamiento en calzada y fuera de calzada -playas de estacionamiento-, lugares de carga y descarga; carriles selectivos.
- Edificación: edad-estado de mantenimiento y edificios patrimoniales.

Aspectos morfológicos:

- Trazado: forma de manzanas. Parcelamiento: forma y dimensiones.
- Formas de ocupación del suelo. Intensidad de ocupación del suelo.



Aspectos vinculados con el espacio público: estado del canal de la calle –calzadas y aceras-, iluminación, redes infraestructurales aéreas, cartelería, forestación; estado de la edificación de borde del canal de la calle; forma de uso del borde público-privado.

Completan la caracterización, algunas variables demográficas y normativas.

Aspectos normativos: normativas de subdivisión, uso y ocupación del suelo; patrimonio; estacionamiento; espacio público; cartelería y señalética.

Aspectos relacionados con la dinámica urbana: nivel de renovación urbana.

En este apartado, se realizará una descripción de las principales características de las macro-áreas y sus subáreas y de algunos corredores, que se complementa con lo analizado en los puntos 1.2. y 1.2 de este Informe.

✦ **Macro-área Centro tradicional**

Límites: al Norte, corredor Av. H. Primo-Av. Sarmiento; al Sur, corredor Bv. San Juan-Bv. Illia; al Este, corredor A. Maipú-Av. Chacabuco y al Oeste, corredor Av. V. Sarsfield-Av. Gral. Paz.

Se reconocen en ella varias subáreas: la que está al Norte de Av. Colón-Av. Olmos, la subárea peatonal, la subárea bancaria y hotelera, la subárea del Mercado Sur; la subárea que incluye el nodo histórico fundacional, y los ejes 27 de Abril-San Jerónimo y Gral. Alvear-Ituzaingó.

En la subárea Norte se concentran los rubros mueblerías y venta de artículos para el hogar e iluminación, electrónica y computación, con requerimientos de carga y descarga permanente en el horario comercial. Hay varias playas de estacionamiento en grandes lotes. También se encuentran algunas instituciones: una educativa privada y dos de culto –Sinagoga y Templo Evangélico–. En lo que respecta a la movilidad, tiene gran volumen de tránsito en las calles Santa Rosa y Gral. Alvear con circulación de transporte público de pasajeros, y tiene dos calles peatonales de una cuadra de extensión –Rivera Indarte (con su ingreso a la Cripta) y San Martín–.

El espacio público de esta subárea es, en general, de baja calidad estética y paisajística-ambiental, tanto por el tratamiento de las calles como por el estado de mantenimiento de muchas de las edificaciones; a ello se suma que algunos comercios utilizan la vía pública para exponer sus productos.

La subárea caracterizada por la presencia de las peatonales tiene un fuerte valor identitario y simbólico tanto para los habitantes de la ciudad como para los visitantes. El uso del suelo es predominantemente comercial de los más variados rubros y especialización, gran concentración de librerías, diversos servicios y actividades administrativas.

Se destaca la presencia de la Legislatura Provincial -con el alto impacto que generan las manifestaciones en su entorno-, la basílica de la Merced y su plazoleta.

Es una de las zonas con menor uso del suelo residencial del Área Central, lo que afecta negativamente la dinámica de la subárea, dado que en los horarios no



comerciales, sus calles quedan desiertas, pero con ocupación de venta ilegal ambulante y personas en situación de calle.

El espacio público de toda esta subárea viene sufriendo un proceso de deterioro tanto por el estado de los solados como el de algunas edificaciones.

La subárea del nodo histórico fundacional es la que incluye la Plaza San Martín y los edificios del más alto valor patrimonial y simbólico –Cabildo, Catedral, Conventos e Iglesias–, algunas otras instituciones públicas y privadas. Es una de las zonas más visitadas por el turismo.

Esta subárea con la subzona bancaria y hotelera, tienen intensa actividad y gran presencia de personas.

La subárea del Mercado Sur presenta un trazado particular de manzanas de pequeñas dimensiones, con predominio de usos del suelo comercial mayorista y minorista de ropa, marroquinería, bijouterie, textiles, plásticos, jugueterías, cotillón, librerías. Esta actividad se expande por las calles Corrientes e Ituzaingó. Hay mixtura con el uso del suelo residencial.

📍 **Macro-área Expansión Centro**

Límites: al Norte, corredor Av. H. Primo; al sur corredor Bv. San Juan; al Este, corredor Av. V. Sarsfield-Av. Gral. Paz y al Oeste, corredor Av. F. Alcorta-Av. M. T. de Alvear.

Se reconocen en ella dos subáreas: la Norte, entre los corredores Av. H. Primo y Av. Colón y la Sur.

Se destaca el eje Belgrano-Tucumán, el cual canaliza un importante volumen de tránsito, principalmente de transporte urbano de pasajeros. También cuenta con gran concentración de comercios y servicios en sus bordes; entre las calles 27 de abril y Av. Colón, se destacan las zapaterías, venta de ropa y de joyas/bijouterie. También hay comercios de venta de comestibles, gastronomía y entradas a varias galerías comerciales.

Hay varias galerías comerciales, y un eje peatonal, calle 9 de Julio con gran mixtura de actividades comerciales, principalmente vinculadas con la venta de ropa, calzados, marroquinerías, lencerías, librerías, venta de comestibles y dietéticas.

En la subárea Sur, en la zona delimitada por La Cañada, frentistas de calles Belgrano-Tucumán, Av. Colón, frentistas a la calle 27 de Abril, se concentran los comercios de ópticas y ortopedias.

En la subárea Norte hay mixtura de actividades comerciales tales como perfumerías, venta de artículos de peluquería, librerías, artículos de librería, gastronomía -bares y restaurantes-, algunos hoteles, gran concentración de playas de estacionamiento, especialmente en calle La Rioja, y algunas instituciones –Escuela Derqui, Tribunales de Familia–, academias, jardín maternal, colegio profesional.

El uso del suelo residencial se mixtura con estas actividades, en tipologías de edificación en altura con otras de planta baja y un piso.

Es un área muy dinámica comercialmente y con muchos servicios.



En cuanto a la movilidad, es un área de mucho tránsito vehicular y de circulación de transporte urbano de pasajeros, principalmente por calles Belgrano-Tucumán, Jujuy, Santa Rosa, San Jerónimo, Caseros y Duarte Quirós.

Morfológicamente es un área muy heterogénea por la diversidad funcional y tipológica, lo que genera un espacio urbano también muy variado, con diversas alturas de la edificación, con una calidad del espacio público se puede caracterizar como media en la parte Sur y media baja a baja, en la Norte.

⊕ **Macro-área Alberdi**

Límites: los tramos de corredores Norte, Av. H. Primo; Sur, Bv. San Juan; Este, Av. M. T. de Alvear-F. Alcorta; Oeste, calle Avellaneda-Calasanz.

En la misma se reconocen dos nodos estructurantes: nodo conformado por dos equipamientos: el Palacio Municipal de escala urbana y el Palacio de Tribunales de escala urbana-regional, junto a dos espacios verdes: el Paseo Sobremonte y la Plaza de la Intendencia; nodo de la Plaza Colón-Escuela Dr. Carbó-Maternidad Nacional.

Además, incluye los corredores de las calles Duarte Quirós y Avellaneda.

En esta macro-área habría cuatro subáreas: Alberdi Norte, Alberdi Central y Alberdi Sur Oeste y Alberdi Sur Este. Las mismas se diferencian en la concentración de cierto tipo de actividades, en la calidad de su espacio público y en su dinámica urbana.

Esta macro-área forma parte de la primera expansión del casco fundacional. Presenta una interesante dinámica urbana por el proceso de renovación que se evidencia en la incorporación de funciones centrales, de uso del suelo comercial y de servicios y de uso del suelo residencial de media-alta densidad poblacional con verticalización de la edificación en situaciones puntuales, principalmente en tramos de las calles Avellaneda y Santa Rosa, y en el extremo Sureste.

La expansión de las actividades comerciales se da principalmente en las calles 9 de Julio, Deán Funes y Santa Rosa.

El uso del suelo es predominantemente mixto, con actividades institucionales y administrativas públicas y privadas, comerciales y de servicios, gastronómicas y residencial.

Hay varios equipamientos –educativos, sanitario, administrativos– que ocupan una manzana completa o media manzana. Una particularidad de varios de ellos, es el escaso a nulo tratamiento de las fachadas del borde público-privado, que al ser en su mayoría muros ciegos, dan como resultado una baja calidad del espacio público y sensación de inseguridad.

Es la zona que contiene la mayor cantidad de plazas del Área Central: Colón, de la Intendencia y Paseo Sobremonte.

Desde el punto de vista de la movilidad, por ser un sector de paso en la vinculación Área Central con las zonas Oeste y Noroeste a escala sectorial, urbana y metropolitana, tiene varios ejes de ingreso y egreso al centro, de tránsito con diversos modos de transporte –urbano, interurbano, de carga, particulares–. Los principales ejes viales con: Avellaneda-Calasanz, Corro-Fragueiro; Av. Colón, Calles Santa Rosa, 27 de Abril, Caseros y D. Quirós.



La mayor parte de las calles son de 10 m y sus veredas son angostas en su mayoría. El arbolado urbano es escaso a nulo; sólo hay presencia de forestación en las calles Duarte Quirós y en algunos tramos de Bolívar y A. Bas.

Desde el punto de vista morfológico, toda la macro-área presenta una imagen heterogénea, por la gran variedad tipológica –producto de la variedad funcional y de tipologías edilicias de diversos momentos históricos–, con diferentes alturas y volúmenes edilicios, con predominio de tejido continuo y diversas situaciones de retiros de las líneas de fachadas. Como consecuencia de las normas de ocupación del suelo, hay varios edificios en altura que se elevan hacia el centro de la manzana.

La subárea Alberdi Norte tiene mayor presencia de servicios vinculados con la salud públicos (Maternidad) y privados (clínicas y afines). La calle La Rioja tiene mayor presencia relativa de playas de estacionamiento. A su vez, presenta bajo nivel de calidad de su espacio público al igual que los tramos de las calles perpendiculares entre la misma y Av. H. Primo.

La subárea Alberdi Centro es la que tiene mayor expansión de las actividades comerciales del centro tradicional.

La subárea Alberdi Sur tiene varias de actividades comerciales y de servicios, principalmente vinculadas con las funciones judicial y administrativa.

Macro-área Norte

Límites: Norte y Oeste, corredor borde del Río Suquía; Sur, corredor Av. H. Primo-Av. Sarmiento; Este, corredor Av. Maipú.

Es un ámbito heterogéneo, cuyo nodo principal comercial e institucional es el Mercado Norte -edificio de valor patrimonial- y CPC Mercado de la Ciudad. Además alberga edificios de la administración pública provincial (Direcciones de Catastro y de Rentas; Ministerio de Trabajo; municipal (SOM Servicio Odontológico Municipal, Laboratorio de Alimentos) y un equipamiento educativo privado (Colegio Santa Infancia).

A ello se suma la actividad comercial vinculada a los automotores y las motos en las calles La Tablada y Rivera Indarte, principalmente; el comercio del rubro alimentario mayorista y minorista en el entorno del Mercado Norte y en el mismo Mercado; comercios vinculados a la construcción (materiales, sanitarios, aberturas) y ferreterías, en calles Gral. Alvear e Igualdad, junto con depósitos y almacenamiento. También hay muchas actividades de servicios y gastronomía. Estas actividades se mixturán con el uso del suelo residencial en tipologías predominantes de una o dos plantas y con gran presencia de pensiones o viviendas con bajas condiciones de habitabilidad.

En cuanto a la movilidad, hay mucho tránsito en los días y horarios de la administración pública y del comercio. Si bien las calles son predominantemente de 15m, hay conflictos de tránsito por el necesario abastecimiento y carga y descarga, sumado al estacionamiento en calzada, y en algunas grandes playas de estacionamiento. La Av. H. Primo-Sarmiento y las calles y las calles La Tablada-Oncativo y Gral. Alvear son las de mayor volumen de tránsito; la calle Igualdad-Libertad, eventualmente canaliza transporte interurbano de pasajeros.



Desde el punto de vista morfológico, el tejido urbano es predominantemente continuo y sin retiro de frente; la altura promedio es de una y dos plantas, y la que surge de las tipologías galpones, que tienen fuerte presencia en la macro-área. El tratamiento de fachadas del borde público-privado también es variado, y en general, con escaso compromiso formal y medio a medio-bajo nivel de mantenimiento.

Si bien hay cierta presencia de forestación en las calles, la misma es asistemática.

Por todo lo expuesto, la calidad del espacio público es baja y medio-baja.

No se observa dinámica de renovación urbana.

📍 **Macro-área Este**

Límites: Este, corredor borde del Río Suquía; Norte, corredor Av. Sarmiento; Oeste, corredor Av. Maipú-Av. Chacabuco y Sur, Bv. Illia.

Incluye tres subáreas: Norte, relacionada con el Hospital de Urgencias; Centro, relacionado con el ex Hospital San Roque e Instituto del Inmaculado Corazón; y Sur, vinculada con la Terminal de Ómnibus T1 y el nodo de la manzana institucional-administrativa –salud, desarrollo social y seguridad–, y con una franja en la que hay un proceso de renovación urbana con uso del suelo residencial en tipologías en altura, e incremento de la actividad comercial y de servicios.

Por otra parte, el uso del suelo es muy variado, con importante presencia de actividades de servicios y comercios de diversos rubros, y varios hospedajes y residenciales próximos al Hospital de Urgencias y a la Terminal de Ómnibus T1, varias playas de estacionamientos, comercios gastronómicos y de venta de alimentos, todo ello mixturado con el uso del suelo residencial tanto de vivienda individual como colectiva, con varios edificios en altura localizados en forma dispersa.

Con respecto a la movilidad, el tránsito es intenso en las calles Catamarca, Salta-Salgueiro, Caseros, Corrientes, y fundamentalmente, en San Jerónimo.

Por lo expuesto, por la diversidad funcional, y por las normas de ocupación del suelo, morfológicamente es un área muy heterogénea, con edificios de diversos períodos históricos, de alturas diversas, con niveles variados de estado y mantenimiento de la edificación de medio-bajo nivel.

La arbolado de las calles es escaso, excepto en el borde del Hospital de Urgencias de la calle Salta.

En general, no se observa un importante proceso de renovación urbana, salvo en situaciones puntuales, y principalmente, en la subárea Sur (calle Paraná).

El espacio público de esta macro-área tiene bajo y caótico nivel de calidad perceptual por el diverso estado de mantenimiento de la edificación, la escasa presencia de forestación, la heterogeneidad tipológica, la falta de adecuado tratamiento de las fachadas de las playas de estacionamiento y de algunos edificios.

En la subárea Norte, hay varios equipamientos: el Hospital de Urgencias, el Cuerpo Guardia de Infantería de la Policía de la Provincia de Córdoba; equipamientos educativos públicos y privados: el Instituto Castro Barros, la Universidad Blas Pascal, un Instituto de Educación Superior (Bac Spinoza) y la Escuela de Música; culto (templo Cita con la Vida).



En la subárea Central hay varias instituciones: capilla San Roque junto al ex Hospital San Roque, la escuela Instituto del Inmaculado Corazón e iglesia del Santísimo Sacramento, dos templos protestantes; varios servicios: sedes de sindicatos y obras sociales, consultorios odontológicos, centro médico, correo privado; comercios de alimentos y elaboración de comida, gastronómicos, entre otros. Además, hay varios hoteles y hospedajes, residencias docentes y de estudiantes, y varias playas de estacionamiento.

En la subárea Sur, además de la manzana institucional ya mencionada y la Terminal de Ómnibus, hay varios hospedajes y hoteles, próximos a la misma, residencias estudiantiles, comisaría, y gran cantidad de servicios, venta y elaboración de comestibles, gastronomía. En la calle Corrientes hay varios comercios mayoristas y venta minorista de ropa.

Corredor La Cañada

Los bordes de las Av. M. T. de Alvear y Av. F. Alcorta -La Cañada- se caracterizan por tener un uso del suelo comercial y de servicios de diverso tipo en las plantas bajas, sedes sociales de sindicatos, colegios profesionales, instituciones administrativas públicas, educativas, centros de salud especializados, culto, hotelería de buen nivel, gastronomía variada, y uso del suelo residencial en tipologías de vivienda en altura, con un perfil que se va consolidando en 36 m de altura según lo establecido en la normativa de ocupación del suelo. Es una zona de gran dinámica tanto diurna como nocturna.

En relación con la movilidad, tiene un elevadísimo flujo vehicular con gran presencia de transporte público de pasajeros.

Es el corredor de mayor calidad estética y paisajística –ambiental, y también, un referente de gran identidad y valor simbólico del Área Central.

Corredor borde de los bulevares Perón-Guzmán-Mitre

La configuración de las manzanas debido al trazado curvilíneo que acompaña al Río Suquía, sumado a la situación de heterogeneidad de las alturas de la edificación, al escaso valor morfológico de gran parte de las edificaciones, el escaso mantenimiento de muchas de ellas, configura un borde urbano de bajo valor paisajístico y de escaso nivel de renovación urbana. En esta situación colaboran las formas y dimensiones de las manzanas y del parcelamiento, y la normativa de área especial.

Sólo se exceptúan de esta caracterización, parte del complejo Capitalinas, el Sanatorio Mayo, el complejo de Tarjeta Naranja, y el edificio de EPEC. No obstante, cabe señalar que el espacio público que definen algunos de estos edificios, no generan dinamismo, porque tienen muchas paredes ciegas. Sólo se han generado dos espacios públicos: la plazoleta del Tarjeta Naranja y el frente del complejo Capitalinas sobre la Av. H. Primo.

El arco frente al predio del ferrocarril es uno de los más degradados de todo el corredor, con varios lotes baldíos.



4. Reconocimiento General de la Situación Tendencial del Área Central

4.1. Problemas, causas, tendencias desde el enfoque técnico

A partir del reconocimiento de problemas por temas clave, se presenta a continuación una síntesis de causas y tendencias de aquellos problemas más destacados que fueron identificados desde el análisis técnico.

TEMAS CLAVE / Variables de diagnóstico	PROBLEMAS	CAUSAS -Estructurales/ Coyunturales-	TENDENCIAS
ESPACIO PÚBLICO (EP) - Calidad del EP - Calidad ambiental - Apropiación /Uso del EP	Baja calidad del EP Baja calidad ambiental (del aire, sonora, visual) Confort térmico desfavorable Vandalismo	Inadecuada disposición de mobiliario urbano - obstáculos en la vía pública- Mal estado y tratamiento de las calles –calzadas, veredas, peatonales- . Deficiente iluminación. Escaso arbolado y diseño en general de los EP. Desorden en la Señalización y Cartelería. Mal estado y conservación de la edificación que conforma el borde público-privado. Impactos negativos de cloacas y pluviales. Falta de apropiación, cuidado y respeto del EP Usos privados del EP	Si se mantiene la falta de criterio/diseño del EP, con disposición de elementos de manera aislada y desvinculada de otros usos y sin carácter funcional, estético y ambiental, el EP presentaría un elevado nivel de desorden, caos visual, dificultad para circular, estar, permanecer; desalentando su uso y/o creando nuevos espacios de conflictos. La falta de cuidado e incorporación de arbolado y superficies verdes, aumentaría el discomfort térmico. La no inclusión de instrumentos o estrategias de conservación y mantenimiento de edificaciones que conforman el borde público-privado produciría un mayor perjuicio en la definición de la imagen del espacio urbano.



<p>ACTIVIDADES - Temporalidad de uso - Diversidad de usos - Oferta de Vivienda</p>	<p>Pérdida de vitalidad, inactividad fuera del horario comercial Cierta incompatibilidad de tipos edificatorios (ej. depósito-edificio de vivienda colectiva, o edificios de oficinas con vivienda incompatible) Eventos/Manifestaciones (corte de calles) vs. libre circulación y acceso Zonas con muy bajo porcentaje de uso de suelo residencial (baja vitalidad /mixtura)</p>	<p>Falta de actividades, en gran parte del área central, fuera del horario comercial Inseguridad (ante la falta de movimiento de personas y de circulación constante) Construcción de galpones, depósitos, previos a la norma, lo que dificulta la coexistencia con posibles renovaciones para vivienda</p>	<p>Si no se plantearan estrategias de repoblamiento del área central, ni se abordara la cuestión del hábitat (según demandas sociales), y se dejara el horario y la oferta de actividades actuales, es posible que el área central acentúe aún más su degradación, ya que otras zonas de la ciudad, mediante elementos atractores, presentan mayor competencia y poder convocante. El centro se vaciaría de actividades fuera del horario comercial-administrativo.</p>
<p>MOVILIDAD - Nivel de circulación - Nivel de Accesibilidad</p>	<p>Estructura física limitada, heredada desde la fundación de la ciudad, con un perfil transversal de las calles con poca capacidad para alojar flujos demandantes Congestión / Saturación de calzadas, bajo y muy bajo nivel de circulación y acceso al AC en horas pico, o por eventuales circunstancias (manifestaciones, cortes por arreglos, etc.) Pocas vías pasantes en algunas zonas Incompatibilidad de usos-circulación</p>	<p>Sistema de transporte público concéntrico Uso indiscriminado de vehículos particulares Autos estacionados en zonas no habilitadas Horarios inadecuados para ciertos servicios (por ej. recolección de RSU en horas pico) Presencia de calles peatonales y la restricción de circulación por vehículos particulares Necesidad de revisión de la normativa (decreto) de carga y descarga</p>	<p>Sino se tomaran medidas estructurales y coyunturales para el abordaje de la movilidad en el AC (estrechamente vinculada con la escala urbana en general), el caos, molestias, disgustos que representa el tránsito en el Área se elevarían y repercutirían directamente en expulsar habitantes, visitantes y usuarios, porque los impactos negativos de acceder y circular por el Área serían altos respecto de los beneficios de llegar ir al AC</p>



	(carga / descarga) Impactos ambientales		
POBLACIÓN - Nivel de Integración Social - Dinámica demográfica - Calidad de vida - Necesidades básicas	Decrecimiento de la población (ver información presentada sobre variaciones intercensales del AC según censos nacionales) Fragmentación social, socioespacial. Zonas internas del área -subáreas, tramos de corredores, etc.- con determinado usuario, residente, obteniendo en varios casos una segmentación residente-usuario, usuario-usuario, etc. Vendedores informales, ambulantes Personas en situación de calle Pautas culturales encontradas Tugurización en determinadas zonas	Falta de competitividad del área central para retener población respecto a otras áreas de la ciudad o fuera de ésta. Posiblemente la calidad urbana, ambiental, la habitabilidad y problemática del área central desaliente la permanencia en la misma. Se trabaja pero no se vive, se realizan trámites o compras, otras actividades Las causas de tugurización están vinculadas a situaciones económicas extremas, que presentan altos niveles de NBI, y que se relacionan con la marginalidad y discriminación de algunos grupos sociales	En el caso de no plantearse estrategias de repoblamiento y de mejoramiento de calidad urbana en el AC, en función de una profunda lectura de las causas negativas que originan la falta de residentes en varias zonas, considerando la capacidad de infraestructuras y de beneficios sociales, económicos, ambientales, revisión normativa según fraccionamiento y dominio del suelo, etc., es posible que se agudice un mayor despoblamiento. Asimismo se observan tendencias positivas en algunas zonas y corredores como Bv. Illia y Cañada, donde la normativa de ocupación y la demanda de inversiones en inmuebles fomentan la renovación edilicia y la radicación de nueva y más población. En la etapa de propuesta para los perfiles, se podrían plantear hipótesis de crecimiento poblacional. El abordaje del AC sin una mirada de integración social promovería una mayor brecha social manifestada en una sociedad fragmentada, con conflictos sociales y fuertes encuentros de



			intereses y pautas culturales
<p>GESTIÓN URBANA - Variedad de instrumentos de Gestión - Capacidad de Gestión local - Nivel de gobernanza</p>	<p>Incongruencias, superposiciones de criterios, inoperancias de ciertas normativas urbanas Limitados instrumentos de gestión que no logran abordar las causas de los problemas del Área Central Atomización en la estructura municipal de áreas, dependencias, recursos humanos, recursos físicos, otros, que dificultan gravemente tanto el abordaje de problemas complejos como simples. Bajo nivel de gobernanza, con ciertas iniciativas de co-gestión público-privadas que aportaron positivamente hacia un buen accionar</p>	<p>Falta de normativas o compendios ordenadores de la normativa existente Muy baja incorporación de instrumentos de gestión innovadores y/o adecuados para nuestros contextos institucionales, políticos y socioeconómicos</p>	<p>El sostenimiento de instrumentos y recursos (humanos, físicos, legales, etc.) que no aporten, sino dificulten la gestión, sin coordinación, articulación, comunicación, que involucre los distintos intereses de los actores del Área (influyentes y no influyentes, generadores de problemas y afectados por los mismos), incentivarán mayor descontrol, desmanejo, escalada y multiplicación de las problemáticas del AC. Sin gestión que contemple el concepto de gobernanza, con participación y/o inclusión, se podría derivar en aumentar conflictos existentes y/o generar nuevos. La implementación de nuevos proyectos de desarrollo en el AC, como las obras programadas, representa una tendencia positiva alentadora. En este escenario tendencial se enfatizarían algunos impactos en enclaves como la Casa de Gobierno Provincial, y posiblemente surgirán nuevos impactos de otra institución catalizadora como sería el Concejo Deliberante -a reiniciarse su construcción según anuncios oficiales-.</p>



4.2. Problemas, causas y tendencias según la percepción de los actores

A continuación se sintetizan los problemas, causas y tendencias surgidos de las entrevistas realizadas. Estos aportes constituyen una información diagnóstica muy valiosa para el planteo de líneas de acción y perfiles de desarrollo.

JERARQUÍA SEGÚN ACTORES	CANTIDAD DE ACTORES ENTREVISTADOS QUE RECONOCEN EL PROBLEMA	PROBLEMA	CAUSAS	TENDENCIAS
1	18	Falencias de la estructura física y de servicios / infraestructura	Obsolescencia física/ usos intensivos o inadecuados	La tendencia no será revertida en la medida que no se planteen políticas integrales y de largo plazo que articulen las acciones puntuales que vienen haciendo los distintos niveles de gobierno
2	14	Dificultades para el desarrollo de actividades económicas y otras	Ausencia de políticas claras en relación a los usos que se quieren propiciar en el Área	La actividad comercial se mantendrá en la medida que los precios resulten adecuados para el público. Las actividades turísticas y culturales se concentrarán en los horarios diurnos de no mediar una política de concertación entre los distintos actores con posibilidad de ampliar la oferta
3	14	Discontinuidad política / burocracia / falta de comunicación	Apropiación del estado por parte de los gobernantes / falta de profesionalización del sector	No habrá una mejora en la prestación de servicios estatales mientras no se profesionalice a los empleados y se garanticen espacios de continuidad independientes de las alternancias políticas
4	12	Congestión / Movilidad conflictiva	Obsolescencia física/falta de una política integral	El problema de movilidad tenderá a profundizarse si no se toma una decisión concreta sobre el tipo de transporte que se quiere promover



5	11	Invasión con usos privados en el espacio público	Condiciones macro-económicas/ pautas culturales	En la medida que las condiciones económicas se mantengan, la invasión privada del espacio público se incrementará. Sin políticas de inclusión y concertación que permitan la definición de pautas compartidas, los usos seguirán imponiéndose por la fuerza
6	9	Baja calidad ambiental urbana	Multicausalidad /falta de política integral	Sin organismos con capacidad de gestión y control, la tendencia será cada vez más negativa
7	8	Decrecimiento de la población	Degradación ambiental /nuevas ofertas / ausencia de políticas	Sin políticas que facilite el acceso y mejoren la calidad ambiental, no habrá retorno de pobladores hacia el área central
8	6	Falta de apropiación de espacios de valor patrimonial / espacios públicos	Inaccesibilidad para algunos grupos	Sin políticas que encaucen los emprendimientos aislados y fragmentados, no existirá una verdadera apropiación ni acercamiento de grupos para quienes en centro se encuentra lejos o no existe
9	5	Marginalidad social / discriminación	Condiciones macro-económicas/ pautas culturales	Sin políticas de inclusión la marginalidad y la discriminación se profundizarán



➤ **Demandas y actores**

PROBLEMA	DEMANDA		
	CANTIDAD DE ACTORES ENTREVISTADOS DEMANDANTES	ACTORES QUE DEMANDAN	CUESTIONES QUE DEMANDAN
Discontinuidad política / burocracia / falta de comunicación	17	Organismos gubernamentales: Subdirección de Planeamiento; Dirección de Control y Fiscalización; Dirección de Tránsito; CPC. Cámaras: CEDUC; CACIC; CEDAC; CCC; Cámara de Comerciantes Industriales y Mayoristas; AEHHC empresario. Asociación Público-Privada: ADEC. CyT: Docente FADU Asociaciones: Cámara de Inquilinos; Red Ciudadana Nuestra Córdoba; Asociación de Vecinos Usuarios y Consumidores ; UCIC	<p><u>Mayor protagonismo del Estado:</u> CEDUC y Asoc. de Vecinos; CEDAC; Docente FADU; Cámara de Inquilinos y empresario.</p> <p><u>Mejora en la atención y funcionamiento del Estado:</u> UCIC</p> <p><u>Espacios de concertación:</u> Dirección de Control y Fiscalización; CPC; ADEC; CEDUC; Cámara de Mayoristas; Cámara de Inquilinos; Red Ciudadana Nuestra Córdoba.</p> <p><u>Revisión de normativas:</u> <i>Para obligar a vender a quienes concentran espacios subutilizados:</i> CEDUC <i>Ley de fomento Turístico: (no promueve hoteles de 4 y 5 estrellas):</i> AEHHC.</p> <p><u>Revisión de normativa sobre construcción en altura:</u> Subsecretaría de Planeamiento.</p> <p><u>Revisión normativa sobre playas de estacionamiento:</u> CEDUC y Dirección de Tránsito</p>
Dificultades para el desarrollo de actividades económicas y otras	13	Actores gubernamentales: Dirección de Control y Fiscalización; Dirección del Área Central; CPC, ACT; Dirección de Turismo Cámaras: CEDUC, CACIC; CEDAC; AEHHC; Mayoristas	<p><u>Actividades turísticas y culturales:</u> <u>Mejoras en la oferta (gastronómica):</u> Dirección del Área Central y CEDUC, Red Ciudadana Nuestra Cba.</p> <p><u>Mejora de la oferta (infraestructura):</u> hoteles adecuados para las actividades y mejor difusión,</p> <p><u>Ampliación de la Oferta</u> (Río y Mercados): Dirección de Turismo</p>



		Asociaciones: Red Ciudadana Nuestra Cba.; UCIC. CyT: IIFAP	<p><u>Ampliación oferta cultural:</u> CEDAC; IIFAP; Control y Fiscalización ACT, gastronómicos, mayoristas (pero teniendo en cuenta la mejora integral).</p> <p><u>Refuerzo de actividades positivas:</u> transporte público desde aeropuerto (Dir. Turismo Municipal); perfil de la Cañada; demanda de gastronomía en invierno, propuestas culturales que pueden ser acompañadas por la oferta gastronómica (CEDUC)</p> <p><u>Adecuación de horarios y disponibilidad de espacios para ofrecerlos al público:</u> ACT, Dirección de Turismo.</p> <p><u>Acceso a espacios públicos para eventos culturales</u> (peatonales y plazas): UCIC</p> <p><u>Jerarquización del patrimonio (sobre otras actividades):</u> Dirección del Área Central</p> <p><u>Actividades comerciales:</u> <u>Generación de una marca:</u> Dirección de Control y Fiscalización).</p> <p>Aprovechamiento de perfiles (zonas rojas): CEDUC.</p> <p><u>Reforzar cuestiones positivas:</u> transporte desde el aeropuerto, perfil de la Cañada</p> <p>Aprovechar los perfiles: CEDUC</p>
Congestión / Movilidad conflictiva	7	Organismos gubernamentales: Dirección de Tránsito; Dirección del Área Central. Cámaras y Comerciantes: CEDUC; Comerciante. CyT: docente FAUD	<p><u>Control de manifestaciones:</u> Cámara de Inquilinos <u>Demanda de políticas integrales:</u> FAUD/UNC</p> <p><u>Propuestas para aumentar la oferta estacionamientos:</u> CEDUC y Red Ciudadana, Dir. de Tránsito</p> <p><u>Propuesta mejorar transporte</u></p>



		Asociaciones: Cámara de Inquilinos; Red Ciudadana Nuestra Cba. Usuario.	<u>público</u> : FAUD/UNC propuesta peatonalizar: usuario ÁC: propuesta regular vehículos
Baja calidad ambiental urbana	5	Organismos gubernamentales: Dirección de Espacios Verdes; Dirección del Área central. Cámaras: CEDUC y CACIC CyT: docente FAUD	<u>Mejorar calidad de espacio públicos</u> : Dirección de espacios Verdes; AC; CEDUC, CACIC y docente FAUD/UNC. <u>Acceso a centros de Manzana (construcción de muros verdes)</u> : CEDUC <u>Mejora de condiciones de trabajo de cartoneros</u> : Dirección del Área Central <u>Necesidad de controlar cableados irregulares</u> : Dirección del Área Central <u>Mejorar mantenimiento de tachos</u> : Dirección del Área Central
Falencias de la estructura física y de servicios	6	Organismos gubernamentales: Dirección del Área Central; Dirección de Redes; Redes; CPC Asociación público privada: ADEC Asociaciones: UCIC Comerciante	<u>Cuestiones a considerar</u> <u>Cloacas</u> : Dirección de redes <u>Quita de cabinas telefónicas</u> : Dirección del Área Central. <u>Iluminación</u> (fin de cortinas ciegas): Dirección de Redes; CPC y ADEC <u>Prohibición de ingreso a peatonales de todos los vehículos</u> : Dirección del Área Central.
Decrecimiento de la población	4	Cámaras y empresario: CEDUC; CACIC y Empresario CyT: Docente FAUD.	<u>Disponibilidad de espacios para ampliar la oferta de viviendas</u> : CACIC; Fiorani <u>Mejorar las condiciones para que aumente la demanda</u> : CEDUC; Docente FAUD/UNC.
Falta de apropiación de espacios de valor patrimonial / espacios públicos	4	Organismos gubernamentales: Subsecretaría de Planeamiento; Dir. de Espacios Verdes. Cámaras: Mayoristas y CACIC	<u>Campañas</u> : Subsecretaría de Planeamiento; Cámara de Mayoristas; Dirección de Espacios Verdes <u>Involucramiento de sector privado</u> : Subsecretaría de Planeamiento; <u>Recuperación de espacio público</u> : CACIC



4.3. Algunos avances sobre los relevamientos a grupos de interés

El análisis de los resultados de las entrevistas realizados a actores claves del Área Central será ampliado con datos cuantitativos provenientes del relevamiento a realizar en el Producto 4.

Dicho relevamiento comprenderá tres grupos de interés: residentes, comerciantes y usuarios del Área Central.

Las preguntas tendientes a ampliar demandas y problemáticas son las siguientes:

Residentes:

¿Cómo se siente respecto a los siguientes aspectos de la zona central donde vive?
(Muy satisfecho, satisfecho, insatisfecho, muy insatisfecho)

- Seguridad
- Tranquilidad
- Acceso a servicios
- Limpieza
- Espacio público
- Transporte público

En relación a los siguientes aspectos de la zona centro donde vive, ¿Cómo evalúa la calidad o condición de ...? (Muy satisfecho, satisfecho, insatisfecho, muy insatisfecho)

- Las veredas
- Las calles
- Las plazas y espacios de uso público
- La iluminación de veredas y calles
- Monumentos históricos y edificios de interés

En el AC, evalúe de 1 a 5 los siguientes problemas, siendo 1 poco grave y 5 muy grave

- Malos olores y mala calidad del ambiente
- Ruido
- Estado de muros y paredes (sucios, pintados, rayados, etc.)
- Aguas servidas
- Carencia de áreas verdes y otros espacios públicos
- Veredas y calles en mal estado
- Inundaciones
- Basura, suciedad y escombros
- Congestión vehicular
- Cruces peatonales peligrosos
- Estado de la cartelería
- Otro: especifique



Comerciantes:

¿Cómo se siente respecto a los siguientes aspectos de su lugar de actividad? (Muy satisfecho, satisfecho, insatisfecho, muy insatisfecho)

- Seguridad
- Tranquilidad
- Acceso a servicios
- Limpieza
- Espacio público
- Transporte público

En relación a los siguientes aspectos de la zona donde realiza su actividad, ¿Cómo evalúa la calidad o condición de ...? (Muy satisfecho, satisfecho, insatisfecho, muy insatisfecho)

- Las veredas
- Las calles
- Las plazas y espacios de uso público
- La iluminación de veredas y calles
- Monumentos históricos y edificios de interés

En el Área Central, considera que los siguientes problemas ¿no existen, son nada graves, poco graves, graves o son muy graves? ¿Afectan su actividad comercial?

- Malos olores y mala calidad del ambiente
- Ruido
- Estado de muros y paredes (sucios, pintados, rayados, etc.)
- Aguas servidas
- Carencia de áreas verdes y otros espacios públicos
- Veredas y calles en mal estado
- Inundaciones
- Basura, suciedad y escombros
- Congestión vehicular
- Cruces peatonales peligrosos
- Estado de la cartelería
- Otro: especifique

Usuarios:

¿Cómo se siente respecto a los siguientes aspectos del Área Central? (Muy satisfecho, satisfecho, insatisfecho, muy insatisfecho)

- Seguridad
- Limpieza
- Plazas y espacio público
- Estado de veredas y calles
- Iluminación en veredas y calles
- Estado de muros y paredes (sucios, pintados, rayados, etc.)
- Venta ambulante



En el Área Central, evalúe de 1 a 5 los siguientes problemas, siendo 1 poco grave y 5 muy grave

- Malos olores y mala calidad del ambiente
- Ruido
- Estado de muros y paredes (sucios, pintados, rayados, etc.)
- Aguas servidas
- Carencia de áreas verdes y otros espacios públicos
- Veredas y calles en mal estado
- Inundaciones
- Basura, suciedad y escombros
- Congestión vehicular
- Cruces peatonales peligrosos
- Estado de la cartelería
- Otro: Especifique

Plantear la tendencia de evolución del Área Central, identificando problemas, necesidades y demandas futuras:

Al igual que en el punto anterior, si bien es posible obtener resultados de las entrevistas realizadas, los mismos serán ampliados en base a las siguientes preguntas a realizar a los comerciantes del área.

¿Cómo considera que es la situación actual con respecto a...?	Muy Buena	Buena	Regular	Mala	NS/NR
1. Ventas/facturación					
2. Cantidad de empleados					
3. Ingresos netos					

¿Cómo considera que será su situación en el año 2017 con respecto a...?	Aumentarán	Se mantendrán	Disminuirán	NS/NR
1. Ventas/facturación				
2. Cantidad de empleados				
3. Ingresos netos				

Pensando en los próximos 5 años, Ud. considera que...	Mejor	Igual	Peor	NS/NR
1. La rentabilidad de la actividad que realiza en el centro será...				
2. La situación económica del centro será...				
4. La situación económica de la ciudad será...				
5. La situación económica del país será...				



ANEXO I: FICHAS DE ACTORES

ACTORES DEL SECTOR GUBERNAMENTAL NIVEL NACIONAL

MINISTERIO DEL INTERIOR, OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA. Secretaría de Obras Públicas.
Descripción general: Elabora, propone y ejecuta la política nacional referida a obras públicas e hídricas. Coordina los planes y programas relativos a dichas obras a nivel internacional, nacional, regional, provincial y municipal. Participa en la aprobación de los pliegos de bases y condiciones para los llamados a concurso y/o licitaciones, como en los procesos licitatorios o contrataciones directas. Tiene como objetivo alcanzar el 100% de cobertura en agua potable y el 75% en cloacas durante el período 2016 - 2019. Ejerce el contralor del accionar del Tribunal de Tasaciones de la Nación, del Ente Nacional de Obras Hídricas de Saneamiento, del Organismo Regulador de Seguridad de Presas y de los restantes organismos descentralizados y desconcentrados que se encuentren dentro de su órbita y participar de las actividades del Ente Regulador de Agua y Saneamiento.
Acción desarrollada en el área: financiamiento de planta depuradora de líquidos cloacales de la ciudad.
Problema con el que se vincula: baja calidad ambiental/infraestructura.
Actor con el que interactúa: gobierno de la provincia de Córdoba, Municipalidad.
Actor con el que entra en conflicto: sin dato.
Fuentes consultadas: página del organismo.

MINISTERIO DE TURISMO
Descripción general: se declara como motor de Desarrollo Sustentable para las Economías Regionales a partir de generar empleo, oportunidades de crecimiento y desarrollo en cada rincón del país
Acción desarrollada en el área: difunde información de la Provincia de Córdoba y sus atractivos por los canales establecidos para la promoción de la oferta de los destinos nacionales.
Problema con el que se vincula: debilitamiento de la actividad comercial/necesidad de diversificar.
Actor con el que interactúa: sin detectar.
Actor con el que entra en conflicto: sin dato.
Fuentes consultadas: página del organismo.

COMISIÓN NACIONAL DE MONUMENTOS, DE LUGARES Y DE BIENES HISTÓRICOS.
Descripción general: administra y controla el patrimonio histórico-cultural de la Nación Argentina.
Acción desarrollada en el área: recibe consultas para el programa de "Recuperación



del alma de la ciudad”.
Problema con el que se vincula: debilitamiento de la actividad comercial/necesidad de diversificar.
Actor con el que interactúa: Agencia Córdoba Turismo (prov.), Agencia Córdoba Cultura (prov.), Dirección de Turismo (munic.), Secretaría de Cultura (munic.).
Actor con el que entra en conflicto: Agencia Córdoba Turismo (prov.).
Fuentes consultadas: página del organismo, entrevista a actor no involucrado.

MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL
Descripción general: elabora e implementa políticas sociales a nivel nacional.
Acción desarrollada en el área: sin dato.
Problema con el que se vincula: debilitamiento de la actividad comercial/necesidad de diversificar/invasión del espacio público/baja calidad ambiental.
Actor con el que interactúa: sin dato.
Actor con el que entra en conflicto: sin dato.
Fuentes consultadas: página del organismo.

ACTORES DEL SECTOR GUBERNAMENTAL NIVEL PROVINCIAL

MINISTRO DE VIVIENDA, ARQUITECTURA Y OBRAS VIALES.
Descripción general: asiste al Poder Ejecutivo en todo lo inherente a la realización y conservación de las obras públicas de vivienda, arquitectura, viales.
Acción desarrollada en el área: sin dato.
Problema con el que se vincula: infraestructura, calidad ambiental.
Actor con el que interactúa: Gobierno Nacional, Municipalidad de Córdoba.
Actor con el que entra en conflicto: sin dato.
Fuentes consultadas: página del organismo.

MINISTERIO DE INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO. Agencia Córdoba de Inversión y Financiamiento (ACIF)
Descripción general: le corresponde centralizar las actividades de planificación, administración, coordinación, ejecución, seguimiento y evaluación de los programas y proyectos con financiamiento, subsidios y/o asistencia técnica nacional e internacional. En particular le compete: ejecutar planes; verificar información sobre endeudamiento público; realizar gestiones para obtener financiamiento y crédito, así como convenir planes de amortización, intereses y demás condiciones relacionadas con la obtención de la financiación respectiva.
Acción desarrollada en el área: sin dato.
Problema con el que se vincula: infraestructura, calidad ambiental.
Actor con el que interactúa: Gobierno Nacional, Municipalidad de Córdoba.
Actor con el que entra en conflicto: sin dato.
Fuentes consultadas: página del organismo; publicaciones en medios de prensa.



MINISTERIO DE AGUA, AMBIENTE Y SERVICIOS PÚBLICOS. Instituto de Planificación del Área Metropolitana - (IPLAM)
Descripción general: orienta su accionar según políticas de Estado que responden a necesidades actuales y futuras de los pueblos y ciudades que conforman el espacio metropolitano vinculado a Córdoba Capital.
Acción desarrollada en el área: sin dato.
Problema con el que se vincula: Movilidad/Baja calidad ambiental/Infraestructura.
Actor con el que interactúa: sin dato.
Actor con el que entra en conflicto: sin dato
Fuentes consultadas: página del organismo.

MINISTERIO DE AGUA, AMBIENTE Y SERVICIOS PÚBLICOS. Secretaría de Recursos Hídricos.
Descripción general: establece línea de ribera y áreas inundables determinando límites para la expansión urbana.
Acción desarrollada en el área: potestad sobre márgenes del río Suquía.
Problema con el que se vincula: infraestructura, baja calidad ambiental.
Actor con el que interactúa: sin dato.
Actor con el que entra en conflicto: sin dato.
Fuentes consultadas: página del organismo.

MINISTERIO DE AGUA, AMBIENTE Y SERVICIOS PÚBLICOS. Empresa Provincial de Energía de Córdoba - (E.P.E.C.)
Descripción general: Ente Autárquico, creado en 1953 con la misión de generar, transportar y distribuir energía eléctrica en toda la Provincia.
Acción desarrollada en el área: transportar y distribuir energía eléctrica.
Problema con el que se vincula: infraestructura.
Actor con el que interactúa: sin dato.
Actor con el que entra en conflicto: sin dato.
Fuentes consultadas: página del organismo.

MINISTERIO DE AGUA, AMBIENTE Y SERVICIOS PÚBLICOS. Ente Regulador de Servicios Públicos - (E.R.S.E.P.)
Descripción general: abocado a acciones de control y aplicación de sanciones a empresas que brindan servicios de saneamiento, antenas telefonía celular, energía eléctrica, transporte Interurbano de pasajeros, vial y edilicia.
Acción desarrollada en el área: control y aplicación de sanciones a empresas que brindan servicios de saneamiento, antenas telefonía celular, energía eléctrica, transporte interurbano de pasajeros, vial y edilicia.
Problema con el que se vincula: infraestructura y servicios.
Actor con el que interactúa: sin dato.



Actor con el que entra en conflicto: sin dato
Fuentes consultadas: página del organismo.

MINISTERIO DE AGUA, AMBIENTE Y SERVICIOS PÚBLICOS. TERMINAL DE ÓMNIBUS CÓRDOBA SOCIEDAD DEL ESTADO - (TOCSE)
Descripción general: administración, gestión, explotación comercial y mantenimiento de Terminales de Ómnibus de (Antigua y Nueva), sus espacios anexos y de vinculación.
Acción desarrollada en el área: gestiona traspaso de terminal de minibuses hacia las terminales antigua y nueva.
Problema con el que se vincula: movilidad.
Actor con el que interactúa: sin dato.
Actor con el que entra en conflicto: sin dato
Fuentes consultadas: página del organismo.

MINISTERIO DE AGUA, AMBIENTE Y SERVICIOS PÚBLICOS. Secretaría de Transporte
Descripción general: con competencia en la elaboración, organización y ejecución de la política provincial de telecomunicaciones; fiscalización de los servicios públicos descentralizados y en el control de los que se presten por intermedio de terceros; planes de acción y presupuesto de las empresas y sociedades del estado, organismos descentralizados, control de sociedades con participación del Estado, cuentas y fondos especiales, propuestas para garantizar la accesibilidad de los servicios públicos básicos, propendiendo a su universalidad a través de programas especiales.
Acción desarrollada en el área: define recorridos de servicios de pasajeros.
Problema con el que se vincula: movilidad
Actor con el que interactúa: sin dato.
Actor con el que entra en conflicto: sin dato
Fuentes consultadas: página del organismo.

MINISTERIO DE GOBIERNO. Secretaría de Seguridad Ciudadana
Descripción general: lleva adelante el programa de seguridad y prevención del delito y la violencia el cual se organiza en base a la policía barrial y un sistema de cuadrantes, así como la participación ciudadana por medio de los Consejos Barriales.
Acción desarrollada en el área: sin dato.
Problema con el que se vincula: sensación de inseguridad.
Actor con el que interactúa: Asociación civil vecinos y usuarios y consumidores del Centro.
Actor con el que entra en conflicto: sin dato.
Fuentes consultadas: página del organismo, publicaciones en medios de prensa digital; entrevista a actor no involucrado. No se obtuvo respuesta de información solicitada.



AGENCIA CÓRDOBA TURISMO
Descripción general: promueve y difunde la actividad turística en la Provincia de Córdoba.
Acción desarrollada en el área: difunde al área central como un circuito de la ciudad. Lleva adelante el programa de recuperación del “Alma de la ciudad”.
Problema con el que se vincula: debilitamiento de la actividad comercial/posibilidad de diversificar.
Actor con el que interactúa: Comisión Nacional de monumentos, de lugares y de bienes históricos, Agencia Córdoba Cultura (prov.), Dirección de Turismo (munic.), Secretaría de Cultura (munic.).
Actor con el que entra en conflicto: Comisión Nacional de monumentos, de lugares y de bienes históricos, Agencia Córdoba Cultura (prov.). Trabajan en conjunto para llegar a acuerdos sobre estrategias de conservación.
Fuentes consultadas: página del organismo, entrevista a actor involucrado.

AGENCIA CÓRDOBA CULTURA. Dirección de Patrimonio Cultural
Descripción general: encargada de llevar adelante la gestión y preservación del Patrimonio Histórico Cultural, brinda asesoramiento técnico a comunas, municipios y ciudades y colabora a su vez en tareas de restauración de bienes y conservación documentación.
Acción desarrollada en el área: fue consultado por programa “Alma de la Ciudad”.
Problema con el que se vincula: debilitamiento de la actividad comercial/posibilidad de diversificar.
Actor con el que interactúa: Comisión Nacional de monumentos, de lugares y de bienes históricos., Agencia Córdoba Cultura (prov.), Dirección de Turismo (munic.), Secretaría de Cultura (munic.).
Actor con el que entra en conflicto: Agencia Córdoba Turismo (prov.). Trabajan en conjunto para llegar a acuerdos sobre estrategias de conservación.
Fuentes consultadas: página del organismo, entrevista actor no involucrado. No se obtuvo respuesta de información solicitada.

MINISTERIO DE FINANZAS. Secretaría de Innovación y Modernización. Defensa al Consumidor y Lealtad Comercial
Descripción general: intercede en conflictos entre usuarios y clientes de servicios y empresas.
Acción desarrollada en el área: no se obtuvo información específica del área.
Problema con el que se vincula: servicios.
Actor con el que interactúa: sin datos.
Actor con el que entra en conflicto: sin datos.
Fuentes consultadas: página del organismo. No se obtuvo respuesta de información solicitada.



MINISTERIO DE EDUCACIÓN
Descripción general: asiste al Poder Ejecutivo en todo lo inherente a la planificación, control y gestión de la política educativa de acuerdo con la finalidad, principios y lineamientos que establece la Constitución de la Provincia y la Ley Provincial de Educación N° 9870.
Acción desarrollada en el área: no se obtuvo información específica del área.
Problema con el que se vincula: falta de apropiación.
Actor con el que interactúa: sin datos.
Actor con el que entra en conflicto: sin datos.
Fuentes consultadas: página del organismo.

ORGANISMOS MUNICIPALES

DIRECCIÓN DE CATASTRO
Descripción general: ofrece información catastral para el conocimiento del tráfico inmobiliario y la tenencia de la tierra.
Acción desarrollada en el área: no se obtuvo información específica del área.
Problema con el que se vincula: infraestructura.
Actor con el que interactúa: sin datos.
Actor con el que entra en conflicto: sin datos.
Fuentes consultadas: página del organismo.

SECRETARIA PRIVADA. Instituto de Planificación Municipal (IPLAM ciudad)
Descripción general: herramienta de gestión para el mediano y largo plazo para el desarrollo integral de la ciudad.
Acción desarrollada en el área: proyecto “Nuevas Centralidades” que tiene por objetivo la puesta en valor del área central de la ciudad de Córdoba, como calles Deán Funes, Obispo Trejo, 9 de Julio, etc. El proyecto se suma a las propuestas que el Municipio está llevando adelante en coordinación con diferentes actores, como la UNC, el gobierno provincial, entre otros: recuperación de la fachada histórica de calle San Jerónimo, el portal de barrio Güemes y barrio Alberdi.
Problema con el que se vincula: infraestructura, baja calidad ambiental.
Actor con el que interactúa: UNC y gobierno provincial.
Actor con el que entra en conflicto: sin datos.
Fuentes consultadas: página del organismo.



SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO E INFRAESTRUCTURA. Subsecretaría de Infraestructura de la que dependen: la Dirección de Alumbrado Público; la Dirección de Arquitectura; la Dirección de Obras Viales y la Dirección de Redes Sanitarias y Gas
Descripción general: gestiona problemas vinculados a las redes de servicios.
Acción desarrollada en el área: cuenta con vías de comunicación la recepción de reclamos.
Problema con el que se vincula: infraestructura, baja calidad ambiental.
Actor con el que interactúa: sin dato.
Actor con el que entra en conflicto: Dirección de Turismo, comerciantes, habitantes y usuarios del centro.
Fuentes consultadas: página del organismo. Entrevista a actores involucrados.

SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO E INFRAESTRUCTURA. Subsecretaría de Planeamiento Urbano: Dirección de Planeamiento, Subdirección de Planeamiento urbano, Patrimonio.
Descripción general: aplica normativas relativas a la conservación de elementos de calidad ambiental y patrimonio. Tiene a cargo la aprobación de grandes proyectos.
Acción desarrollada en el área: evaluación de proyectos que buscan renovar áreas reguladas por normativas.
Problema con el que se vincula: infraestructura, baja calidad ambiental.
Actor con el que interactúa: sin datos.
Actor con el que entra en conflicto: desarrollista.
Fuentes consultadas: página del organismo. Entrevista a actor involucrado.

SECRETARIA PRIVADA. Subsecretaría de Ambiente de la que dependen la Dirección de Espacios Verdes y la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental.
Descripción general: tiene a cargo el mantenimiento de espacios verdes y la aprobación de proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental.
Problema con el que se vincula: baja calidad ambiental.
Actor con el que interactúa: sin datos.
Actor con el que entra en conflicto: usuarios.
Fuentes consultadas: página del organismo. Entrevistas a actores involucrados.

DIRECCIÓN DE TRÁNSITO y TRANSPORTE. Dirección de Tránsito
Descripción general: control general del tránsito, sincronización de semáforos.
Problema con el que se vincula: movilidad.
Actor con el que interactúa: transportistas de mercadería, empresas de transporte públicos, conductores.
Actor con el que entra en conflicto: usuarios de vehículos particulares, terminales de ómnibus.
Fuentes consultadas: página del organismo. Entrevistas a actores involucrados.



SECRETARÍA DE CONTROL FISCALIZACIÓN Y CONVIVENCIA CIUDADANA. Dirección General de Fiscalización y Control (subdirección)
Descripción general. tiene a cargo 8 direcciones que incluyen subdirecciones: Dirección de Área Central; Dirección de Control de Cartelería y Publicidad; Dirección de Control Integral de la Vía Pública; Dirección de Espectáculos Públicos; Dirección de Ferias y Mercados; Dirección de Habilitación de Negocios.
Acción desarrollada en el área: trabajan en cuestiones de infraestructura y mantenimiento. Hacen trabajos de coordinación entre estas para “ordenar” peatonales, canteros, ductos. No tienen personal asignado.
Problema con el que se vincula: infraestructura, invasión del espacio público, baja calidad ambiental.
Actor con el que interactúa: comerciantes, vendedores ambulantes, Cámara de Comercio.
Actor con el que entra en conflicto: comerciantes, vendedores ambulantes, empresas de servicios.
Fuentes consultadas: página del organismo. Entrevista a actor involucrado.

SECRETARÍA DE GOBIERNO, PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y DESARROLLO SOCIAL. Dirección de Centros de Participación Comunal - Mercado de la Ciudad
Descripción general: presidencia del Consejo por los Derechos de Niñas y Niños y coordinador de la Junta de Participación Vecinal (del que se desprende el Presupuesto Participativo). Buscan funcionar como un CPC amigable (se refiere a incorporar a poblaciones discriminadas como las travestis o meretrices).
Acción desarrollada en el área: control de tránsito y, control de carga y descarga y de seguridad (obstáculos en la vía pública). Están para disuadir antes que para labrar actas.
Problema con el que se vincula: infraestructura, invasión del espacio público, baja calidad ambiental.
Actor con el que interactúa: AMMAR, Dirección del Área Central.
Actor con el que entra en conflicto: naranjitas, cartoneros.
Fuentes consultadas: página del organismo. Entrevista a actor involucrado.



SECRETARÍA DE GOBIERNO, PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y DESARROLLO SOCIAL. Dirección de Desarrollo Social
Descripción general: su trabajo se enmarca dentro de las líneas estratégicas "Córdoba equitativa e inclusiva". Intervienen en situaciones de vulnerabilidad social (como gente en situación de calle).
Acción desarrollada en el área: sin dato.
Problema con el que se vincula: invasión del espacio público, baja calidad ambiental.
Actor con el que interactúa: sin datos.
Actor con el que entra en conflicto: sin datos
Fuentes consultadas: medios de prensa digitales. No se logró respuesta a información solicitada.

SECRETARIA DE CULTURA. Dirección de Emprendimientos Culturales
Descripción general: impulsa el proyecto Córdoba Ciudad Creativa que difunde por medio de información geo-referenciada de emprendimientos creativos en la ciudad. Proyecta el trabajo con indicadores.
Acción desarrollada en el área: publicación de información geo-referenciada de emprendimientos culturales en el área.
Problema con el que se vincula: decrecimiento de actividad comercial/necesidad de diversificar.
Actor con el que interactúa: sin datos.
Actor con el que entra en conflicto: sin datos
Fuentes consultadas: medios de prensa digitales.

ACTORES NO GUBERNAMENTALES CÁMARAS COMERCIALES

CÁMARA EMPRESARIAL DE DESARROLLISTAS URBANOS
Descripción general: declara como misión, contribuir con el desarrollo urbano en la Ciudad y la Provincia; establecer mecanismos de participación en todas las decisiones que involucren al sector; defender el cumplimiento del marco regulatorio, tanto en sus aspectos normativos como en la concreción de las obras de infraestructura programadas, aún en los diferentes cambios de gobierno, y urbanizar con planificación cierta, confiable, e integradora de la infraestructura y traza urbana, que permita la consolidación de la trama de la ciudad. Busca además consolidar la seguridad jurídica.
Acción desarrollada en el área (proyecto con el que se vincula): tiene una comisión de urbanismo que elabora un estudio de playas y estacionamientos en la vía pública. Representa la etapa inicial de un proyecto que busca la revisión y modificación por parte de la municipalidad de ordenanzas vigentes.



Problema con el que se vincula: decrecimiento de actividad comercial/necesidad de diversificar.
Actor con el que interactúa: sin dato.
Actor con el que entra en conflicto: Subdirección de Planeamiento), hospedajes, meretrices y ofertantes de las zonas rojas, clientes de la zona de boliches, residenciales no habilitados.
Fuentes consultadas: entrevista a actor involucrado.

CÁMARA DE CORREDORES INMOBILIARIOS DE CÓRDOBA (SACIC)
Descripción general: asocia a profesionales y empresas del sector inmobiliario, comprometiéndose a realizar acciones tendientes al desarrollo de la actividad. Representa a sus asociados en defensa de los intereses comunes ante las autoridades y contribuye con los Poderes Públicos en el diseño de políticas que tienden al mejoramiento y al desarrollo de nuestra ciudad y provincia.
Acción desarrollada en el área (proyecto con el que se vincula):
Problema con el que se vincula: decrecimiento de actividad comercial/necesidad de diversificar.
Actor con el que interactúa: Obras Privadas (munic.); Banco de Córdoba (acceso al PROCREAR); Plan de Optimización del Sistema Dominial Inmobiliario de la Provincia de Córdoba (POSDIN); FORO de la Construcción; ADEC. ECOGAS (convenio para gestionar conexiones), Asociación Latinoamericana de Investigadores en Comunicación (ALAIIC).
Actor con el que entra en conflicto: municipalidad, gremios.
Fuentes consultadas: página de la organización. Entrevista a actor involucrado.

CÁMARA EMPRESARIA DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS DE CÓRDOBA (CEDAC)
Descripción general: entidad fundada en el año 1958 presta servicios de representación, capacitación y gestión al Sector Empresarial del Autotransporte de Cargas.
Acción desarrollada en el área (proyecto con el que se vincula): Impulsó la elaboración del Decreto Nro. 1422 que regula el Abastecimiento, Carga y Descarga en la ciudad.
Problema con el que se vincula: movilidad, invasión del espacio público.
Actor con el que interactúa: Cámara de Comercio. Formó parte de la Sociedad del Centro.
Actor con el que entra en conflicto: Dirección de Tránsito, comerciantes, fleteros.
Fuentes consultadas: página de la organización. Entrevista a actor involucrado.



CÁMARA DE COMERCIO DE CORDOBA
Descripción general: su estructura estatutaria la define como una entidad de primer y segundo grado, pues tiene socios individuales (empresas) y socios institucionales (Cámaras de rubros y territoriales).
Acción desarrollada en el área (proyecto con el que se vincula): actividades de concertación con Secretaría General de Control, Fiscalización y Convivencia Ciudadana. Reconocida por varios actores como un grupo activo y relevante.
Problema con el que se vincula: degradación ambiental/usos del espacio público/decrecimiento de la actividad comercial.
Actor con el que interactúa: Secretaría de Control Fiscalización y Convivencia Ciudadana, Dirección del Área Central, CEDAC.
Actor con el que entra en conflicto: vendedores ambulantes, Patio Olmos, Secretaría de Control Fiscalización y Convivencia Ciudadana, Dirección del Área Central
Fuentes consultadas: página de la organización. Entrevista a actor involucrado. Medios de prensa digital.

BOLSA DE COMERCIO DE CORDOBA
Descripción general: Asociación Civil sin fines de lucro, abocada a realizar estudios económicos para asesorar a los socios y arbitrar en conflictos comerciales. Nuclea a un número amplio de grandes empresarios.
Acción desarrollada en el área (proyecto con el que se vincula): sin dato.
Problema con el que se vincula: decrecimiento de la actividad comercial.
Actor con el que interactúa: sin datos.
Actor con el que entra en conflicto: sin datos.
Fuentes consultadas: página de la organización. No se obtuvo información solicitada

CÁMARA DE TURISMO DE CÓRDOBA
Descripción general: representa al sector privado del turismo en la Provincia. Busca aplicar criterios de asociación y articulación entre los Estados y quienes forman parte de la Cámara.
Acción desarrollada en el área (proyecto con el que se vincula): difunde al AC como un circuito de la ciudad.
Problema con el que se vincula: decrecimiento de actividad comercial/necesidad de diversificar.
Actor con el que interactúa: sin datos.
Actor con el que entra en conflicto: sin datos.
Fuentes consultadas: página de la organización. No se obtuvo información solicitada.



ASOCIACIÓN EMPRESARIA GASTRONÓMICA HOTELERA DE CÓRDOBA
Descripción general: la asociación integra FEHGRA - Federación Empresaria Hotelera Gastronómica de la República Argentina. Dentro de la Provincia se asocian cámaras de Hoteles, Gastronómicas y de Pasteleros (quedan fuera de esta asociación, hostels, residencias y departamentos amueblados).
Acción desarrollada en el área (proyecto con el que se vincula): difunden relevancia del área central en relación a oferta de servicios e infraestructura. Participan de la Asociación de amigos de la calle San Jerónimo.
Problema con el que se vincula: decrecimiento de actividad comercial/necesidad de diversificar.
Actor con el que interactúa: Municipalidad (regulación de hospedajes), agencias de viajes, municipios de otras ciudades y provincias (Mendoza), Patio Olmos.
Actor con el que entra en conflicto: departamentos equipados o amueblados, hospedajes no habilitados, trabajadores sexuales. Agencia Córdoba Turismo (Ley de Fomento Turístico).
Fuentes consultadas: entrevista a actor involucrado.

CÁMARA DE COMERCIANTES INDUSTRIALES Y MAYORISTAS DE CÓRDOBA
Descripción general: asociación que nuclea a empresarios de distintos rubros.
Acción desarrollada en el área (proyecto con el que se vincula): llevaron adelante el proyecto “recuperación o puesta en valor” de la que surgió “Córdoba de las Campanas. Distrito comercial y cultural”. Participaron de actividades convocadas por sociedad del Centro.
Problema con el que se vincula: decrecimiento de actividad comercial/necesidad de diversificar.
Actor con el que interactúa: sin dato.
Actor con el que entra en conflicto: TOCSE.
Fuentes consultadas: Medios de prensa digital, Actualidad Comercial.

ASOCIACIÓN DE PLAYAS DE ESTACIONAMIENTO DE CÓRDOBA
Descripción general: no se encontró información específica.
Acción desarrollada en el área (proyecto con el que se vincula): no se encontró información específica.
Problema con el que se vincula: movilidad, decrecimiento de actividad comercial/necesidad de diversificar.
Actor con el que interactúa: sin dato.
Actor con el que entra en conflicto: CEDUC.
Fuentes consultadas: Medios de prensa digital.



ASOCIACIONES CIVILES

CÁMARA DE INQUILINOS CÓRDOBA
Descripción general: brinda asesoramiento a inquilinos de la ciudad en conflictos que hacen a los contratos.
Acción desarrollada en el área (proyecto con el que se vincula):
Problema con el que se vincula: decrecimiento de la población, dificultades para el desarrollo de actividades económicas.
Actor con el que interactúa: sin dato.
Actor con el que entra en conflicto: sin dato
Fuentes consultadas: página de la organización. Entrevista a actor involucrado.

RELEVANDO PELIGROS
Descripción general: registra y difunde por medios digitales peligros presentes en la vía pública.
Acción desarrollada en el área (proyecto con el que se vincula): invasión del espacio público.
Problema con el que se vincula: uso invasivo del espacio público.
Actor con el que interactúa: sin datos.
Actor con el que entra en conflicto: sin datos.
Fuentes consultadas: página de la organización. No se logró respuesta sobre información solicitada.

RED CIUDADANA NUESTRA CÓRDOBA
Descripción general: espacio de articulación del que forman parte de 60 organizaciones de la ciudad. Cuenta con comisiones específicas de Transporte y Desarrollo Urbano y Vivienda.
Acción desarrollada en el área (proyecto con el que se vincula): sin dato.
Problema con el que se vincula: transporte, ambiente, decrecimiento de la población, dificultades para el desarrollo de actividades económicas.
Actor con el que interactúa: sin dato.
Actor con el que entra en conflicto: sin dato
Fuentes consultadas: página de la organización. Asistencia a VI "Hacia una Agenda para el área metropolitana". Foro organizado por la organización.



BICIURBANOS
Descripción general: organización que promueve el uso de la bicicleta y políticas de transporte no motorizado
Acción desarrollada en el área (proyecto con el que se vincula): sin dato.
Problema con el que se vincula: movilidad.
Actor con el que interactúa: sin dato.
Actor con el que entra en conflicto: sin dato.
Fuentes consultadas: página de la organización.

ASOCIACIÓN DE MUJERES MERETRICES DE ARGENTINA (AMMAR)
Descripción general: sindicato de trabajadoras sexuales que trabajan por el reconocimiento y respeto de los derechos humanos y laborales del sector.
Acción desarrollada en el área (proyecto con el que se vincula): sin dato.
Problema con el que se vincula: uso invasivo del espacio público, decrecimiento de la población y dificultades para el desarrollo de actividades económicas.
Actor con el que interactúa: sin dato.
Actor con el que entra en conflicto: sin dato.
Fuentes consultadas: página de la organización.

ASOCIACIÓN DE VECINOS, USUARIOS Y CONSUMIDORES DEL CENTRO
Descripción general: organización que trabaja por una cultura de convivencia democrática y participativa.
Acción desarrollada en el área (proyecto con el que se vincula): seguridad, promoción social, infraestructura
Problema con el que se vincula: seguridad, promoción social, infraestructura.
Actor con el que interactúa: CPC, Centro Vecinal. Junta de Participación Vecinal (municipal), Junta de Participación Ciudadana (provincial).
Actor con el que entra en conflicto: delincuentes.
Fuentes consultadas: página de la organización. Entrevista a actor involucrado.

UNIÓN DE COLECTIVIDADES E INMIGRANTES DE CÓRDOBA
Descripción general: Institución de colaboración en documentación e integración de inmigrantes. Participan de ella las colectividades: Alemana, Árabe – Musulmana; Armenia; Austríaca; Boliviana; Brasileña; Chilena; Coreana; Croata; Cuba; Española; Haitiana; Helénica; Helvética (Suiza); Irlandesa; Italiana; Japonesa; Mexicana; Paraguaya; Peruana; Polaca; Rusia; San Marinense; Sirio-Libanesa y Ucraniana.
Acción desarrollada en el área (proyecto con el que se vincula): han buscado desarrollar actividades culturales en espacios públicos.
Problema con el que se vincula: marginalidad y discriminación, dificultades para el desarrollo de actividades económicas
Actor con el que interactúa: delegación de inmigración dependiente del gobierno nacional, Centro cultural España Córdoba, consulados, el Comité Interreligioso por la



Paz (COMIPAZ), con Derechos Humanos de la Provincia, Agencia Córdoba Joven, Cabildo Histórico y Dirección de Turismo. UCC y UNC.
Actor con el que entra en conflicto: sin dato.
Fuentes consultadas: página de la organización. Entrevista a actor involucrado.

CENTRO DE PROMOCIÓN DEL ADULTO MAYOR
Descripción general: trabajan por promoción del bienestar psicológico y social de las personas mayores y sus condiciones de ciudadanía.
Acción desarrollada en el área (proyecto con el que se vincula): llevan adelante el proyecto “Entre cicerones y herederos” que busca acercar a las generaciones más jóvenes al área central de la ciudad.
Problema con el que se vincula: falta de apropiación, dificultades para desarrollar actividades económicas y culturales.
Actor con el que interactúa: han contado con la participación de “personalidades amigas” tales como Sonia Torres.
Actor con el que entra en conflicto: sin datos.
Fuentes consultadas: página de la organización. Contacto vía mail.

OBSERVATORIO DE SEGURIDAD CIUDADANA.
Descripción general: organización no gubernamental dedicada a generar un sistema de indicadores e índices en seguridad y convivencia ciudadana con el objetivo de sistematizar, analizar y comunicar información geo-referenciada sobre el delito y la violencia en Córdoba, Argentina.
Acción desarrollada en el área (proyecto con el que se vincula): sin dato.
Problema con el que se vincula: sensación de inseguridad, dificultades para el desarrollo de actividades económicas.
Actor con el que interactúa: sin dato.
Actor con el que entra en conflicto: sin dato.
Fuentes consultadas: página de la organización. Contacto vía mail.



ANEXO II: FICHAS DE PROYECTOS DETECTADOS

PLAN DE RECUPERACIÓN DEL ALMA DE LA CIUDAD

Descripción: contempla la puesta en valor por medio de la recuperación física de edificios históricos del AC así como la dotación de mayor seguridad con ayuda de la Policía de Turismo.

Año de ejecución: 2016.

Organismo a cargo: Agencia Córdoba Turismo.

Otros actores involucrados: Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos (Nac.); Agencia Córdoba Cultura (Prov.), Dirección de Turismo (Munic.); Secretaría de Cultura (Munic.).

Fuentes consultadas: medios de prensa digitales:
<http://www.cordobaturismo.gov.ar/la-provincia-recupera-el-alma-de-la-ciudad-3/>
Entrevista a actor involucrado.

CÓRDOBA DE LAS CAMPANAS.

Descripción: proyecto de recuperación y puesta en valor de un área delimitada en torno al Mercado Sur. De aquí surge "Córdoba de las Campanas. Distrito comercial y cultural".

En el caso de Córdoba de las Campanas, se gesta desde la en un área delimitada (no justifica porque esa zona y sus límites).

Año de ejecución: 2008.

Organización a cargo: Cámara de Comerciantes Industriales y Mayoristas de Córdoba.

Otros actores involucrados: Municipalidad de Córdoba; Confederación Argentina de la Mediana Empresa (CAME), Gobierno de la provincia; Universidad Blas Pascal; Iglesias.

Fuentes consultadas: medios de prensa digitales:
http://cccampanas.com.ar/nuestra_historia.php
Entrevista a actor involucrado.

COMISIÓN DE RECUPERACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO

Descripción: se reunieron con el Director General del Área Central de la Municipalidad de Córdoba, Diego Mestre.

Año de ejecución: 2016.

Organismo a cargo: Agencia Córdoba Turismo.

Otros actores involucrados: COMISIÓN NACIONAL DE MONUMENTOS, DE LUGARES Y DE BIENES HISTÓRICOS, Agencia Córdoba Cultura, Dirección de Turismo (munic.), Secretaría de Cultura (munic.).

Fuentes consultadas: medios de prensa digitales:
<http://camcomcba.com.ar/reuni%C3%B3n-entre-funcionarios-y-comerciantes-del-%C3%A1rea-central>



ANEXO III: FUENTES CONSULTADAS

Meses de Relevamiento: julio, agosto, septiembre, octubre de 2016

Organismos gubernamentales

- *Nacionales*

Secretaría de Obras Públicas. MINISTERIO DEL INTERIOR, OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA: <http://www.mininterior.gov.ar/obras-publicas/obras-publicas.php>.

MINISTERIO DE TURISMO: <http://www.turismo.gov.ar/>

COMISIÓN NACIONAL DE MONUMENTOS, DE LUGARES Y DE BIENES HISTÓRICOS: (<http://www.turismo.gov.ar/>

MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL: <http://www.desarrollosocial.gob.ar/>)

- *Provinciales*

MINISTRO DE VIVIENDA, ARQUITECTURA Y OBRAS VIALES:

<http://www.cba.gov.ar/reparticion/ministerio-de-vivienda-arquitectura-y-obras-viales/>

Agencia Córdoba de Inversión y Financiamiento (ACIF) MINISTERIO DE INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO: <http://www.cba.gov.ar/reparticion/agencia-cordoba-inversiones-y-financiamiento-sem/>

Instituto de Planificación del Área Metropolitana MINISTERIO DE AGUA, AMBIENTE Y SERVICIOS PÚBLICOS: <http://www.cba.gov.ar/reparticion/ministerio-de-agua-ambiente-y-servicios-publicos/instituto-de-planificacion-metropolitana-iplam/>

MINISTERIO DE AGUA, AMBIENTE Y SERVICIOS PÚBLICOS. Secretaría de Recursos Hídricos: <http://www.cba.gov.ar/reparticion/ministerio-de-agua-ambiente-y-servicios-publicos/>

Secretaría de Seguridad Ciudadana. MINISTERIO DE GOBIERNO:

<http://www.cba.gov.ar/reparticion/ministerio-de-gobierno/secretaria-de-seguridad/>.

<http://prensa.cba.gov.ar/gobierno/se-presento-el-plan-de-seguridad-provincial/>

AGENCIA CÓRDOBA TURISMO: <http://www.cordobaturismo.gov.ar/>

<http://www.cordobaturismo.gov.ar/la-provincia-recupera-el-alma-de-la-ciudad-3/>

Dirección de Patrimonio Cultural. AGENCIA CÓRDOBA CULTURA:

<https://cultura.cba.gov.ar/institucional/areas/patrimonio-cultural/>

Secretaría de Innovación y Modernización. Defensa al Consumidor y Lealtad Comercial.

MINISTERIO DE FINANZAS: <http://www.cba.gov.ar/reparticion/ministerio-de-industria-comercio-y-mineria/secretaria-de-comercio/direccion-de-defensa-del-consumidor-y-lealtad-comercial/>

MINISTERIO DE EDUCACIÓN: <http://www.cba.gov.ar/reparticion/ministerio-de-educacion/>

- *Municipales*

DIRECCIÓN DE CATASTRO: <http://dgc.cba.gov.ar/CDC/PageHome.aspx>

Instituto de Planificación Municipal (IPLAM ciudad) SECRETARIA PRIVADA:



<https://www.facebook.com/iplamciudad/>

<http://www2.cordoba.gov.ar/portal/index.php/la-municipalidad-busca-recuperar-la-infraestructura-rol-economico-social-las-centralidades-cordoba>

Dirección de cultura: <http://cultura.cordoba.gov.ar/2016/07/se-lanzo-la-red-ciudades-creativas/>

Municipalidad de Córdoba: Equipo de gobierno:

https://gobiernoabierto.cordoba.gob.ar/funcionarios/funcionarios-ddjj?_ga=1.241901131.857734556.1471004289

Organismos no gubernamentales

- *Cámaras empresariales*

Cámara Empresarial de Desarrollistas Urbanos. [CEDUC:](http://www.ceduccba.com.ar/institucional/)

<http://www.ceduccba.com.ar/institucional/>

Cámara de Corredores Inmobiliarios de Córdoba (SACIC).

<http://www.cacic.com.ar/quienes-somos.html>

Cámara Empresaria del Autotransporte de Cargas de Córdoba (CEDAC).

<http://www.cedac.com.ar/>

Cámara de Comercio de Córdoba. CCC. <http://www.camcomcba.com.ar/>

<http://camcomcba.com.ar/reuni%C3%B3n-de-comerciantes-del-%C3%A1rea-central-con-funcionarios-municipales>

Bolsa de Comercio de Córdoba. <http://www.bolsacba.com.ar/>

Cámara de Turismo de Córdoba. <http://www.camaracbturismo.org.ar/>

Asociación Empresaria Gastronómica Hotelera de Córdoba.

<http://www.hotelesygastronomiacordoba.com/asociarse.php>

Sector de Ciencia y Técnica

Instituto de Investigación y Formación en Administración Pública (IIFAP) /UNC.

<http://www.iifap.unc.edu.ar/>

Observatorio Urbano de Córdoba UNC. <http://ouc.unc.edu.ar/>

Instituto Superior de Estudios Ambientales- UNC. <http://www.unc.edu.ar/investigacion/isea>

Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la (FAUD). <http://faud.unc.edu.ar/>

Centro de Investigaciones Acústicas y Lumitécnicas.

<http://www.unc.edu.ar/investigacion/cienciaytecnologia/centroseinstitutos/faudi/centro-de-investigaciones-acusticas-y-luminotecnicas>

Instituto Superior en Investigación del Transporte (ISIT).

<http://www.unc.edu.ar/investigacion/cienciaytecnologia/centroseinstitutos/efn/instituto-superior-de-ingenieria-del-transporte>

Universidad Católica de Córdoba. <http://www.ucc.edu.ar/home/>

Universidad Blas Pascal. <http://www.ubp.edu.ar/>

Colegio de arquitectos de la provincia de Córdoba. <http://www.colegio-arquitectos.com.ar/>

Colegio de ingenieros de la provincia de Córdoba. <http://www.civiles.org.ar/>

Colegio de Abogados de Córdoba. <https://www.colegioabogadoscba.com.ar/>

Federación de Entidades Profesionales Universitarias de Córdoba. <http://fepuc.org.ar/web/>



Asociaciones civiles

Cámara de Inquilinos de Córdoba. <http://www.camaradeinquilinos.com.ar/>

Relevando Peligros. <http://relevandopeligros.org/>

Red Ciudadana Nuestra Córdoba. <http://www.nuestracordoba.org.ar/>

Biciurbanos. <https://www.facebook.com/biciurbanos/>

AMMAR Córdoba. <http://www.ammar-cordoba.org/>

Asociación de vecinos, usuarios y consumidores del centro

<https://www.facebook.com/asociacioncivildevecinosdelcentro/>

Unión de Colectividades e Inmigrantes de Córdoba (UCIC).

<https://inmigrantescba.wordpress.com/>

Centro de promoción del adulto mayor (CEPRAM). <http://cepram.org.ar/>

Observatorio de Seguridad Ciudadana. <http://www.seguridadciudadana.info/>

Publicaciones en medios de prensa Digital (ordenados por fecha)

Comerciantes, preocupados por el retiro de los naranjitas. Cadena 3 (18/08/2016).

Disponible en <http://www.cadena3.com/contenido/2016/08/18/Comerciantes-preocupados-por-el-retiro-de-los-naranjitas-168046.asp>

En la calle: la indigencia también tiene rostro joven. La voz del interior (20/04/2016)

Disponible en <http://www.lavoz.com.ar/cordoba-ciudad/en-la-calle-la-indigencia-tambien-tiene-rostro-joven>

Presentaron el proyecto para la nueva red de cloacas de Córdoba. La Voz del Interior (11/01/2016). Disponible en <http://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/presentaron-el-proyecto-para-la-nueva-red-de-cloacas-de-cordoba>.

El techito para el auto, entre 1.000 y 1.200 pesos. Día a Día (23/03/2015). Disponible en: <http://www.diaadia.com.ar/cordoba/el-techito-para-el-auto-entre-1000-y-1200-pesos>.

Robo de autos en la playa: el dueño es el responsable. La voz del Interior (19/07/2013).

Disponible en: <http://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/robo-autos-playa-dueno-es-responsable>.

Cuestionan datos de la CAME para Córdoba respecto de la venta ilegal. Dos Florines (09/04/2013). Disponible en:

http://dosflorines.com.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=4592%3Acuesti-onan-datos-de-la-came-para-cordoba-respecto-de-la-venta-ilegal&catid=38%3Acordoba&Itemid=396

Diego Mestre, Director General del Área Central: "Estoy abocado al Área Central, el tiempo dirá el resto". Informes y Noticias Córdoba (27/09/12). Disponible en:

<http://www.informesynoticiascordoba.com/reportajes/diego-mestre-director-general-del-area-central-estoy-abocado-al-area-central-el-tiempo-dira-el-resto/>

Otras fuentes vía impresa y radial

- *Entrevista a Sr. Horacio Busso.* Programa Siete Mares, Radio Universidad: viernes 4 de noviembre de 2016.
- *Volver al centro.* Actualidad Comercial (Sin dato de fecha).



ANEXO III

Se anexan al informe presentado la totalidad de los gráficos, mapas y planos utilizados en las instancias de relevamiento, análisis y diagnóstico, organizados según la fuente.

A- Gráficos provenientes del “Relevamiento y sistematización de Antecedentes sobre el Área Central Córdoba” (Producto 1 del presente estudio)

Gráfico A-01: Córdoba en la escala urbana-territorial municipal: red vial

Gráfico A-02: Córdoba en la escala urbana-territorial municipal: red vial y espacios verdes

Gráfico A-03: Córdoba en la escala urbana-territorial municipal: red vial, espacios verdes y equipamientos

Gráfico A-04: Córdoba en la escala urbana-territorial municipal: red vial, espacios verdes y uso del suelo residencial en la periferia

Gráfico A-05: Localización de los puntos de medición y niveles sonoros medidos

Gráfico A-06: Mapas de ruido nocturno y diurno

Gráfico A-07: Estudio Isla de Calor

Gráfico A-08: Primer trazado de la ciudad de Córdoba

Gráfico A-09: Plano de la ciudad y sus ejidos municipales (1574)

Gráfico A-10: Área central 1790

Gráfico A-11: Plano de la Ciudad de Córdoba (1924)

Gráfico A-12: Plano Regulador y de Extensión (1927)

Gráfico A-13: Catastro Machado (1880-1890)

Gráfico A-14: Propuesta del Sistema de Peatonales en el área central, Arq. Miguel Ángel Roca (1979-1981)

Gráfico A-15: Primeros estudios para la configuración de la Normativa Urbana

B- Mapas de elaboración propia según datos provenientes del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001 y 2010. INDEC

Mapa B-01: Cantidad de habitantes por radio censal, con red vial. Año 2010

Mapa B-02: Cantidad de habitantes por radio censal. Año 2010

Mapa B-03: Densidad poblacional (hab./ha.). Año 2010

Mapa B-04: Cantidad de habitantes por radio censal, con red vial. Censo 2001

Mapa B-05: Cantidad de habitantes por radio censal. Censo 2001

Mapa B-06: Variación poblacional por radios censales, período 1991-2001

Mapa B-07: Variación poblacional por radios censales, período 2001-2010

Mapa B-08: Cantidad de hogares por radio censal. Año 2010

Mapa B-09: Hogares con NBI, con red vial. Año 2010

Mapa B-10: Hogares con NBI. Año 2010

Mapa B-11: Población de 0 a 14 años de edad (en valores absolutos por radio censal). Año 2010

Mapa B-12: Población de 15 a 18 años de edad (en valores absolutos por radio censal). Año 2010

Mapa B-13: Población de 19 a 30 años de edad (en valores absolutos por radio



censal). Año 2010

Mapa B-14: Población de 31 a 50 años de edad (en valores absolutos por radio censal). Año 2010

Mapa B-15: Población de 51 a 64 años de edad (en valores absolutos por radio censal). Año 2010

Mapa B-16: Población de más de 65 años de edad (en valores absolutos por radio censal). Año 2010

Mapa B-17: Concentración de población según grupos de edad (en valores absolutos). Año 2010

Mapa B-18: Población en situación de calle. Año 2010

Mapa B-19: Casas y departamentos sobre el total de viviendas del radio censal. Año 2010

Mapa B-20: Viviendas colectivas sobre el total de viviendas del radio censal. Año 2010

Mapa B-21: Viviendas con servicios insuficientes sobre el total de viviendas del radio censal. Año 2010

Mapa B-22: Viviendas con calidad de los materiales tipo IV sobre el total de viviendas del radio censal. Año 2010

Mapa B-23: Viviendas desocupadas en relación a la totalidad de viviendas del radio censal (en porcentaje). Año 2010

Mapa B-24: Clúster socioeconómicos. Año 2010

C-Mapas de elaboración propia según datos provenientes del SIFCOs 2016 (Sistema de Información para el Fortalecimiento de la Actividad Comercial y de Servicios)

Mapa C-01: Comercios minoristas

Mapa C-02: Comercios mayoristas

Mapa C-03: Servicios

Mapa C-04: Comercios por rubros

Mapa C-05: Concentración de actividades económicas

Mapa C-06: Concentración de rubros gastronómicos, bancos, hoteles, residencias y hospedajes

Mapa C-07: Concentración de venta minorista según grandes rubros

Mapa C-08: Venta de automotores, motocicletas, repuestos y accesorios, incluido GNC

Mapa C-09: Supermercados, despensas, kioscos y almacenes

Mapa C-10: Venta minorista de productos comestibles

Mapa C-11: Venta minorista de máquinas de oficina e insumos de computación

Mapa C-12: Comercios de fantasía, joyas, bijouterie y oro

Mapa C-13: Comercios minoristas de materiales de construcción

Mapa C-14: Mueblerías y venta de artículos para el hogar

Mapa C-15: Comercios minoristas de instrumentos musicales

Mapa C-16: Ópticas y ortopedias

Mapa C-17: Venta minorista de calzado, carteras y marroquinería

Mapa C-18: Venta minorista de ropa y artículos textiles

Mapa C-19: Venta minorista de perfumería y farmacia

Mapa C-20: Hoteles



- Mapa C-21: Depósitos
- Mapa C-22: Playas de estacionamientos
- Mapa C-23: Servicios y servicios inmobiliarios
- Mapa C-24: Principales entidades financieras
- Mapa C-25: Servicios gastronómicos
- Mapa C-26: Servicios de reparaciones
- Mapa C-27: Escuelas privadas

D- Gráficos tomados de diversas áreas de la Municipalidad de Córdoba

- Gráfico D-01: Patrimonio Arquitectónico y Urbano en el Centro Histórico
- Gráfico D-02: Patrimonio Arquitectónico y Urbano en el área del Mercado Norte
- Gráfico D-03: Plano de anchos de calles
- Gráfico D-04: Dinámica de Renovación/Intervenciones de mayores superficies en el Área Central
- Gráfico D-05: Normativa Urbana Centro Histórico 8057/85: ocupación del suelo
- Gráfico D-06: Normativa Urbana 8256: ocupación del suelo
- Gráfico D-07: Zonas de carga y descarga. Decreto 1422. Dirección de Tránsito
- Gráfico D-08: Tamaño de vehículos para carga y descarga. Decreto 1422. Dirección de Tránsito

E- Planos de elaboración propia y de relevamiento de campo

- Plano E-01: Relevamiento a nivel parcelario de usos del suelo, equipamientos, espacios verdes estacionamientos, patrimonio y baldíos a escala del Área Central
- Plano E-02: Recorridos de transporte urbano e interurbano de pasajeros
- Plano E-03: Flujos vehiculares y peatonales
- Plano E-04: Flujos vehiculares + playas de estacionamientos
- Plano E-05: Síntesis de flujos y movimientos
- Plano E-06: Mapa de flujos
- Plano E-07: Corredores y nodos del Área central
- Plano E-08: Corredores, nodos y centro histórico (70 manzanas fundacionales) del Área Central
- Plano E-09: Sub-áreas y corredores detectados según relevamiento, análisis y diagnóstico
- Plano E-10: Macro áreas, corredores y nodos estructurantes a partir de instituciones y/o equipamientos

F- Otras fuentes

- Gráfico F-01: Red de accesos a Córdoba
- Gráfico F-02: Localización del comercio informal y vendedores ambulantes
- Gráfico F-03: Córdoba de las Campanas: hoteles, bancos y empresas de turismo
- Gráfico F-04: Córdoba de las Campanas: Iglesias, museos y centros culturales



A

Gráficos provenientes del “Relevamiento y sistematización de Antecedentes sobre el Área Central Córdoba” (Producto 1 del presente estudio)

- Gráfico A-01: Córdoba en la escala urbana-territorial municipal: red vial
- Gráfico A-02: Córdoba en la escala urbana-territorial municipal: red vial y espacios verdes
- Gráfico A-03: Córdoba en la escala urbana-territorial municipal: red vial, espacios verdes y equipamientos
- Gráfico A-04: Córdoba en la escala urbana-territorial municipal: red vial, espacios verdes y uso del suelo residencial en la periferia
- Gráfico A-05: Localización de los puntos de medición y niveles sonoros medidos
- Gráfico A-06: Mapas de ruido nocturno y diurno
- Gráfico A-07: Estudio Isla de Calor
- Gráfico A-08: Primer trazado de la ciudad de Córdoba
- Gráfico A-09: Plano de la ciudad y sus ejidos municipales (1574)
- Gráfico A-10: Área central 1790
- Gráfico A-11: Plano de la Ciudad de Córdoba (1924)
- Gráfico A-12: Plano Regulador y de Extensión (1927)
- Gráfico A-13: Catastro Machado (1880-1890)
- Gráfico A-14: Propuesta del Sistema de Peatonales en el área central, Arq. Miguel Ángel Roca (1979-1981)
- Gráfico A-15: Primeros estudios para la configuración de la Normativa Urbana

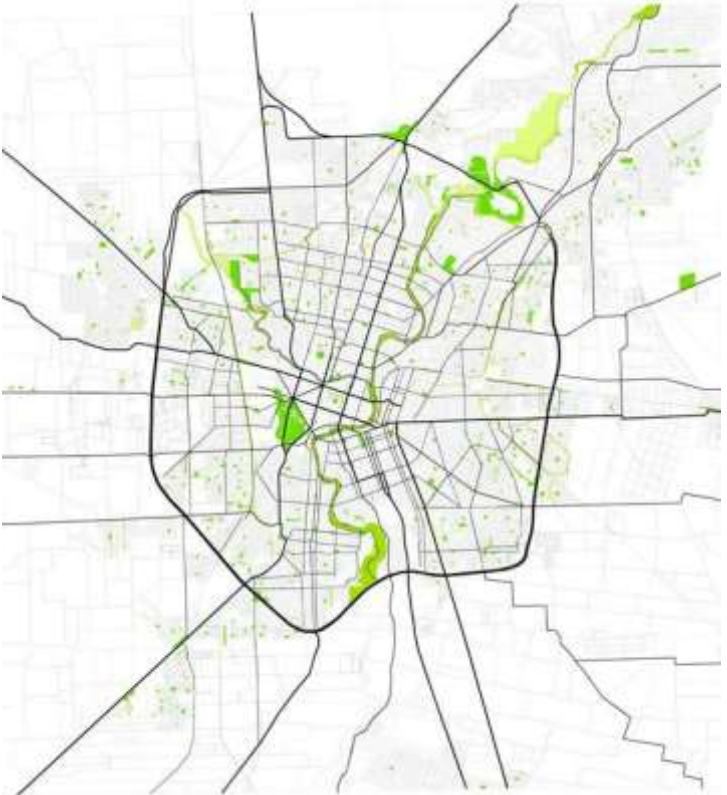


Gráfico A-01: Córdoba en la escala urbana-territorial municipal: red vial



Fuente: Sánchez, Mónica; Arq. Rosa, Sebastián; Arq. Soto, Gabriela; Sr. Aguirre Moro, Rodrigo. Estudio de la estructura urbana de la Ciudad de Córdoba y de sus procesos de transformación urbana. Problemas y potencialidades. FAUD. UNC. Proyecto de Investigación SECyT. 2012-2013

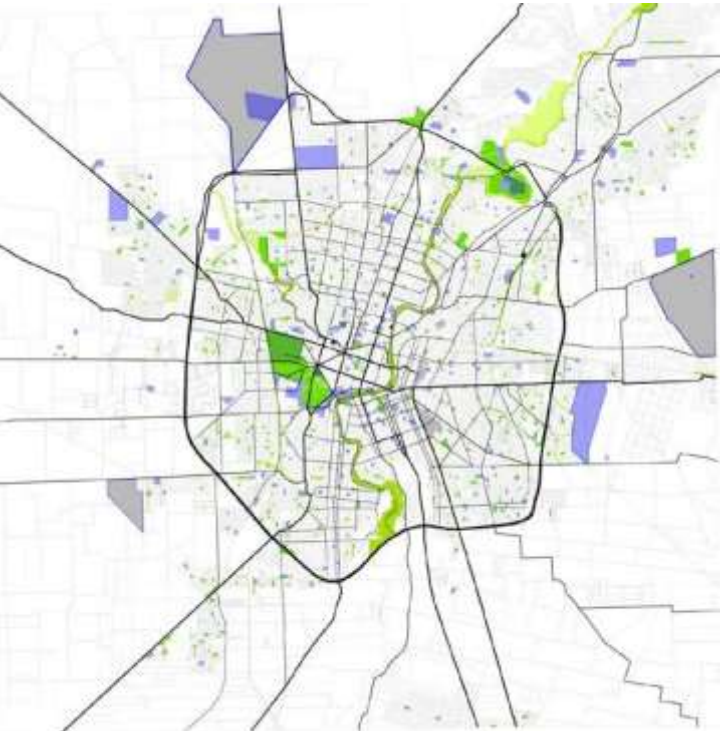
Gráfico A-02: Córdoba en la escala urbana-territorial municipal: red vial y espacios verdes



Fuente: Sánchez, Mónica; Arq. Rosa, Sebastián; Arq. Soto, Gabriela; Sr. Aguirre Moro, Rodrigo. Estudio de la estructura urbana de la Ciudad de Córdoba y de sus procesos de transformación urbana. Problemas y potencialidades. FAUD. UNC. Proyecto de Investigación SECyT. 2012-2013

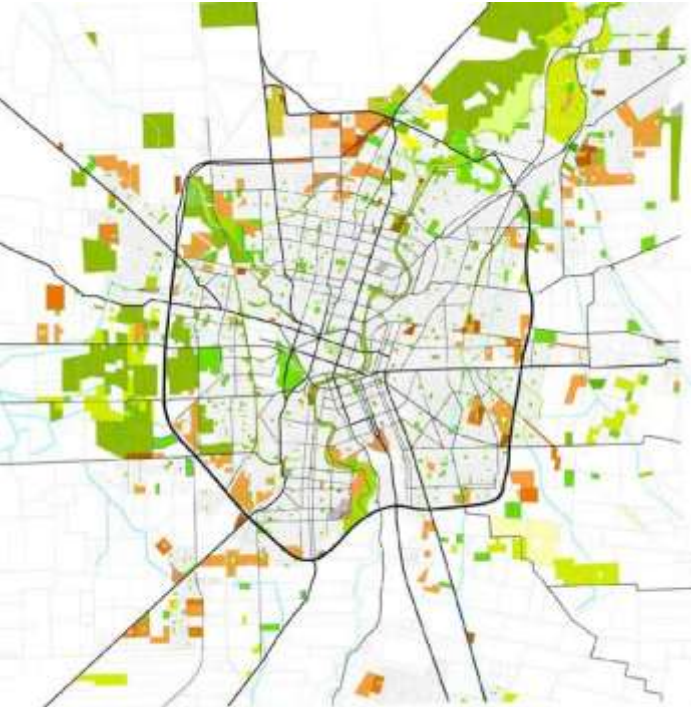


Gráfico A-03: Córdoba en la escala urbana-territorial municipal: red vial, espacios verdes y equipamientos



Fuente: Sánchez, Mónica; Arq. Rosa, Sebastián; Arq. Soto, Gabriela; Sr. Aguirre Moro, Rodrigo. Estudio de la estructura urbana de la Ciudad de Córdoba y de sus procesos de transformación urbana. Problemas y potencialidades. FAUD. UNC. Proyecto de Investigación SECyT. 2012-2013

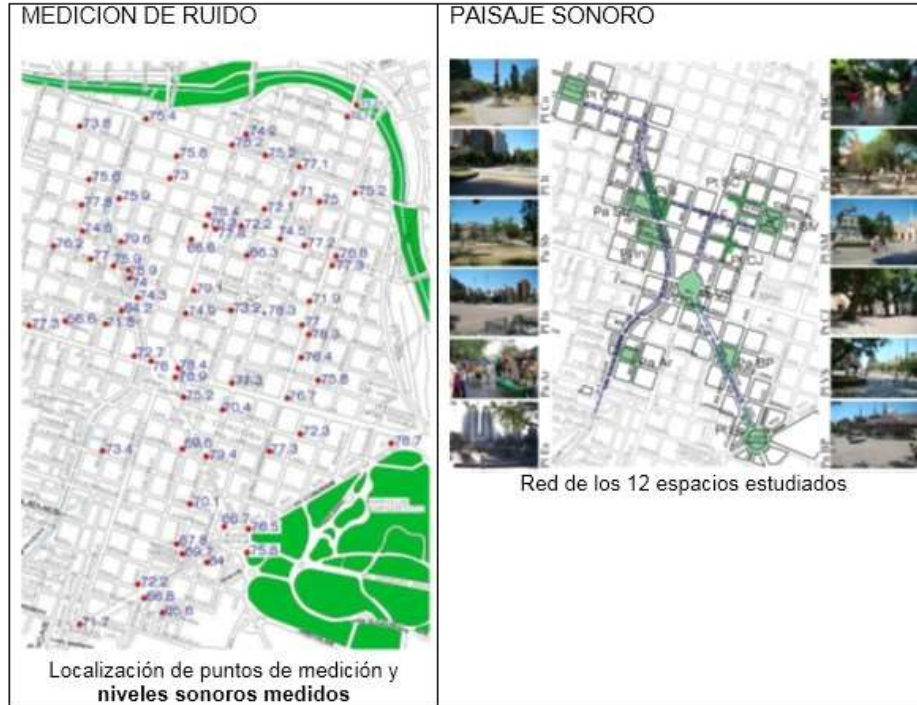
Gráfico A-04: Córdoba en la escala urbana-territorial municipal: red vial, espacio verdes y uso del suelo en la periferia



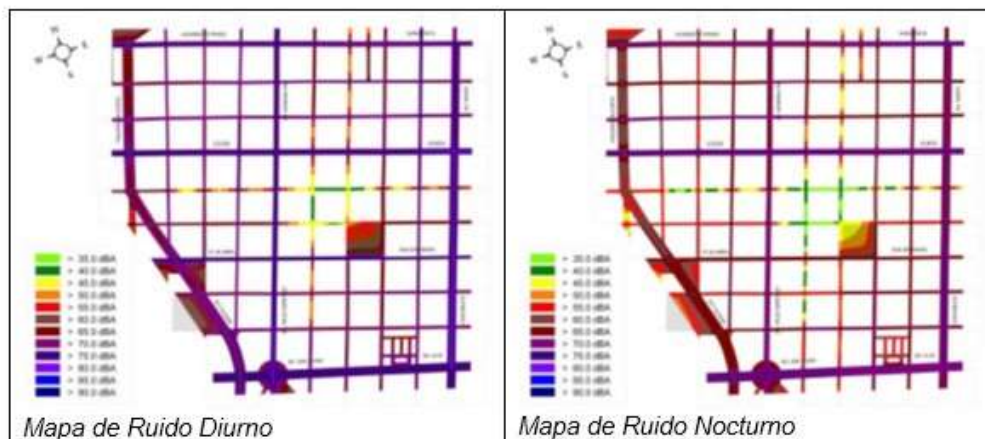
Fuente: Sánchez, Mónica; Arq. Rosa, Sebastián; Arq. Soto, Gabriela; Sr. Aguirre Moro, Rodrigo. Estudio de la estructura urbana de la Ciudad de Córdoba y de sus procesos de transformación urbana. Problemas y potencialidades. FAUD. UNC. Proyecto de Investigación SECyT. 2012-2013



Gráfico A-05: Localización de los puntos de medición y niveles sonoros medidos



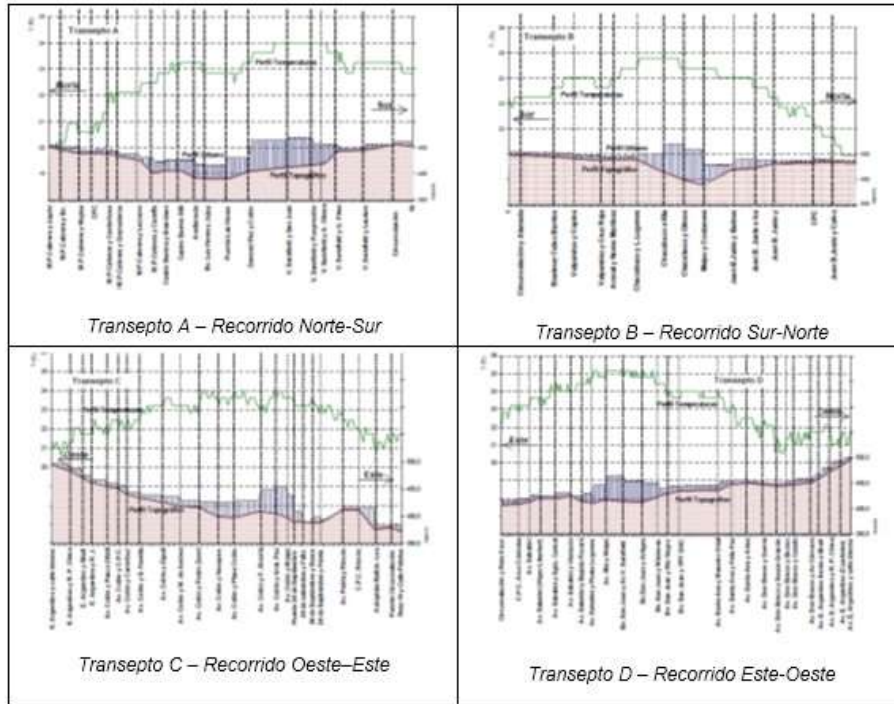
Fuente: *Caracterización acústica del área central de la ciudad de Córdoba*. Arq. Arturo Maristany y Arq. Leandra Abadía. Centro de Investigaciones Acústicas y Luminotécnicas – Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño. UNC. 2014



Fuente: *Investigación interdisciplinaria sobre la contaminación sonora en la ciudad de Córdoba y mapas de ruido*. Pérez Villalobo, J. Serra, M. Verzini, A. Biassoni, E. Centro de Investigación y Transferencia en Acústica (CINTRA). Universidad Tecnológica Nacional-Facultad Regional de Córdoba. 2014.

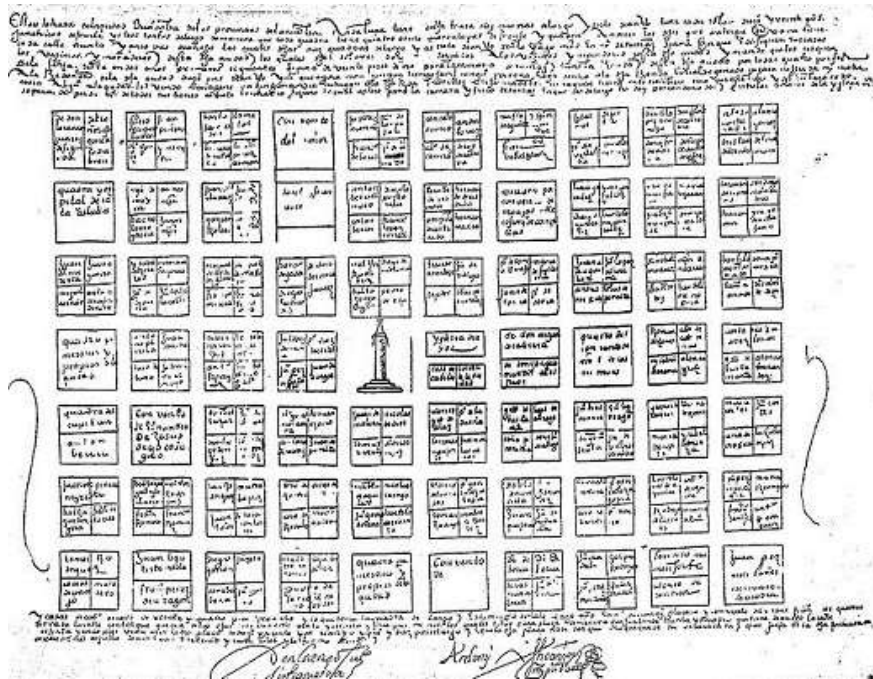


Gráfico A-07: Estudio Isla de Calor



Fuente: *Estudio del fenómeno de la isla de calor en la ciudad de Córdoba. Resultados preliminares.* Arq. Arturo Maristany, Arq. Leandra Abadía, Arq. Silvina Angiolini, Arq. Ana Pacharoni, Arq. M. Pardina. Centro de Investigaciones Acústicas y Luminotécnicas -CIAL-FAUD-UNC. 2008.

Gráfico A-08: Primer trazado de la ciudad de Córdoba



"ESTUDIO DEL ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD DE CÓRDOBA"
Contribución a la recuperación del Área Central de la Ciudad de Córdoba



Gráfico A-09: Plano de la ciudad y sus ejidos municipales (1574)

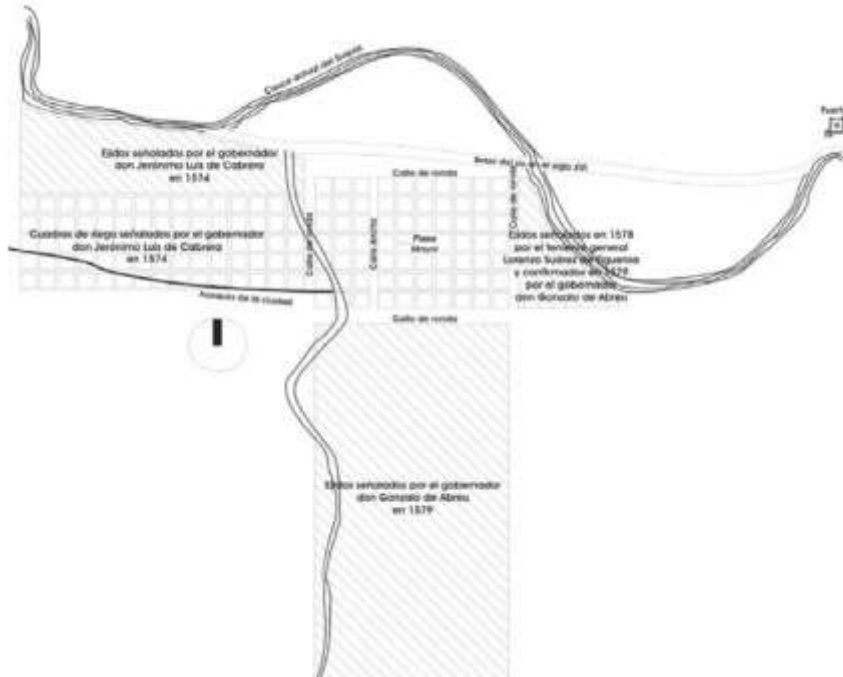
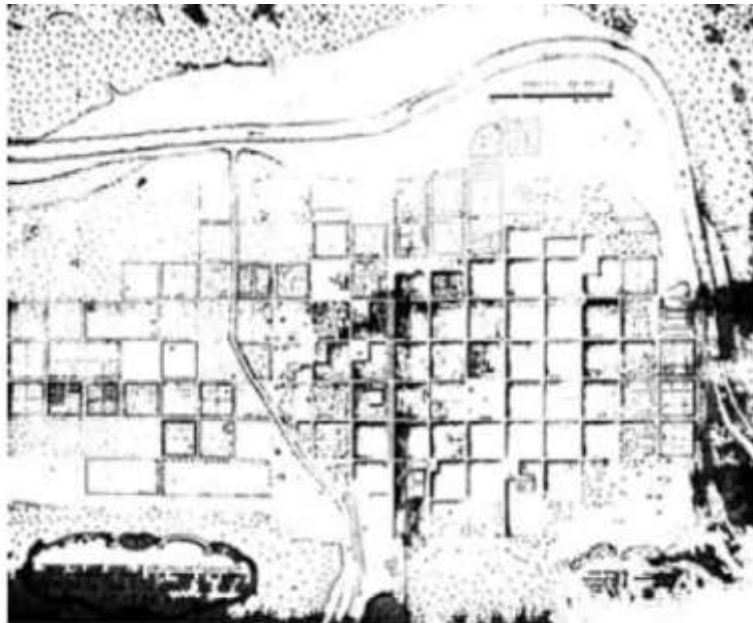


Gráfico A-10: Área central 1790



La calle ancha y el desplazamiento de la idea de centralidad
 Plano de Jacinto Díaz de la Fuente. 1790
 Fuente: Archivo Municipal de Córdoba



Gráfico A-11: Plano de la Ciudad de Córdoba (1924)



Gráfico A-12: Plano Regulador y de Extensión (1927)



"ESTUDIO DEL ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD DE CÓRDOBA"
Contribución a la recuperación del Área Central de la Ciudad de Córdoba



Gráfico A-13: Catastro Machado (1880-1890)

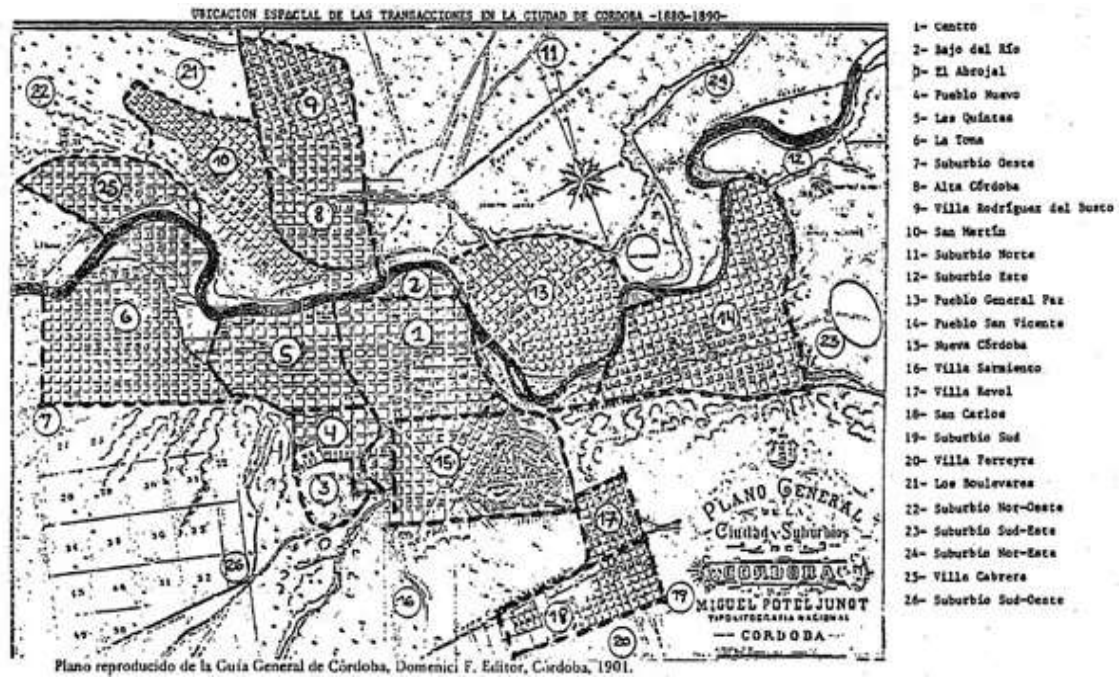


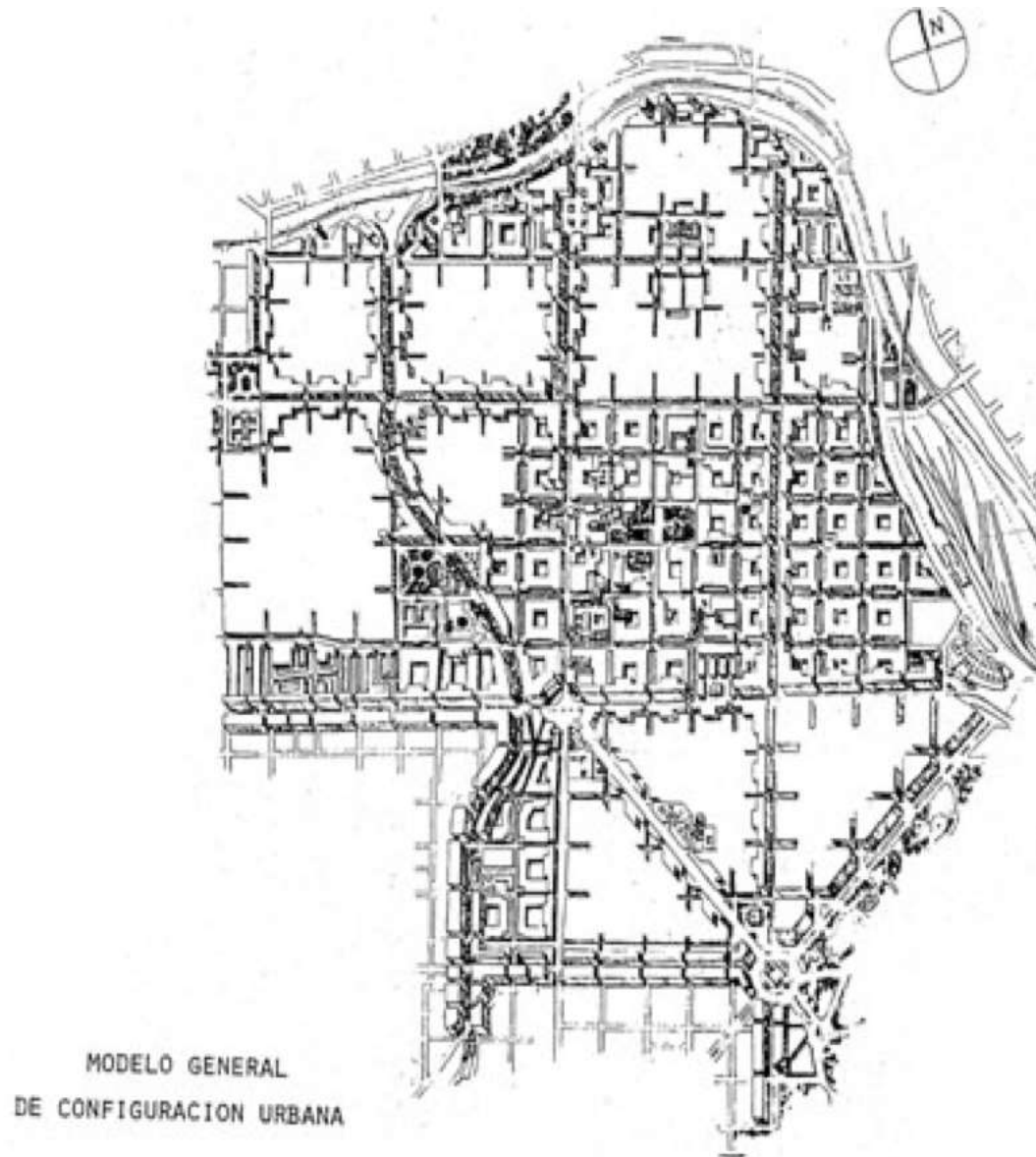
Gráfico A-14: Propuesta del Sistema de Peatonales en el área central, Arq. Miguel Ángel Roca (1979-1981)



"ESTUDIO DEL ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD DE CÓRDOBA"
Contribución a la recuperación del Área Central de la Ciudad de Córdoba



Gráfico A-15: Primeros estudios para la configuración de la Normativa Urbana





B

Mapas de elaboración propia según datos provenientes del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001 y 2010. INDEC

- Mapa B-01: Cantidad de habitantes por radio censal, con red vial. Año 2010
- Mapa B-02: Cantidad de habitantes por radio censal. Año 2010
- Mapa B-03: Densidad poblacional (hab./ha.). Año 2010
- Mapa B-04: Cantidad de habitantes por radio censal, con red vial. Censo 2001
- Mapa B-05: Cantidad de habitantes por radio censal. Censo 2001
- Mapa B-06: Variación poblacional por radios censales, período 1991-2001
- Mapa B-07: Variación poblacional por radios censales, período 2001-2010
- Mapa B-08: Cantidad de hogares por radio censal. Año 2010
- Mapa B-09: Hogares con NBI, con red vial. Año 2010
- Mapa B-10: Hogares con NBI. Año 2010
- Mapa B-11: Población de 0 a 14 años de edad (en valores absolutos por radio censal). Año 2010
- Mapa B-12: Población de 15 a 18 años de edad (en valores absolutos por radio censal). Año 2010
- Mapa B-13: Población de 19 a 30 años de edad (en valores absolutos por radio censal). Año 2010
- Mapa B-14: Población de 31 a 50 años de edad (en valores absolutos por radio censal). Año 2010
- Mapa B-15: Población de 51 a 64 años de edad (en valores absolutos por radio censal). Año 2010
- Mapa B-16: Población de más de 65 años de edad (en valores absolutos por radio censal). Año 2010
- Mapa B-17: Concentración de población según grupos de edad (en valores absolutos). Año 2010
- Mapa B-18: Población en situación de calle. Año 2010
- Mapa B-19: Casas y departamentos sobre el total de viviendas del radio censal. Año 2010
- Mapa B-20: Viviendas colectivas sobre el total de viviendas del radio censal. Año 2010
- Mapa B-21: Viviendas con servicios insuficientes sobre el total de viviendas del radio censal. Año 2010
- Mapa B-22: Viviendas con calidad de los materiales tipo IV sobre el total de viviendas del radio censal. Año 2010
- Mapa B-23: Viviendas desocupadas en relación a la totalidad de viviendas del radio censal (en porcentaje). Año 2010
- Mapa B-24: Clúster socioeconómicos. Año 2010

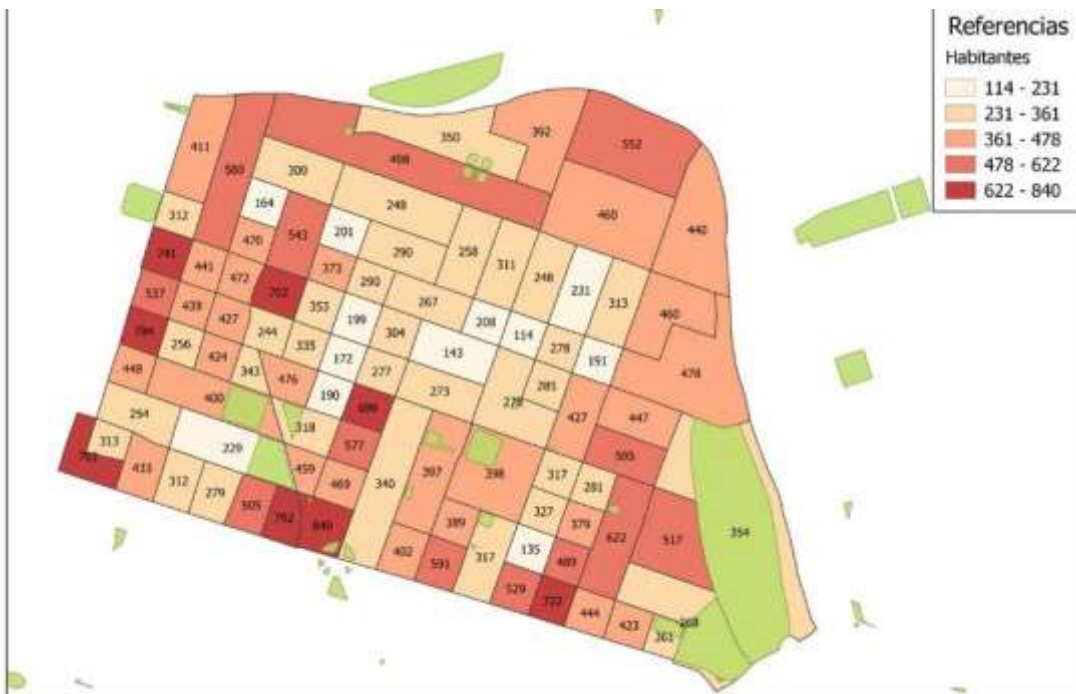


Mapa B-01: Cantidad de habitantes por radio censal, con red vial. Año 2010



Fuente: Elaboración propia en base a datos de CNPHV 2010

Mapa B-02: Cantidad de habitantes por radio censal. Año 2010



Fuente: Elaboración propia en base a datos de CNPHV 2010



Mapa B-03: Densidad poblacional (hab./ha.). Año 2010



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010, INDEC.

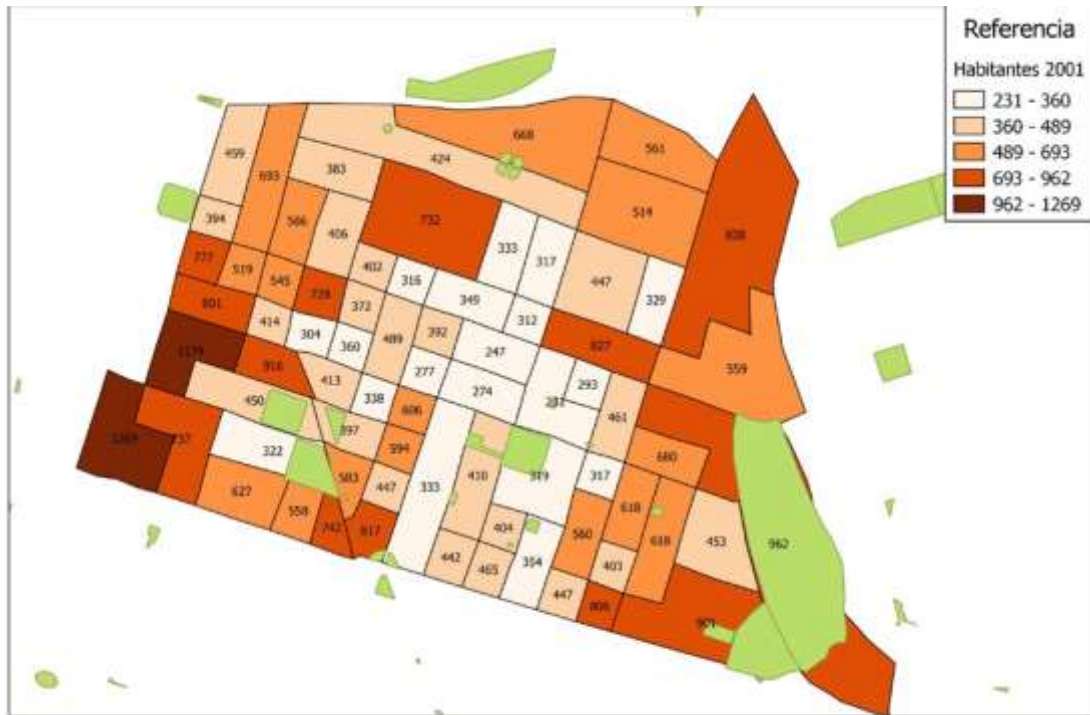
Mapa B-04: Cantidad de habitantes por radio censal, con red vial. Censo 2001



Fuente: elaboración propia en base a datos del CNPHV 2001

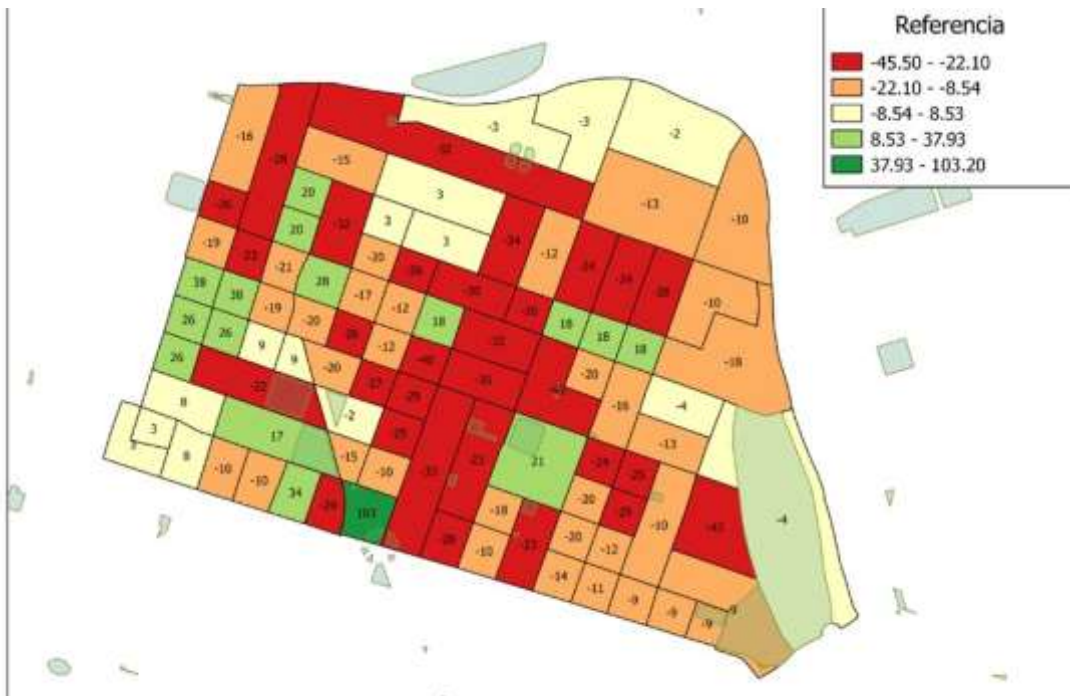


Mapa B-05: Cantidad de habitantes por radio censal. Censo 2001



Fuente: elaboración propia en base a datos del CNPHV 2001

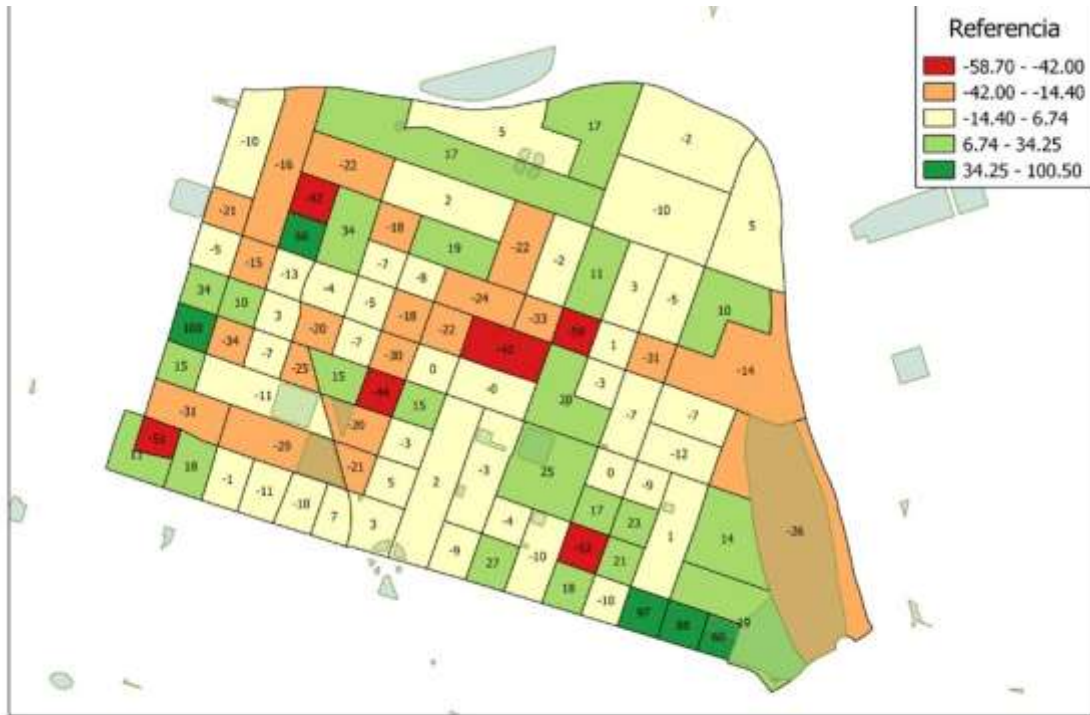
Mapa B-06: Variación poblacional por radios censales, período 1991-2001



Fuente: elaboración propia en base a datos del CNPHV 1991 y 2001

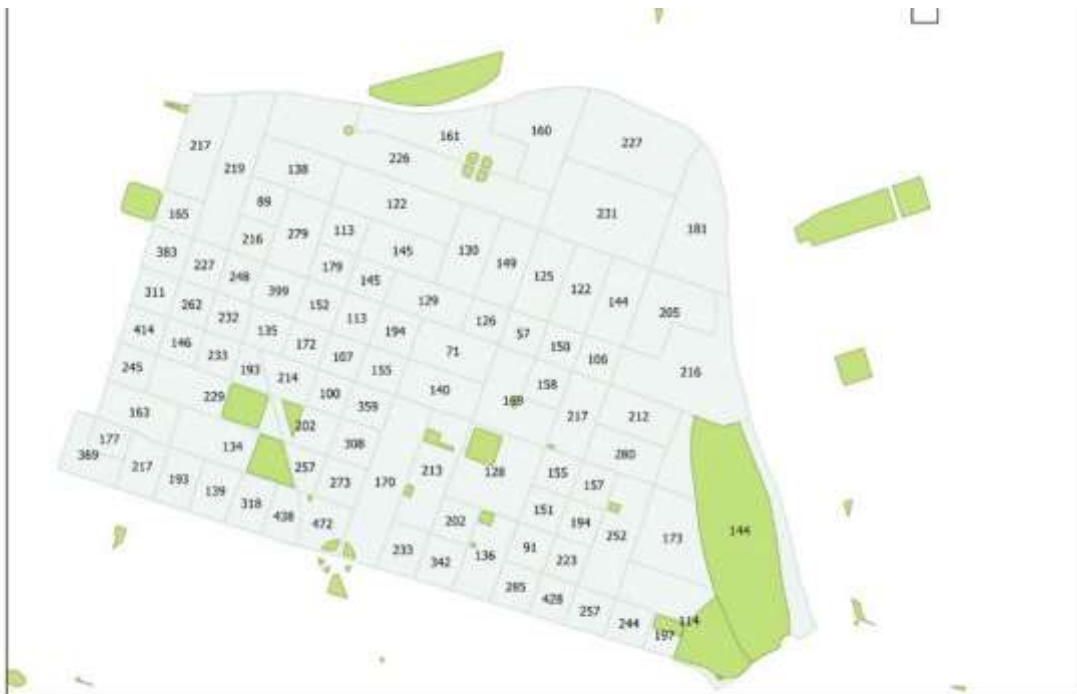


Mapa B-07: Variación poblacional por radios censales, período 2001-2010



Fuente: elaboración propia en base a datos del CNPHV 2001 y 2010

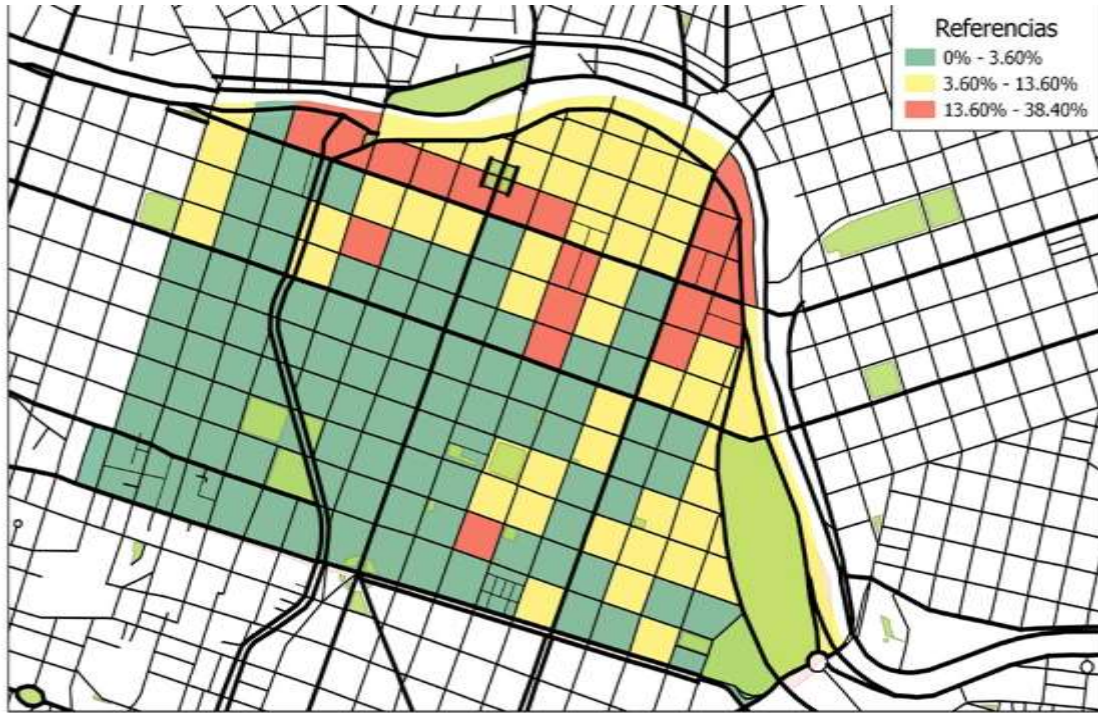
Mapa B-08: Cantidad de hogares por radio censal. Año 2010



Fuente: Elaboración propia en base a datos del CNPHV 2010

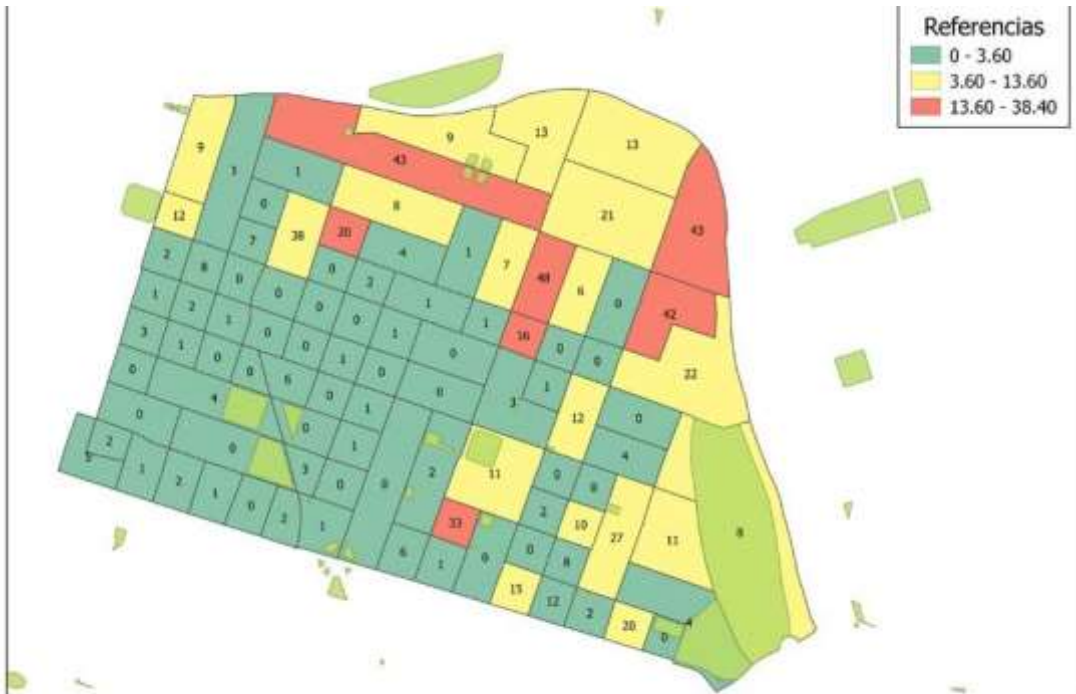


Mapa B-09: Hogares con NBI, con red vial. Año 2010



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010, INDEC.

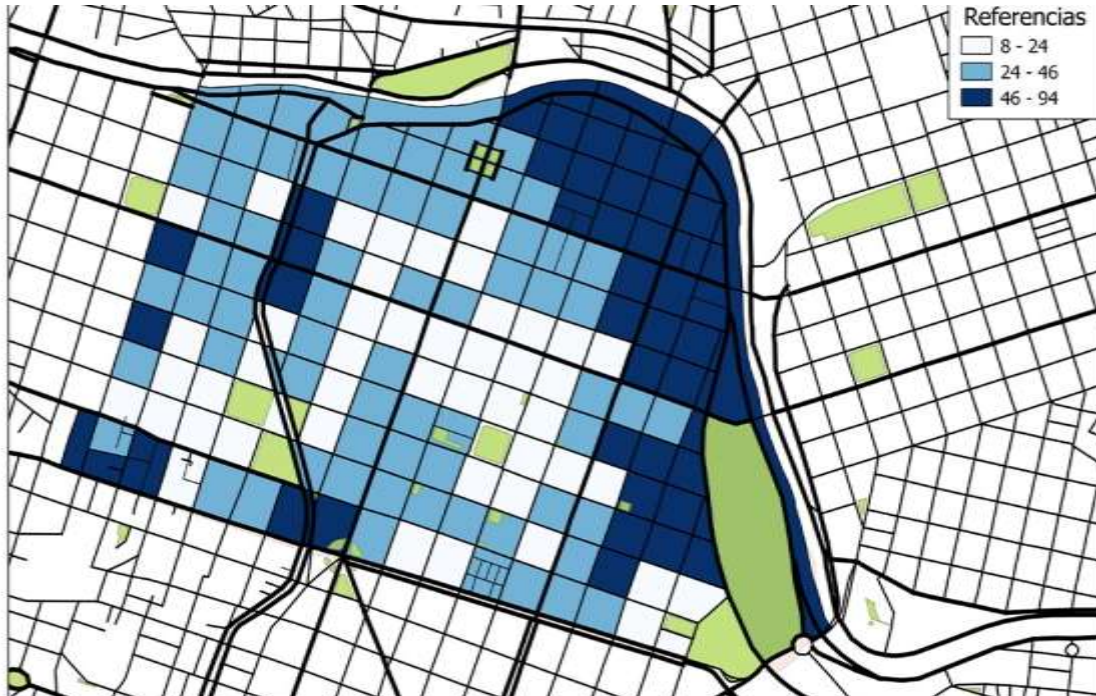
Mapa B-10: Hogares con NBI. Año 2010



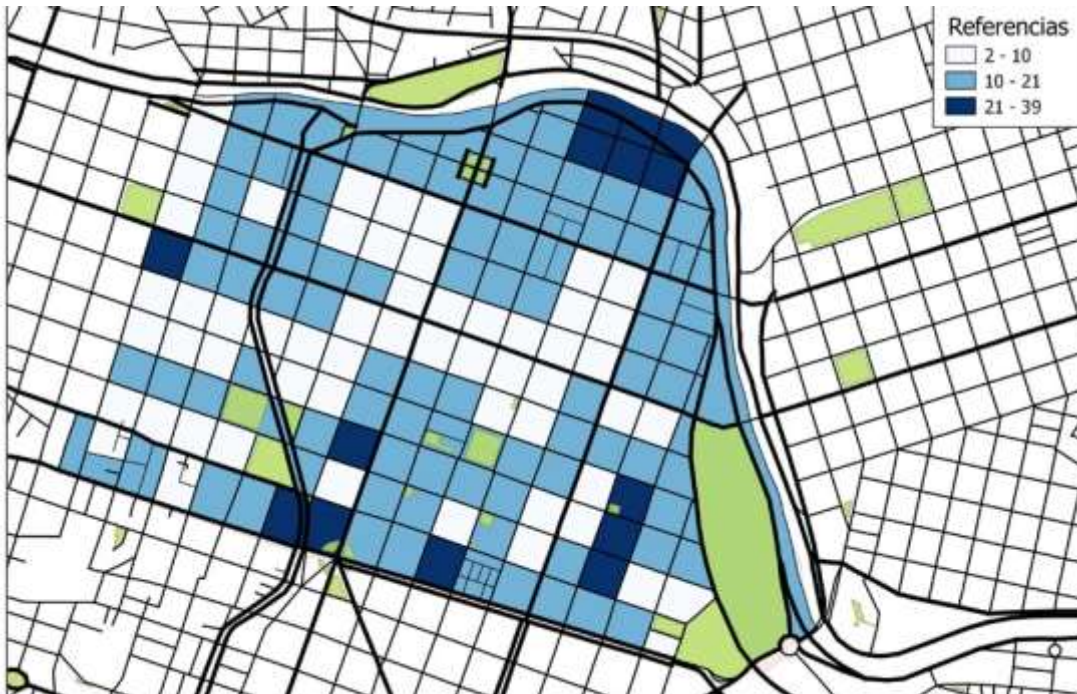
Fuente: Elaboración propia en base a datos del CNPHV 2010



Mapa B-11: Población de 0 a 14 años de edad (en valores absolutos por radio censal). Año 2010



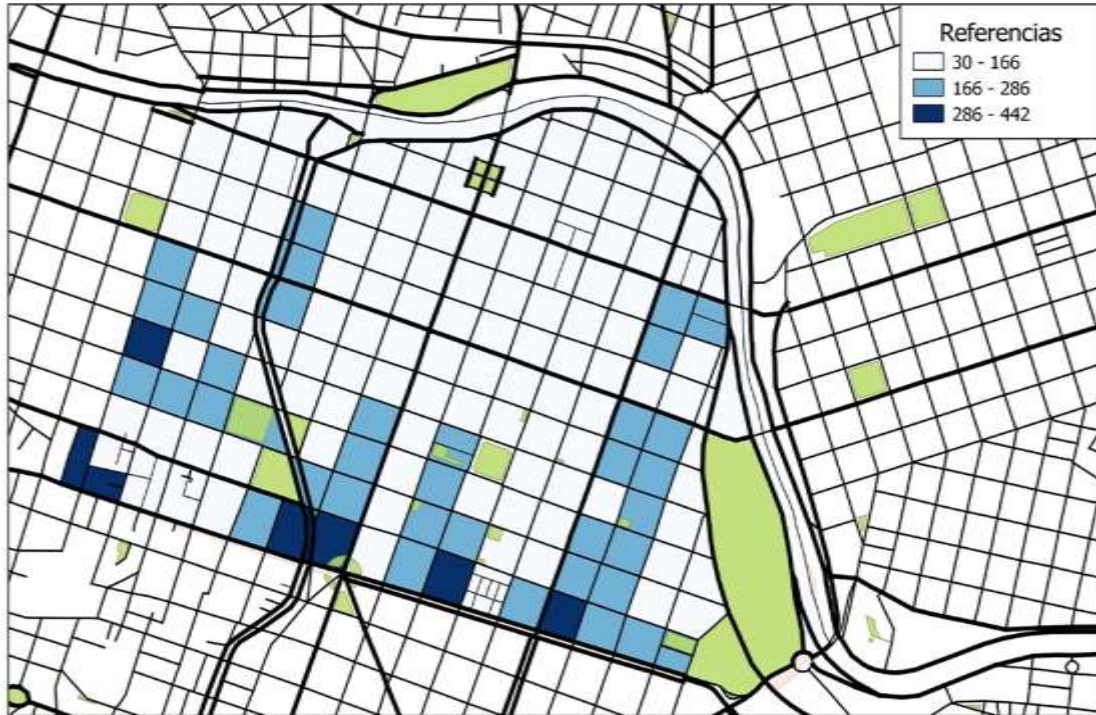
Mapa B-12: Población de 15 a 18 años de edad (en valores absolutos por radio censal). Año 2010



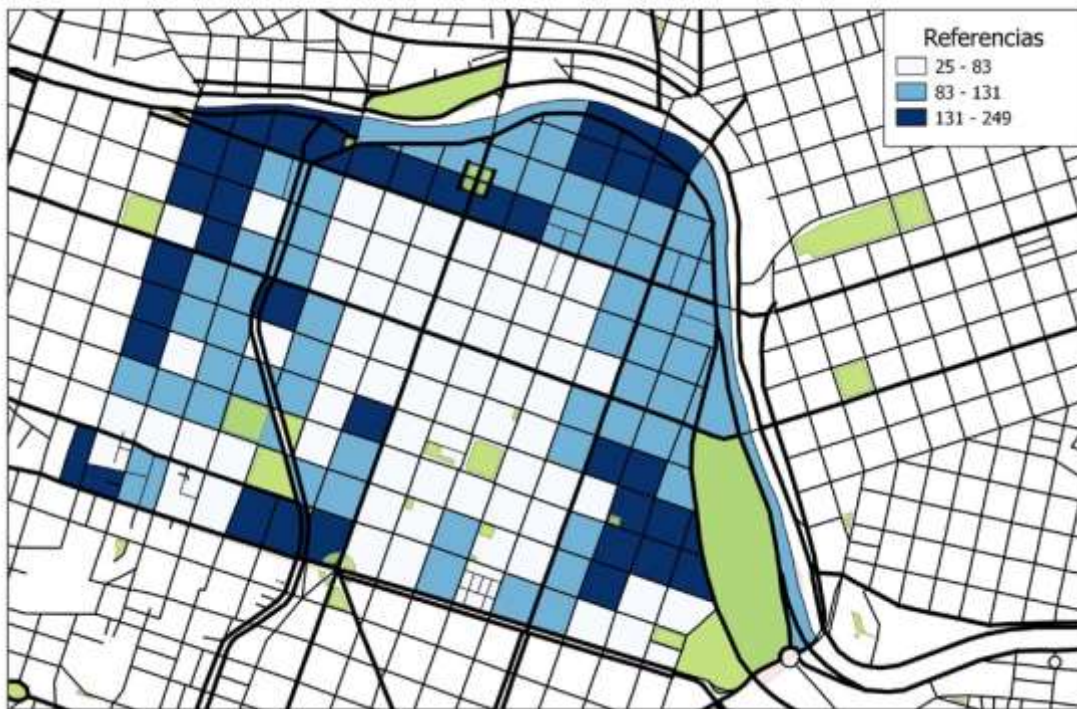
Fuente: Elaboración propia en base a datos del CNPHV 2010



Mapa B-13: Población de 19 a 30 años de edad (en valores absolutos por radio censal). Año 2010

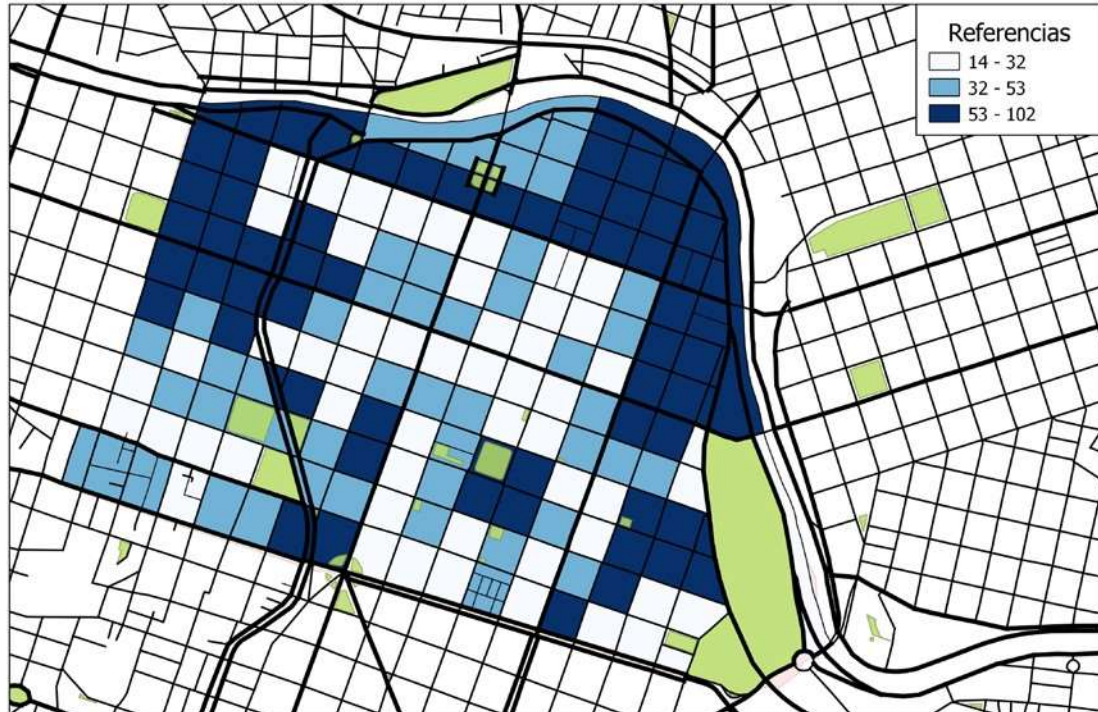


Mapa B-14: Población de 31 a 50 años de edad (en valores absolutos por radio censal). Año 2010

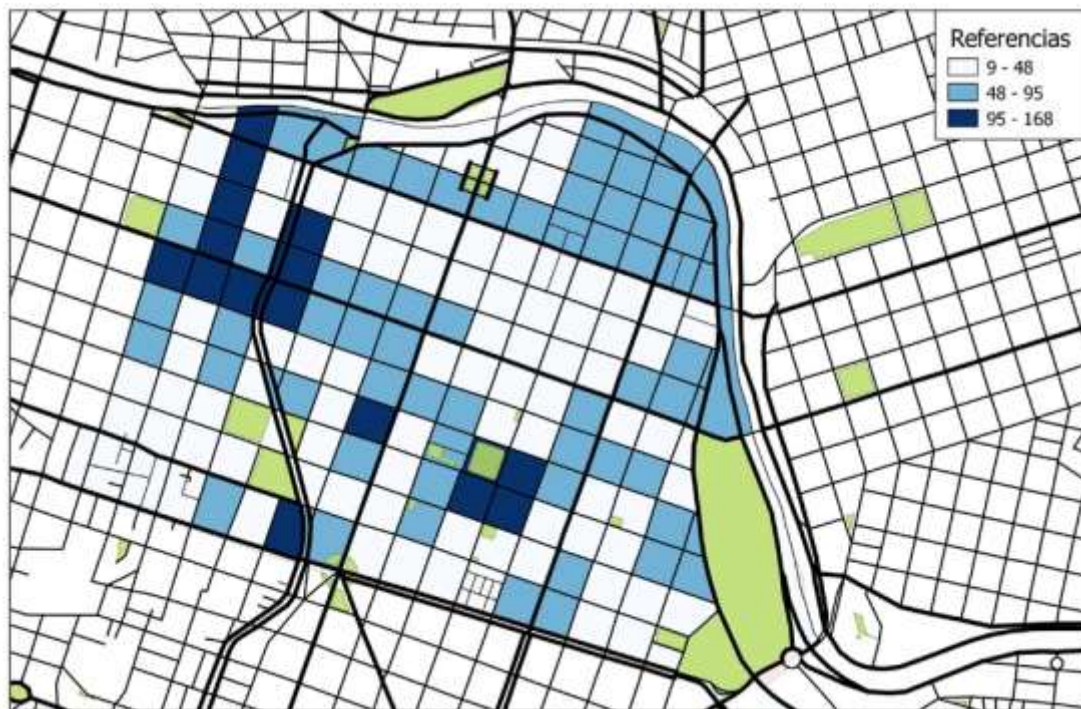




Mapa B-15: Población de 51 a 64 años de edad (en valores absolutos por radio censal). Año 2010

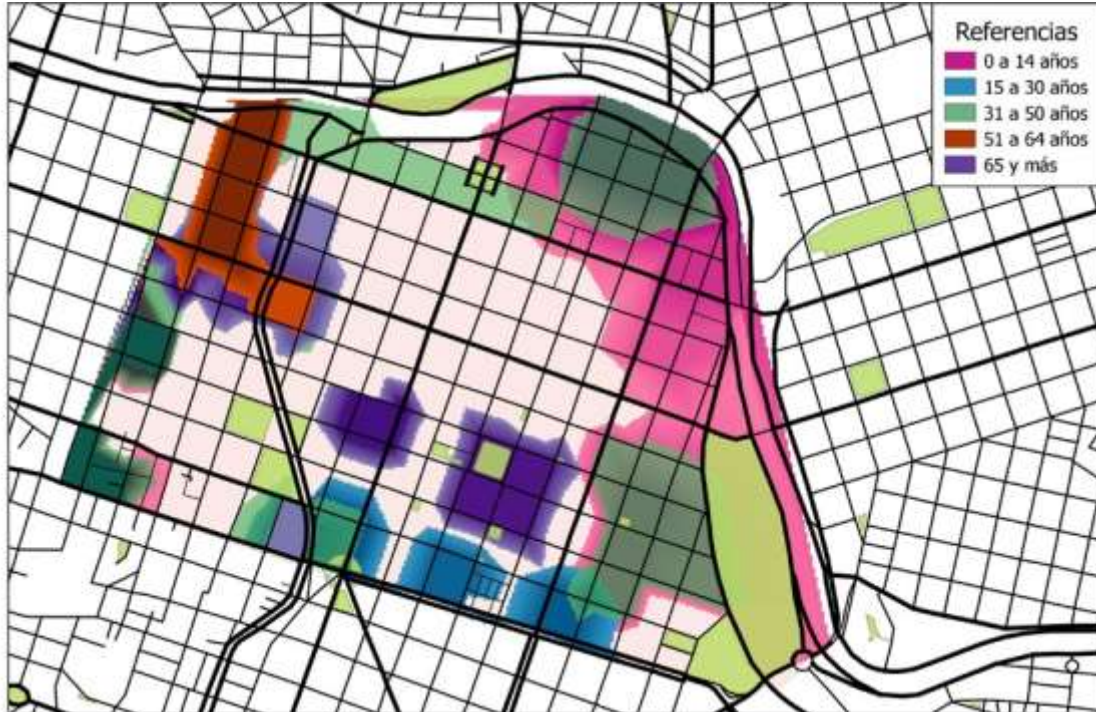


Mapa B-16: Población de más de 65 años de edad (en valores absolutos por radio censal). Año 2010





Mapa B-17: Concentración de población según grupos de edad (en valores absolutos). Año 2010



Mapa B-18: Población en situación de calle. Año 2010



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010, INDEC.



Mapa B-19: Casas y departamentos sobre el total de viviendas del radio censal. Año 2010



Mapa B-20: Viviendas colectivas sobre el total de viviendas del radio censal. Año 2010



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010, INDEC.



Mapa B-21: Viviendas con servicios insuficientes sobre el total de viviendas del radio censal. Año 2010



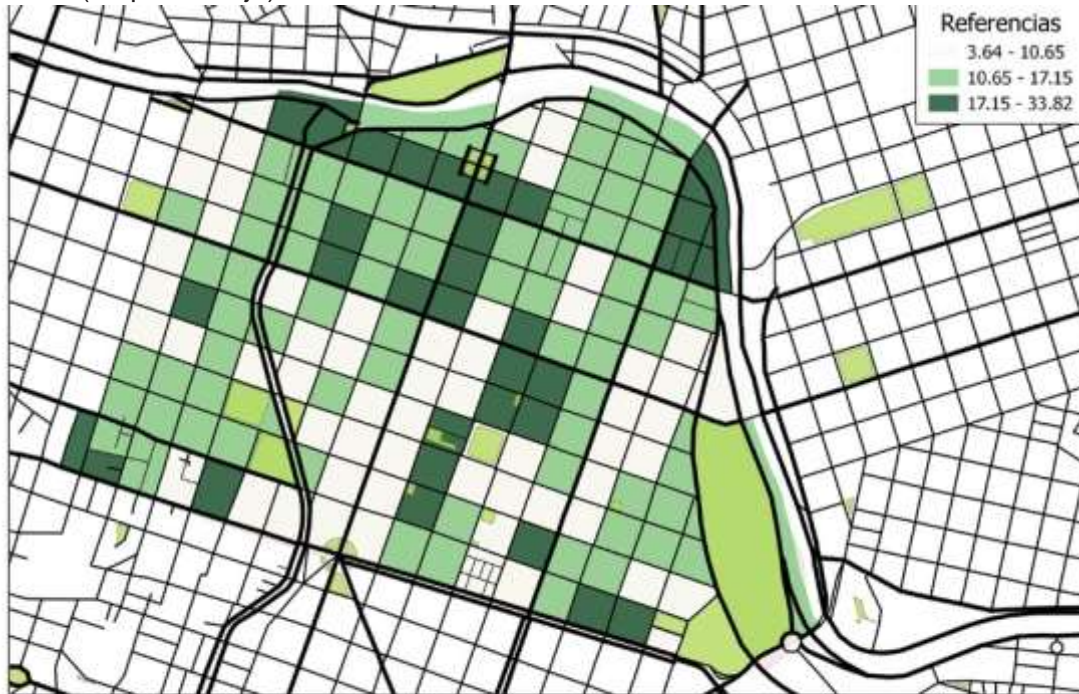
Mapa B-22: Viviendas con calidad de los materiales tipo IV sobre el total de viviendas del radio censal. Año 2010



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010, INDEC.

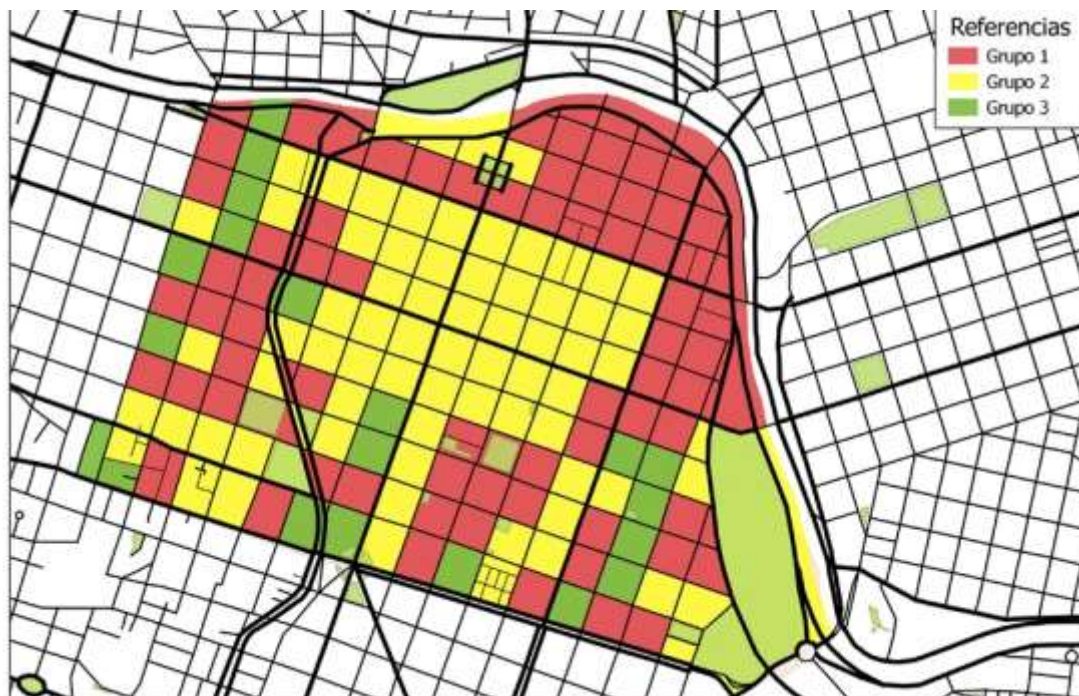


Mapa B-23: Viviendas desocupadas en relación a la totalidad de viviendas del radio censal (en porcentaje). Año 2010



Fuente: Elaboración propia en base a datos del CNPHV 2010

Mapa B-24: Clúster socioeconómicos. Año 2010



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010, INDEC.



C

Mapas de elaboración propia según datos provenientes del SIFCOs 2016 (Sistema de Información para el Fortalecimiento de la Actividad Comercial y de Servicios)

- Mapa C-01: Comercios minoristas
- Mapa C-02: Comercios mayoristas
- Mapa C-03: Servicios
- Mapa C-04: Comercios por rubros
- Mapa C-05: Concentración de actividades económicas
- Mapa C-06: Concentración de rubros gastronómicos, bancos, hoteles, residencias y hospedajes
- Mapa C-07: Concentración de venta minorista según grandes rubros
- Mapa C-08: Venta de automotores, motocicletas, repuestos y accesorios, GNC
- Mapa C-09: Supermercados, despensas, kioscos y almacenes
- Mapa C-10: Venta minorista de productos comestibles
- Mapa C-11: Venta minorista de máquinas de oficina e insumos de computación
- Mapa C-12: Comercios de fantasía, joyas, bijouterie y oro
- Mapa C-13: Comercios minoristas de materiales de construcción
- Mapa C-14: Mueblerías y venta de artículos para el hogar
- Mapa C-15: Comercios minoristas de instrumentos musicales
- Mapa C-16: Ópticas y ortopedias
- Mapa C-17: Venta minorista de calzado, carteras y marroquinería
- Mapa C-18: Venta minorista de ropa y artículos textiles
- Mapa C-19: Venta minorista de perfumería y farmacia
- Mapa C-20: Hoteles
- Mapa C-21: Depósitos
- Mapa C-22: Playas de estacionamientos
- Mapa C-23: Servicios y servicios inmobiliarios
- Mapa C-24: Principales entidades financieras
- Mapa C-25: Servicios gastronómicos
- Mapa C-26: Servicios de reparaciones
- Mapa C-27: Escuelas privadas



Mapa C-01: Comercios minoristas



Mapa C-02: Comercios mayoristas



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS.



Mapa C-03: Servicios



Mapa C-04: Comercios por rubros



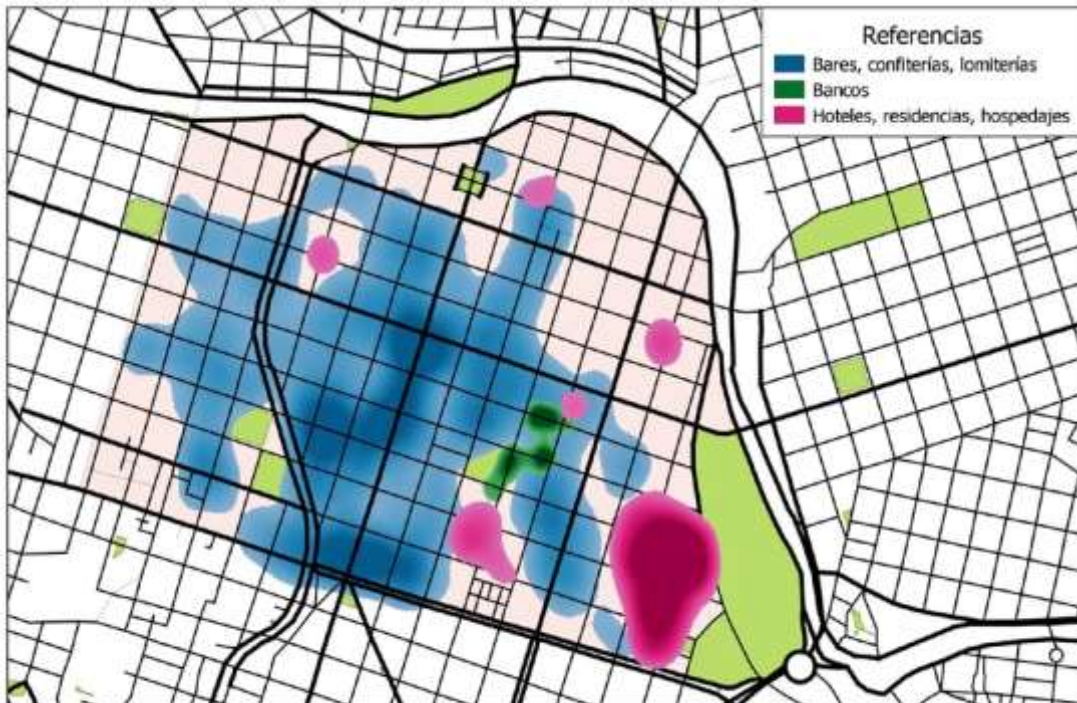
Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS.



Mapa C-05: Concentración de actividades económicas



Mapa C-06: Concentración de rubros gastronómicos, bancos, hoteles, residencias y hospedajes



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS.



Mapa C-07: Concentración de venta minorista según grandes rubros



Mapa C-08: Venta de automotores, motocicletas, repuestos y accesorios, incluido GNC



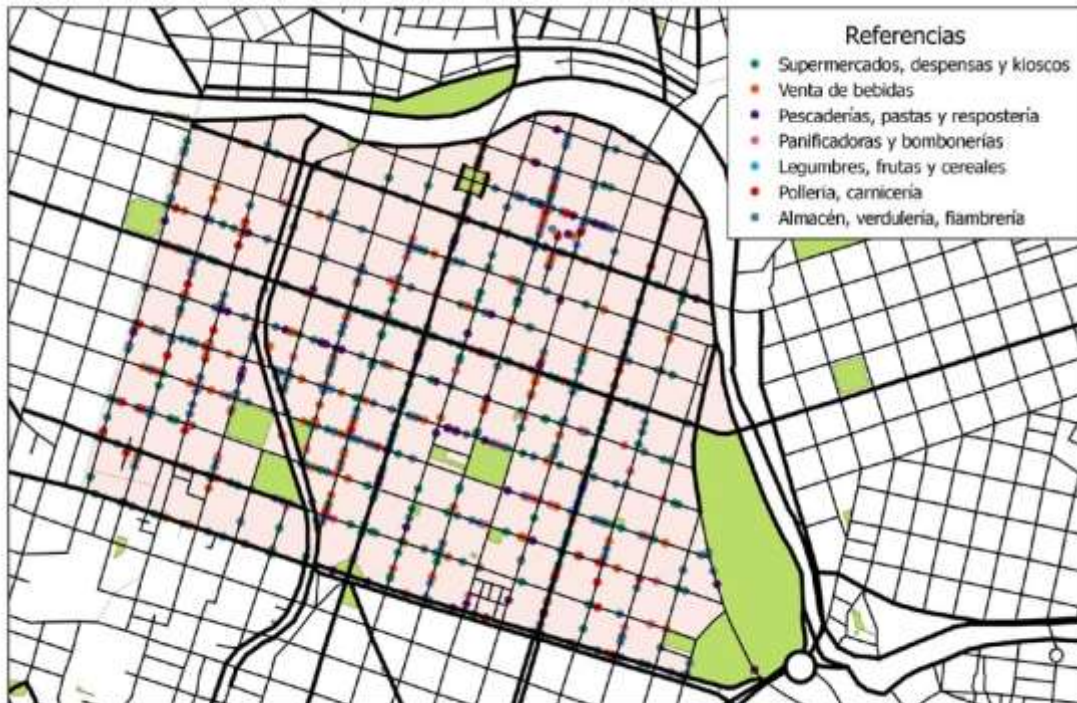
Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS.



Mapa C-09: Supermercados, despensas, kioscos y almacenes



Mapa C-10: Venta minorista de productos comestibles



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS.



Mapa C-11: Venta minorista de máquinas de oficina e insumos de computación



Mapa C-12: Comercios de fantasía, joyas, bijouterie y oro



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS



Mapa C-13: Comercios minoristas de materiales de construcción



Mapa C-14: Mueblerías y venta de artículos para el hogar



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS.



Mapa C-15: Comercios minoristas de instrumentos musicales



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS

Mapa C-16: Ópticas y ortopedias



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS



Mapa C-17: Venta minorista de calzado, carteras y marroquinería



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS.

Mapa C-18: Venta minorista de ropa y artículos textiles



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS.



Mapa C-19: Venta minorista de perfumería y cosmética



Mapa C-20: Hoteles



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS.



Mapa C-21: Depósitos



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS.

Mapa C-22: Playas de estacionamientos



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS.



Mapa C-23: Servicios y servicios inmobiliarios



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS.

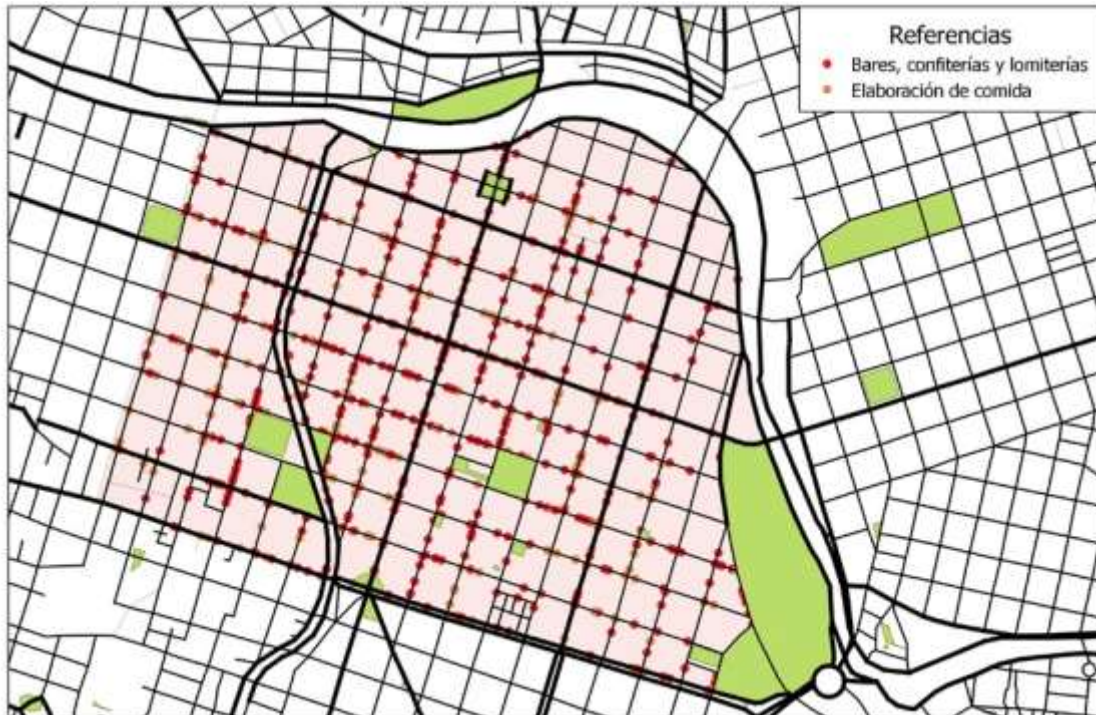
Mapa C-24: Principales entidades financieras



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS.



Mapa C-25: Servicios gastronómicos



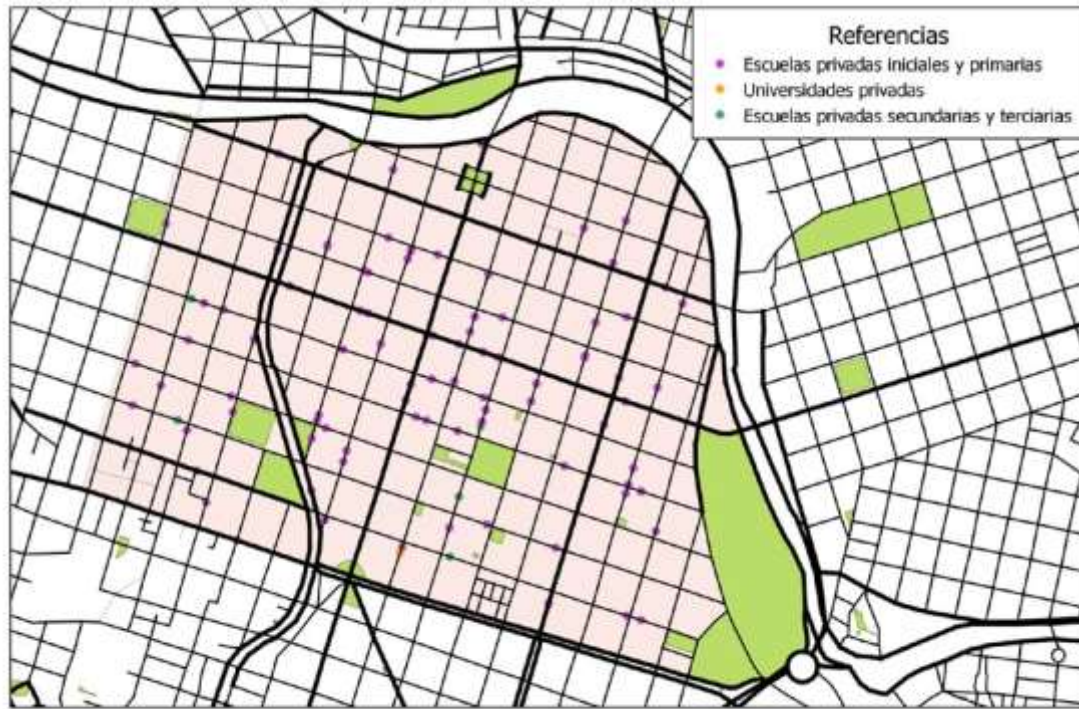
Mapa C-26: Servicios de reparaciones



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS



Mapa C-27: Escuelas e institutos de enseñanza privados



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SIFCoS.



D

Gráficos tomados de diversas áreas de la Municipalidad de Córdoba

- Gráfico D-01: Patrimonio Arquitectónico y Urbano en el Centro Histórico
- Gráfico D-02: Patrimonio Arquitectónico y Urbano en el área del Mercado Norte
- Gráfico D-03: Plano de anchos de calles
- Gráfico D-04: Dinámica de Renovación/Intervenciones de mayores superficies en el Área Central
- Gráfico D-05: Normativa Urbana Centro Histórico 8057/85: ocupación del suelo
- Gráfico D-06: Normativa Urbana 8256: ocupación del suelo
- Gráfico D-07: Zonas de carga y descarga. Decreto1422. Dirección de Tránsito
- Gráfico D-08: Tamaño de vehículos para carga y descarga. Decreto1422. Dirección de Tránsito



Gráfico D-01: Patrimonio Arquitectónico y Urbano en el Centro Histórico

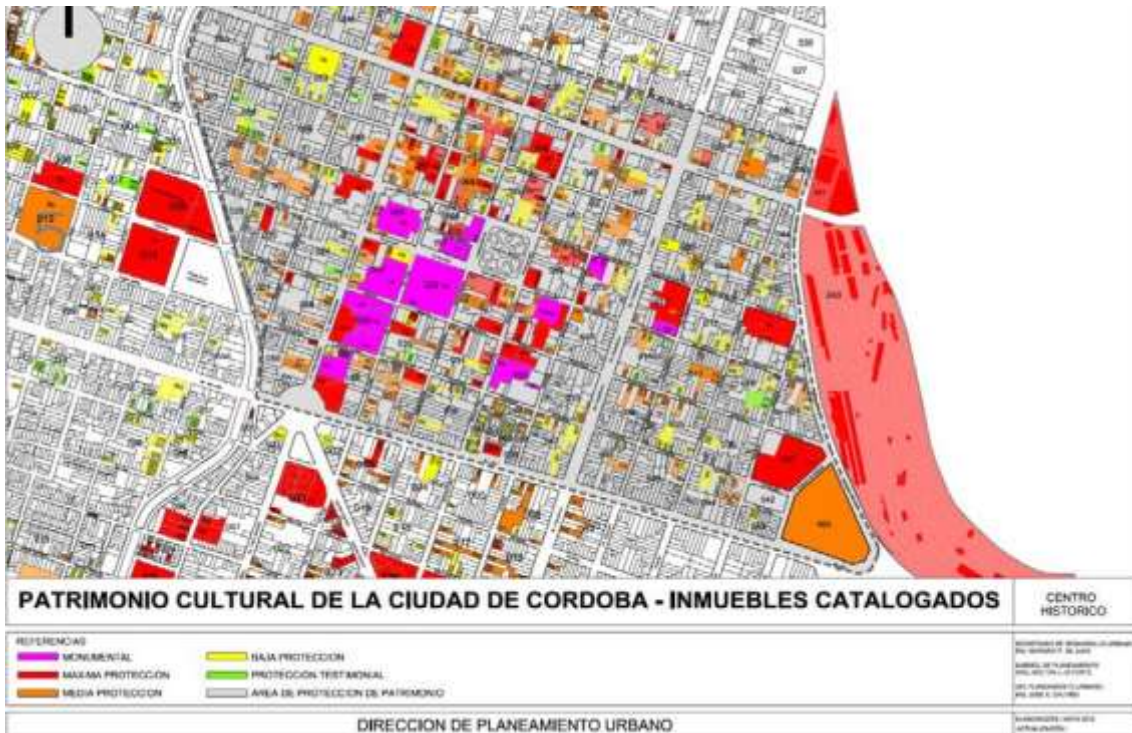


Gráfico D-02: Patrimonio Arquitectónico y Urbano en el área del Mercado Norte





Gráfico D-03: Plano de anchos de calles



Gráfico D-04: Dinámica de Renovación/Intervenciones de mayores superficies en el Área Central





Gráfico D-05: Normativa Urbana Centro Histórico 8057/85: ocupación del suelo

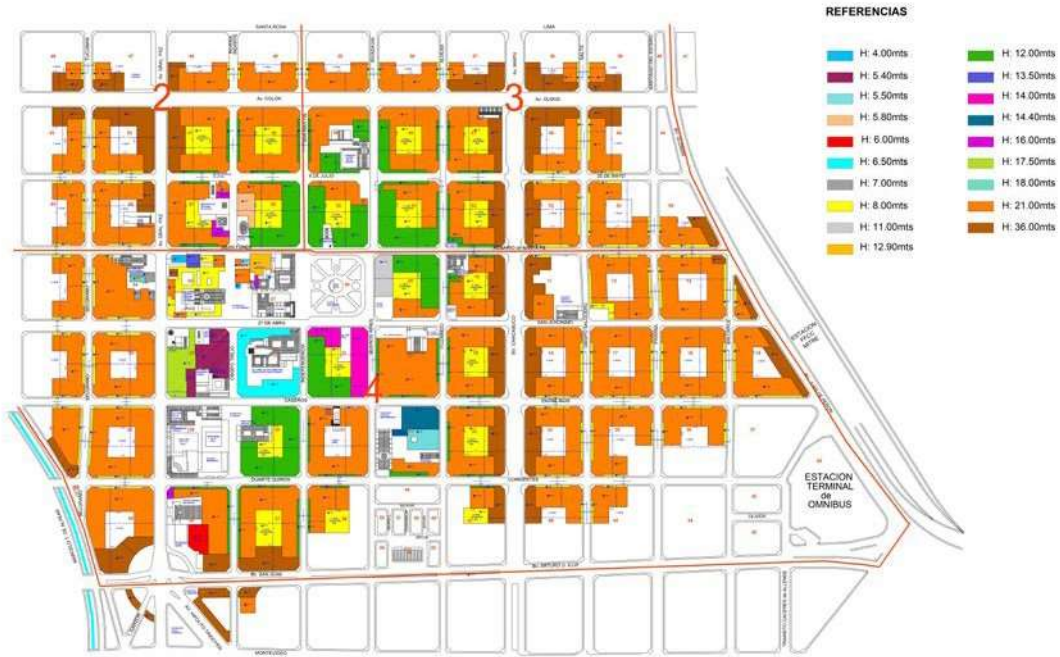
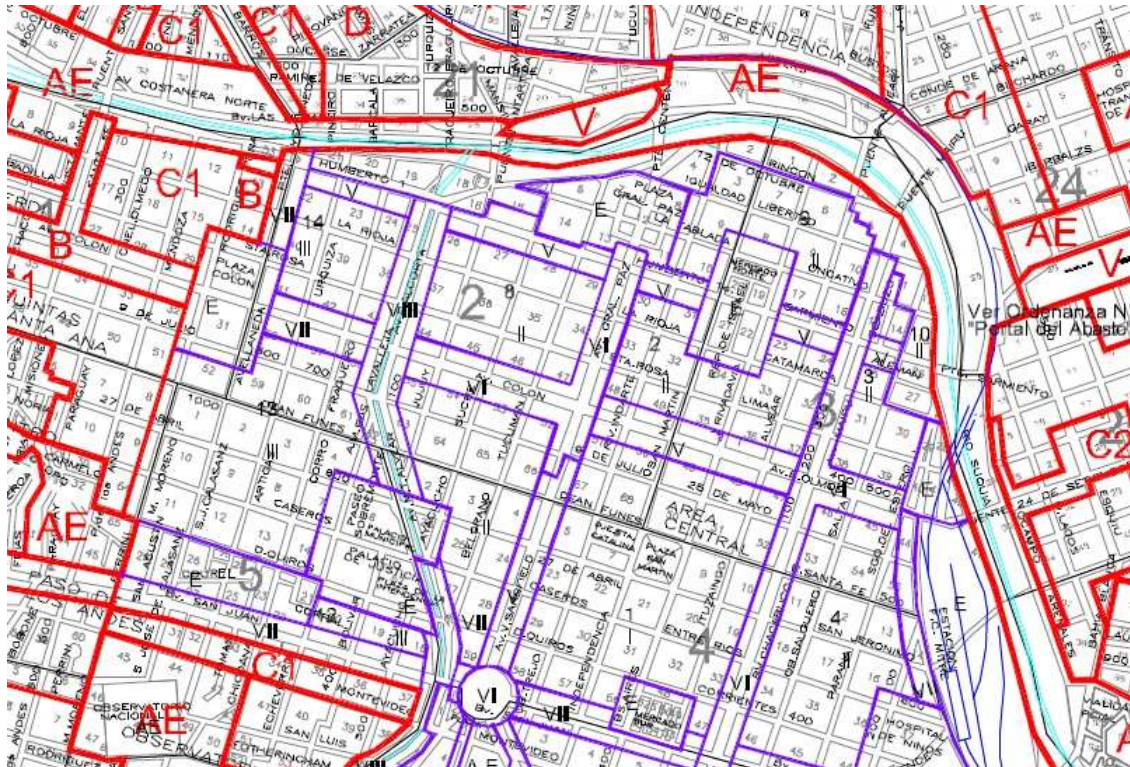


Gráfico D-06: Normativa Urbana 8256: ocupación del suelo



"ESTUDIO DEL ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD DE CÓRDOBA"
Contribución a la recuperación del Área Central de la Ciudad de Córdoba



Gráfico D-07: Zonas de carga y descarga. Decreto1422. Dirección de Tránsito



Gráfico D-08: Tamaño de vehículos para carga y descarga. Decreto1422. Dirección de Tránsito

	TIPOLOGIA		DIMENSIONES			
	UNIDAD	CONFIG	LARGO	PESO TOTAL		
ZONA A:	de 20 hs a 08 hs.	 T1	1-1/S-S	≤ 6.00 m	≤ 4.5 tn	24 horas.
			1-1/S-D			
	de 14 a 18 hs	 T2	1-1/S-S	≤ 8.00 m	≤ 9tn	de 09 a 18 hs
			1-1/S-D			
de 21 a 8 hs.	 T3	1-1/S-D	10 m	14 tn	de 14 a 18 hs	de 19 hs a 08 hs.
de 22 a 07 hs.	 T4	1-1/S-D 1-2/S-D	10m	17tn		de 22 a 07 hs.



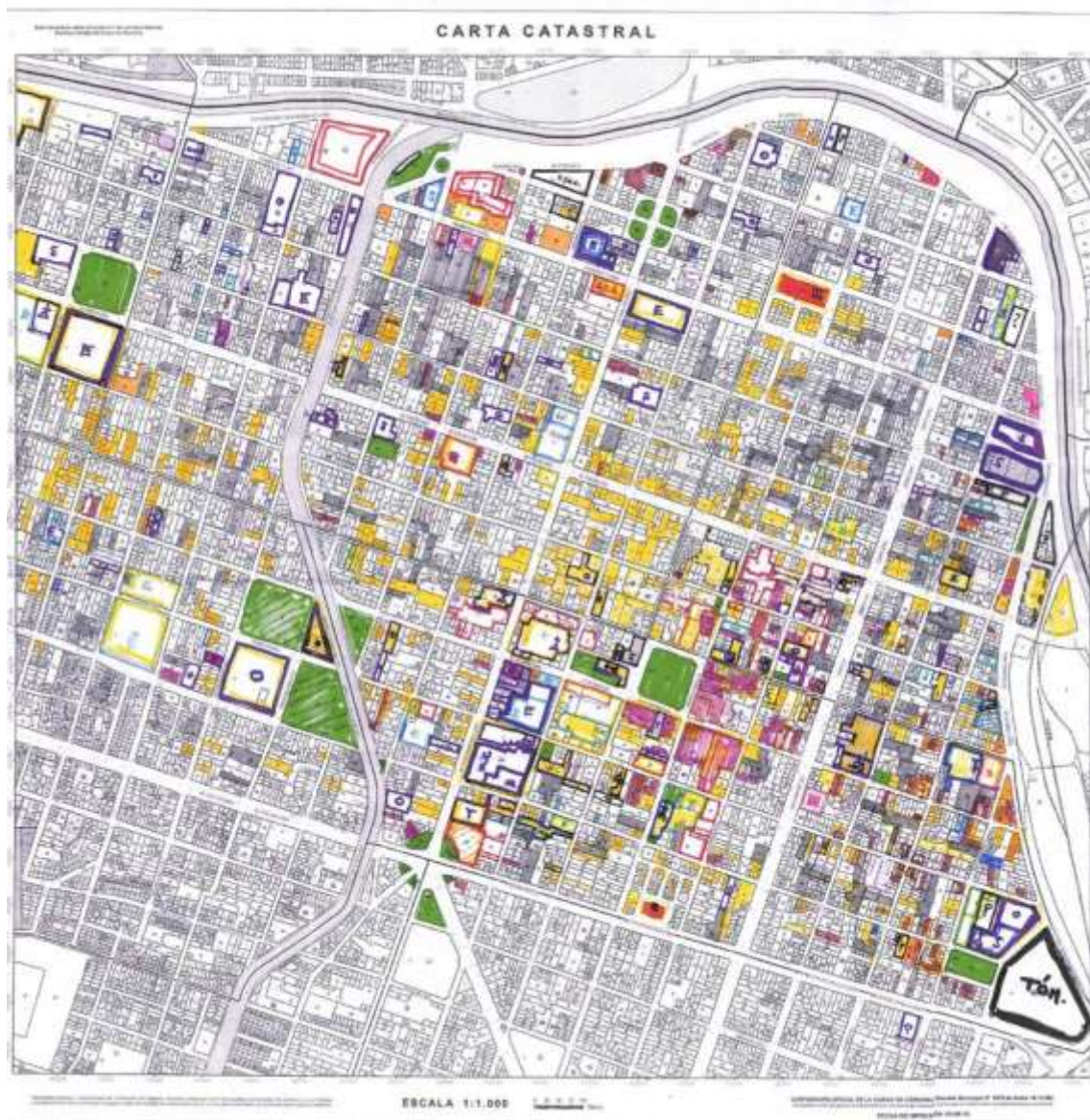
E

Planos de elaboración propia y de relevamiento de campo

- Plano E-01: Relevamiento a nivel parcelario de usos del suelo, equipamientos, espacios verdes estacionamientos, patrimonio y baldíos a escala del Área Central
- Plano E-02: Recorridos de transporte urbano e interurbano de pasajeros
- Plano E-03: Flujos vehiculares y peatonales
- Plano E-04: Flujos vehiculares + playas de estacionamientos
- Plano E-05: Síntesis de flujos y movimientos
- Plano E-06: Mapa de flujos
- Plano E-07: Corredores y nodos del Área central
- Plano E-08: Corredores, nodos y centro histórico (70 manzanas fundacionales) del Área Central
- Plano E-09: Sub-áreas y corredores detectados según relevamiento, análisis y diagnóstico
- Plano E-10: Macro áreas, corredores y nodos estructurantes a partir de instituciones y/o equipamientos



Plano E-01: Relevamiento a nivel parcelario de usos del suelo, equipamientos, espacios verdes estacionamientos, patrimonio y baldíos a escala del Área Central



Fuente: Elaboración propia en base a relevamientos de campo y digitales; completando información con normativas urbanas y datos del SIFCOs. Gráfico desarrollado sobre la Carta Catastral provista por la Dirección de Catastro de la Municipalidad de Córdoba.

"ESTUDIO DEL ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD DE CÓRDOBA"
Contribución a la recuperación del Área Central de la Ciudad de Córdoba









Plano E-02: Recorridos de transporte urbano e interurbano de pasajeros



Flujos en el Área Central

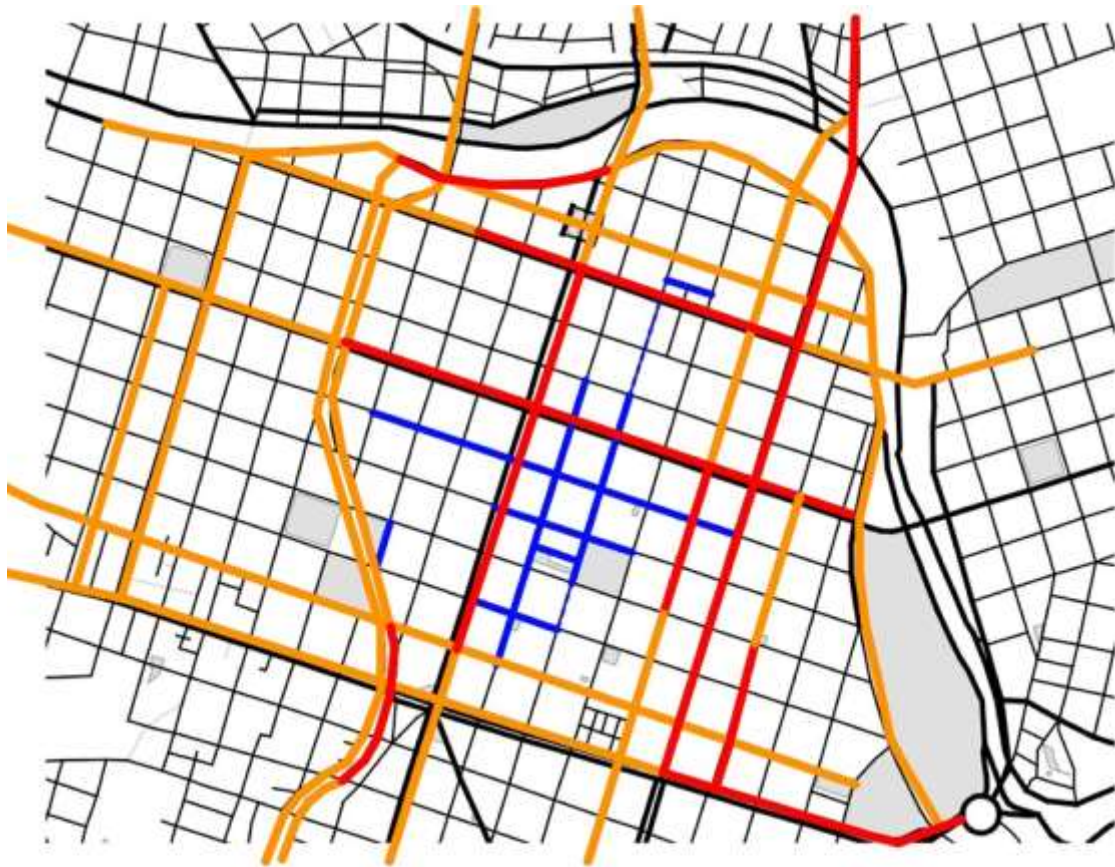
Referencias

-  Transporte público interurbano
-  Transporte público urbano
-  Vías peatonales
-  Vías con tránsito restringido
-  Vías de circulación vehicular lenta (alta congestión) en días de la semana y horas pico (13:00 hs)
-  Vías de circulación vehicular media (media congestión) en días de la semana y horas pico (13:00 hs)

Fuente: Elaboración propia en base a información provista por empresas de transporte público urbano e interurbano, relevamientos propios e informe de tránsito usual promedio medido por Google Maps, tomado el día 08/10/2016. Se utilizó como fuente para el transporte público urbano la plataforma www.miautubus.com



Plano E-03: Flujos vehiculares y peatonales



Flujos en el Área Central

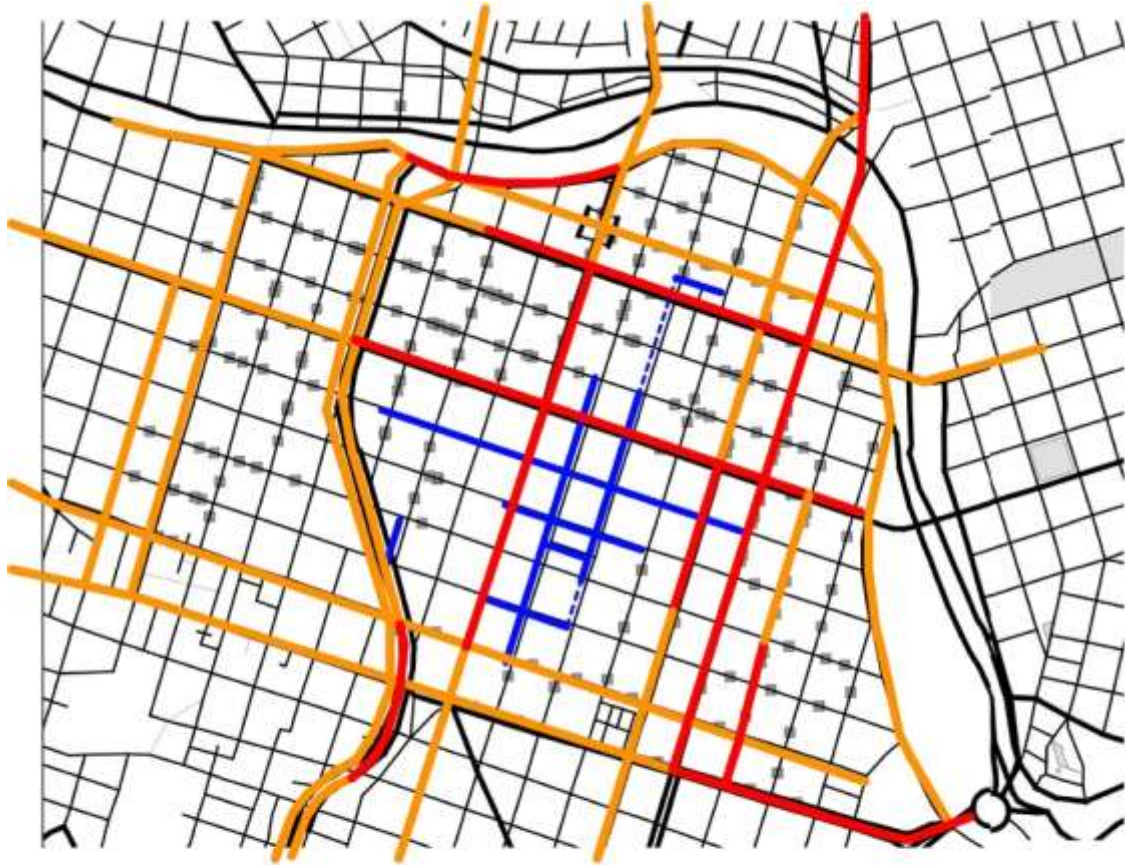
Referencias

-  Transporte público interurbano
-  Transporte público urbano
-  Vías peatonales
-  Vías con tránsito restringido
-  Vías de circulación vehicular lenta (alta congestión) en días de la semana y horas pico (13:00 hs)
-  Vías de circulación vehicular media (media congestión) en días de la semana y horas pico (13:00 hs)

Fuente: Elaboración propia en base a información provista por empresas de transporte público urbano e interurbano, relevamientos propios e informe de tránsito usual promedio medido por Google Maps, tomado el día 08/10/2016. Se utilizó como fuente para el transporte público urbano la plataforma www.miautubus.com



Plano E-04: Flujos vehiculares + playas de estacionamientos



Flujos en el Área Central

Referencias

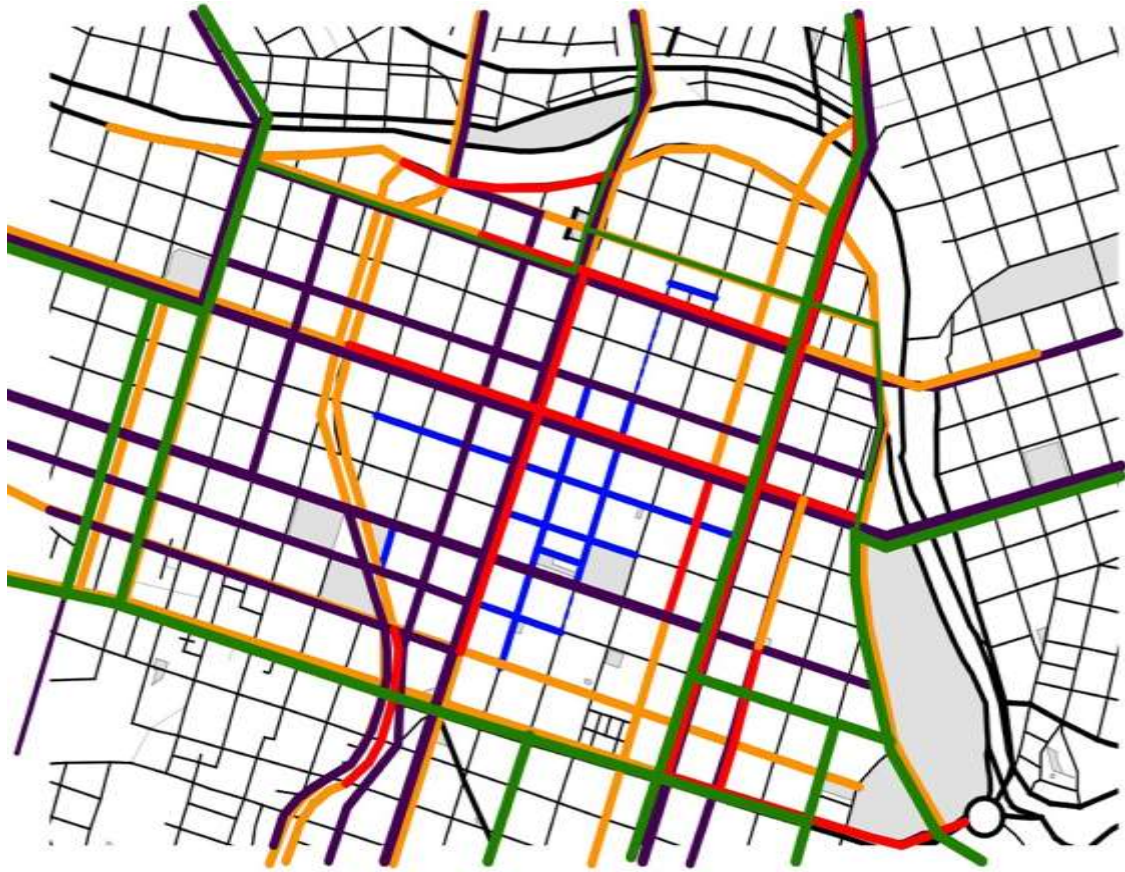
-  Transporte público interurbano
-  Transporte público urbano
-  Vías peatonales
-  Vías con tránsito restringido
-  Vías de circulación vehicular lenta (alta congestión) en días de la semana y horas pico (13:00 hs)
-  Vías de circulación vehicular media (media congestión) en días de la semana y horas pico (13:00 hs)

Fuente: Elaboración propia en base a información provista por empresas de transporte público urbano e interurbano, relevamientos propios e informe de tránsito usual promedio medido por Google Maps, tomado el día 08/10/2016. Se utilizó como fuente para el transporte público urbano la plataforma www.miautubus.com

La base de playas de estacionamientos fué tomada de información provista por la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de Córdoba y datos del SIFCOs 2016.



Plano E-05: Síntesis de flujos y movimientos



Flujos en el Área Central

Referencias

- Transporte público interurbano
- Transporte público urbano
- Vías peatonales
- - - Vías con tránsito restringido
- Vías de circulación vehicular lenta (alta congestión) en días de la semana y horas pico (13:00 hs)
- Vías de circulación vehicular media (media congestión) en días de la semana y horas pico (13:00 hs)

Fuente: Elaboración propia en base a información provista por empresas de transporte público urbano e interurbano, relevamientos propios e informe de tránsito usual promedio medido por Google Maps, tomado el día 08/10/2016. Se utilizó como fuente para el transporte público urbano la plataforma www.miautubus.com







Plano E-06: Mapa de flujos



Flujos en el Área Central

Referencias

-  Vías de mayor intensidad de flujos vehiculares
-  Vías de media intensidad de flujos vehiculares
-  Vías de moderada intensidad de flujos vehiculares
-  Vías peatonales

Fuente: Elaboración propia en base a información provista por empresas de transporte público urbano e interurbano, relevamientos propios e informe de tránsito usual promedio medido por Google Maps, tomado el día 08/10/2016. Se utilizó como fuente para el transporte público urbano la plataforma www.miautubus.com



Plano E-07: Corredores y nodos del Área Central



Subáreas, ejes y nodos detectados según relevamiento, análisis y diagnóstico del Área Central
Referencias

- Red vial principal
 - Red vial secundaria
 - Equipamientos públicos y privados de gran escala
 - Equipamientos comerciales estructurantes
 - Espacios verdes públicos
- Corredores:
- Av Costanera. Borde del Río Suquia
 - Calles y avenidas principales/estructurantes
 - Vías peatonales o de circulación vehicular restringida

Fuente: Elaboración propia en base a superposición de diversas variables relevadas y analizadas.



Plano E-08: Corredores, nodos y centro histórico (70 manzanas fundacionales) del Área Central



Subáreas, ejes y nodos detectados según relevamiento, análisis y diagnóstico del Área Central
Referencias

- Red vial principal
 - Red vial secundaria
 - Equipamientos públicos y privados de gran escala
 - Equipamientos comerciales estructurantes
 - Espacios verdes públicos
- Corredores:
- Av Costanera. Borde del Río Suquia
 - Calles y avenidas principales/estructurantes
 - Vías peatonales o de circulación vehicular restringida
- Áreas
- Centro histórico. 70 manzanas fundacionales
 - Micro centro

Fuente: Elaboración propia en base a superposición de diversas variables relevadas y analizadas.



Plano E-09: Sub-áreas y corredores detectados según relevamiento, análisis y diagnóstico



Subáreas, ejes y nodos detectados según relevamiento, análisis y diagnóstico del Área Central

Referencias

- Red vial principal
- Red vial secundaria
- Equipamientos públicos y privados de gran escala
- Equipamientos comerciales estructurantes
- Espacios verdes públicos

Corredores:

- Av Costanera. Borde del Río Suquia
- Calles y avenidas principales/estructurantes
- Vías peatonales o de circulación vehicular restringida

Áreas

- Centro histórico. 70 manzanas fundacionales
- Micro centro

Subáreas

- Subárea comercial mayorista/minorista Mercado Norte
- Subárea comercial repuestera noroeste
- Subárea Alberdi
- Subárea centro expandido
- Subárea city bancaria
- Subárea patrimonial
- Subárea comercial mayorista/minorista Mercado Sud
- Subárea San Roque
- Subárea residencial alta densidad (residencial simalr a Nva. Cba.)

Fuente: Elaboración propia en base a superposición de diversas variables relevadas y analizadas.








Plano E-10: Macro áreas, corredores y nodos estructurantes a partir de instituciones y/o equipamientos



Macro áreas, ejes y nodos estructurantes a partir de instituciones y/o equipamientos

Referencias

-  Corredor Av. Costanera-Borde Río Suquia
-  Corredores viales. Red vial principal
-  Nodos estructurantes conformados por equipamientos
-  Nodos estructurantes conformados por grandes superficies comerciales
-  Áreas de influencia de nodos estructurantes

Fuente: Elaboración propia en base a superposición de diversas variables relevadas y analizadas.



F

Otras fuentes

Gráfico F-01: Red de accesos a Córdoba

Gráfico F-02: Localización del comercio informal y vendedores ambulantes

Gráfico F-03: Córdoba de las Campanas: hoteles, bancos y empresas de turismo

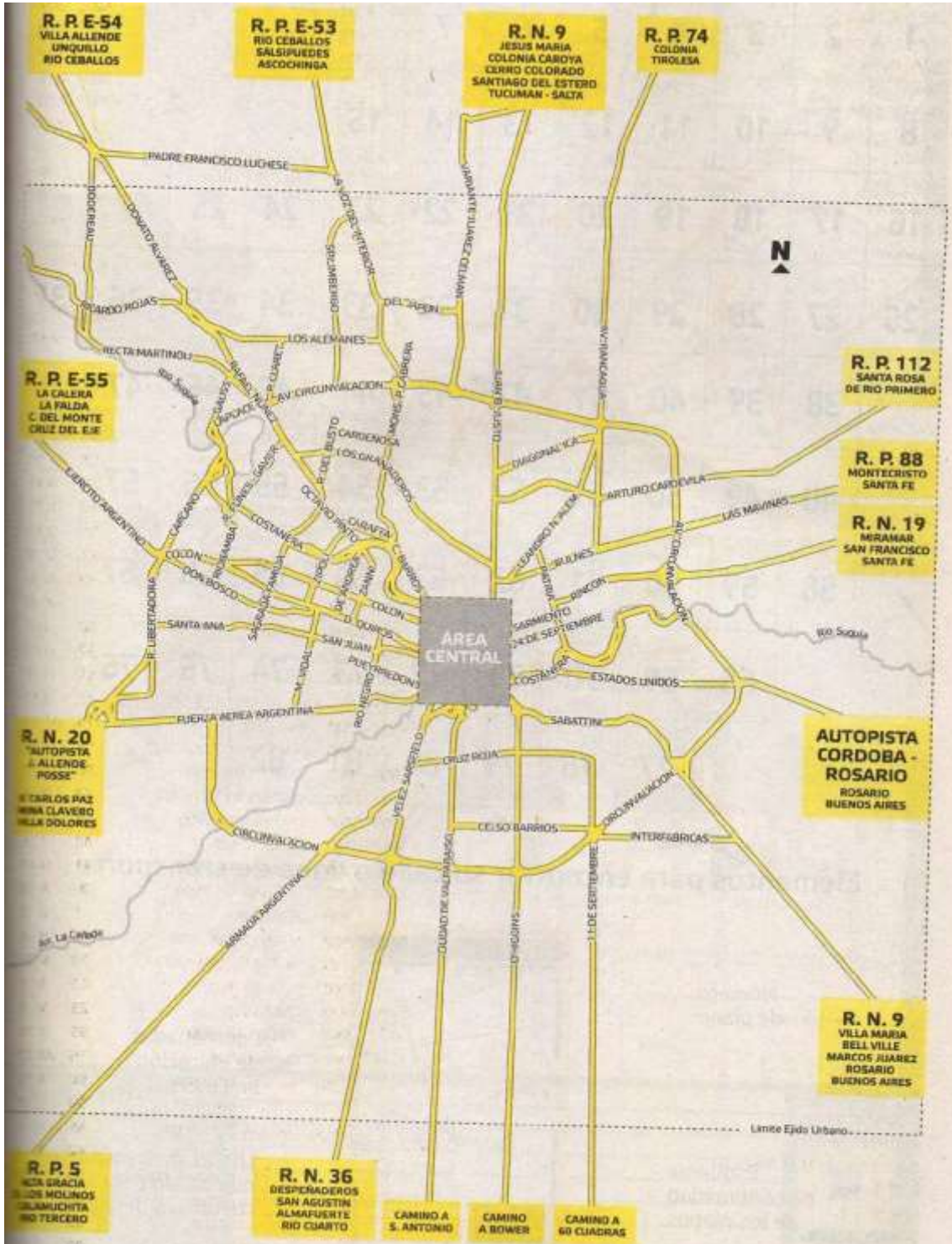
Gráfico F-04: Córdoba de las Campanas: Iglesias, museos y centros culturales

"ESTUDIO DEL ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD DE CÓRDOBA"

Contribución a la recuperación del Área Central de la Ciudad de Córdoba



Gráfico F-01: Red de accesos a Córdoba



Fuente: Nomenclador Cartográfico 2015. Comercio y Justicia Editores. Córdoba. 2015

"ESTUDIO DEL ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD DE CÓRDOBA"
Contribución a la recuperación del Área Central de la Ciudad de Córdoba



Gráfico F-02: Localización del comercio informal y vendedores ambulantes

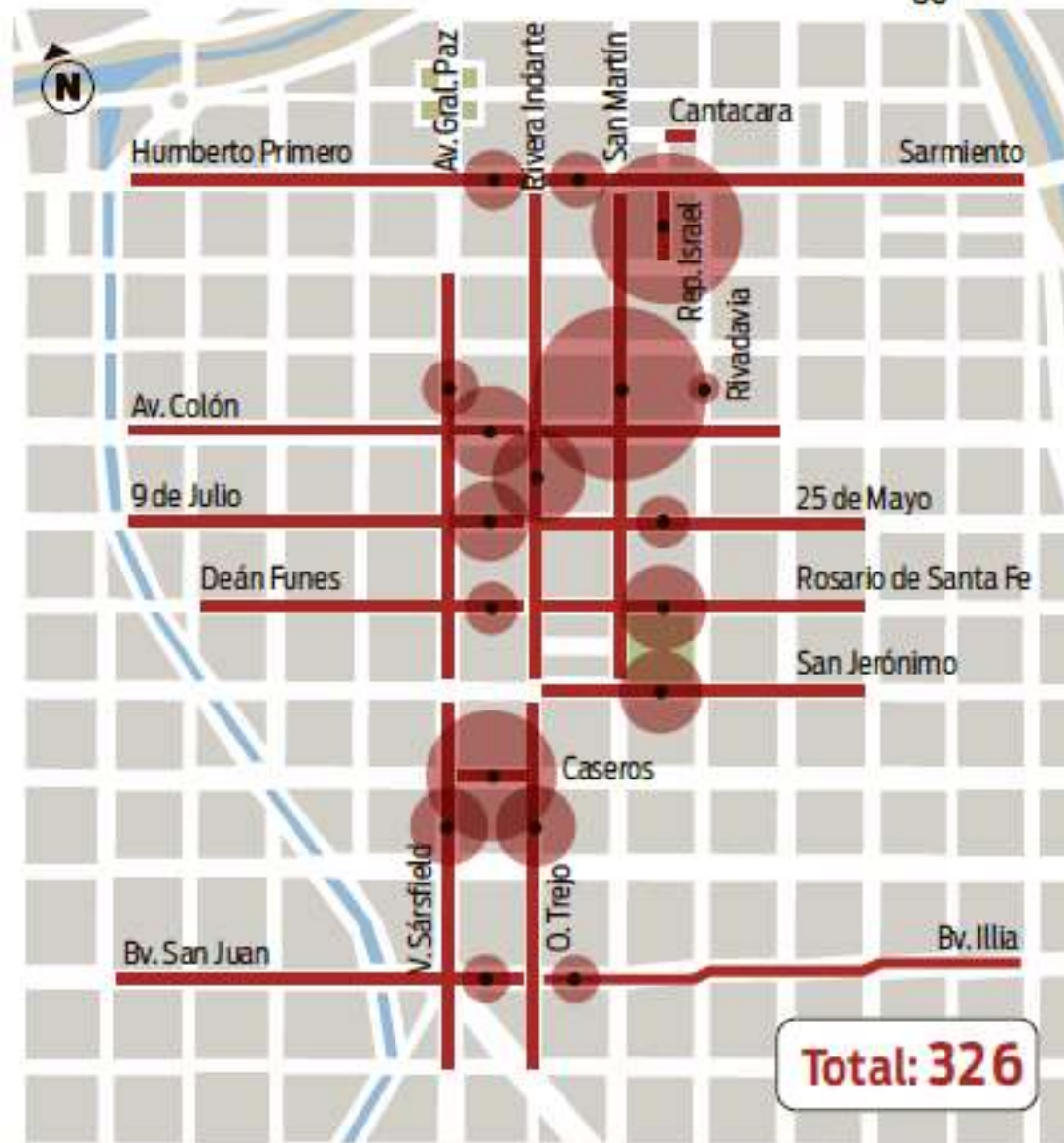
Los asentamientos en el Centro

Asentamiento: típica venta ambulante, de localización alternativa en la vía pública. Se distinguen tres tipos: manteros, vendedores ambulantes y carros.

Cantidad: 5

20

60



Fuente: Cámara de Comercio de Córdoba.

La Voz del Interior

Fuente: La Voz del Interior. Marzo de 2014.



Gráfico F-03: Córdoba de las Campanas: hoteles, bancos y empresas de turismo



Gráfico F-04: Córdoba de las Campanas: Iglesias, museos y centros culturales



"ESTUDIO DEL ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD DE CÓRDOBA"
 Contribución a la recuperación del Área Central de la Ciudad de Córdoba

P4

Bases para la elaboración de un plan integral de intervención y propuesta metodológica para abordar un potencial trabajo con los actores del área



INTRODUCCIÓN

El Documento que se presenta contiene las **bases para la elaboración de un plan integral de intervención para el Área Central de la ciudad de Córdoba** y una **propuesta metodológica para abordar un potencial trabajo con los actores** del Área, según lo que se solicita en el Producto 4 de la Oferta de Servicios.

Los contenidos de este documento se organizan del siguiente modo:

- a. Diagnóstico de la situación actual y tendencial del Área Central:** que complementa lo realizado en el P3. Incluye:
 - Diagnóstico desde el enfoque técnico
 - Diagnóstico según la percepción de los actores. Esto contiene:
 - Plan de Muestro de las Encuestas a residentes, comerciantes y prestadores de servicios, y usuarios del Área Central
 - Resultados del procesamiento de encuestas a residentes, comerciantes y prestadores de servicios, y usuarios del Área Central
- b. Perfiles de desarrollo propuestos.** Incluye
 - Situación contextual. Perspectivas de situaciones futuras
 - Objetivos y Lineamientos a escala de toda el Área Central
 - Perfiles a escala de las subáreas
- c. Propuesta metodológica de trabajo con actores locales**
- d. Conclusiones**
- e. Tres anexos:** de gráficos; de las fichas de cuestionario para el muestreo a residentes, comerciantes y usuarios y las planillas con los resultados del muestreo de los mismos; fichas complementarias de relevamiento de información.

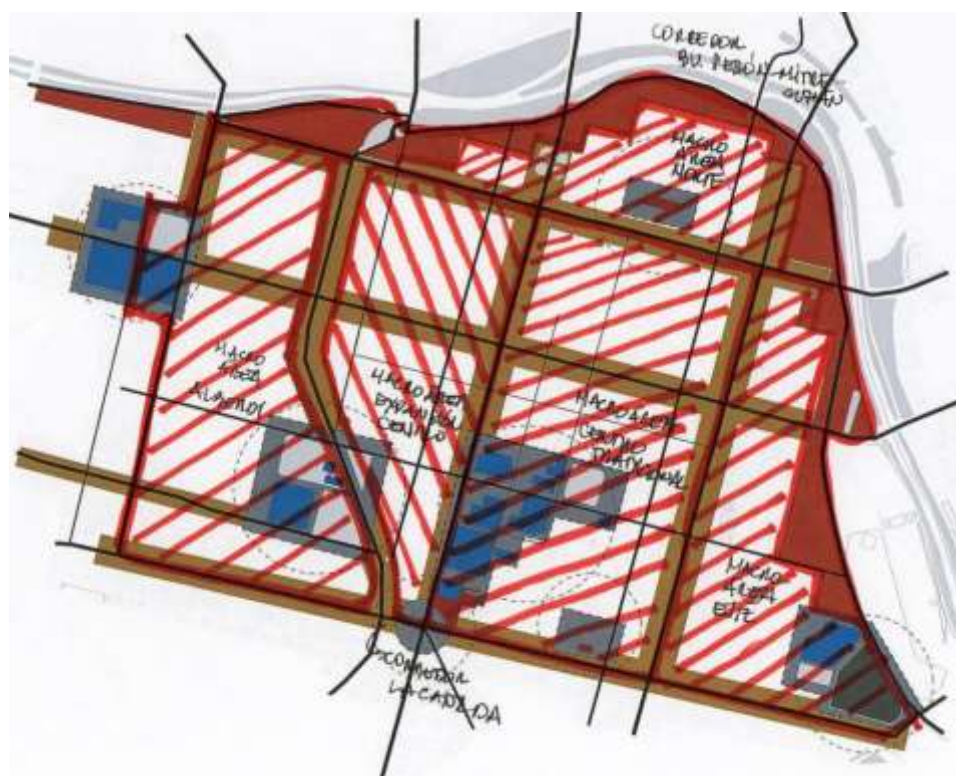


1. Diagnóstico de la situación actual y tendencial del Área Central

1.1. Diagnóstico desde el enfoque técnico

En el punto 3 del Producto 3 “Caracterización particularizada de las subáreas, ejes y nodos del Área Central”, que se habían delimitado en forma preliminar en el P1, y que en base al relevamiento y análisis de la información particularizada realizada en el P3, se planteó el análisis a partir de considerar 5 macro-áreas con sus subáreas, corredores y nodos y dos corredores considerados principales por constituir áreas de oportunidad de actuación; ellos son: Macro-área Centro Tradicional, Macro-área Expansión Centro, Macro-área Alberdi, Macro-área Norte, Macro-área Este, Corredor La Cañada y Corredor Borde de los bulevares Perón-Guzmán-Mitre.

Gráfico: Macro-áreas de Diagnóstico



Fuente: elaboración propia.

En este apartado, se realiza el Diagnóstico de estas macro-áreas y sus subáreas y de los dos corredores principales, señalando desde el enfoque técnico, los **Aspectos positivos** y **Aspectos negativos** que evidencian, y desde la percepción de los actores, los **Problemas percibidos** y los **Conflictos detectados**.

Ello se sintetiza en el siguiente **Cuadro síntesis del diagnóstico de las macroáreas y de los corredores principales**.



CUADRO SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO DE LAS MACROÁREAS Y DE LOS CORREDORES PRINCIPALES

ÁREAS	ANÁLISIS -del PRODUCTO 3-	DIAGNÓSTICO TÉCNICO	DIAGNÓSTICO ACTORES
<p>Macro-área Centro tradicional Límites: al Norte, corredor Av. H. Primo-Av. Sarmiento; al Sur, corredor Bv. San Juan-Bv. Illia; al Este, corredor A. Maipú-Av. Chacabuco y al Oeste, corredor Av. V. Sarsfield-Av. Gral. Paz.</p>	<p>Se reconocen en ella varias subáreas: la que está al Norte de Av. Colón-Av. Olmos, la subárea peatonal, la subárea bancaria y hotelera, la subárea del Mercado Sur; la subárea que incluye el nodo histórico fundacional, y los ejes 27 de Abril-San Jerónimo y Gral. Alvear-Ituzaingó.</p> <p>En la subárea Norte se concentran los rubros mueblerías y venta de artículos para el hogar e iluminación, electrónica y computación, con requerimientos de carga y descarga permanente en el horario comercial. Hay varias playas de estacionamiento en grandes lotes. También se encuentran algunas instituciones: una educativa privada y dos de culto –Sinagoga y Templo Evangélico–. En lo que respecta a la movilidad, tiene gran volumen de tránsito en las calles Santa Rosa y</p>	<p>Macro-área Centro tradicional 7.770 hab. -Censo 2010- = 20.54% del total del AC Superficie: 83.84 ha. Densidad Bruta: 92,67 hab./ha <i>Alta concentración de actividades administrativas, financieras, culturales, educativas, gastronómicas, comerciales y de servicios con sólo el 20.54% de la población del AC.</i></p> <p>Subárea Norte. 2.222 hab. -Censo 2010- Superficie: 28.27 ha. Densidad Bruta: 78.60 hab./ha Aspectos positivos La especialización funcional de venta de diversos artículos conformando microáreas que están muy próximas unas de otras –mueblerías, iluminación electrónica, máquinas de oficinas, ferreterías, computación, textiles, calzados, indumentaria, perfumerías y cosmética; servicios de reparaciones, y otros diversos servicios, constituye una fortaleza en relación con la atractividad del Área Central ya que permite al usuario poder acceder a esta gran variedad de rubros comerciales en un área de 15 manzanas con distancias factibles de recorrer a pie. Proximidad a la macroárea Norte con comercios de los rubros de artículos del hogar, materiales de</p>	<p>Macro-área Centro tradicional Subárea Norte Problemas percibidos: . Baja calidad ambiental debido a acopio de materiales reciclables (Cripta de Rivera Indarte). . Problemas de congestión de tránsito generados por confluencia de actividades educativas (por dejar/retirar niños de las escuelas) y administrativas públicas en los mismos horarios.</p> <p>Conflictos identificados: <i>CEDAC vs Dirección de Tránsito:</i> los primeros acusan a los segundos de aplicar o modificar arbitrariamente la normativa. <i>CEDAC vs comerciantes o fleteros:</i> los primeros acusan a los segundos de obstruir los espacios destinados a actividades de carga o descarga.</p>



	<p>Gral. Alvear con circulación de transporte público de pasajeros, y tiene dos calles peatonales de una cuadra de extensión –Rivera Indarte (con su ingreso a la Cripta) y San Martín–.</p> <p>El espacio público de esta subárea es, en general, de baja calidad estética y paisajística-ambiental, tanto por el tratamiento de las calles como por el estado de mantenimiento de muchas de las edificaciones; a ello se suma que algunos comercios utilizan la vía pública para exponer sus productos.</p> <p>La subárea caracterizada por la presencia de las peatonales tiene un fuerte valor identitario y simbólico tanto para los habitantes de la ciudad como para los visitantes. El uso del suelo es predominantemente comercial de los más variados rubros y especialización, gran concentración de librerías, diversos servicios y actividades administrativas. Se destaca la presencia de la Legislatura Provincial -con el alto impacto que generan las manifestaciones en su entorno-, la</p>	<p>construcción, repuestos de automotores y motos y comestibles y de los rubros perfumerías, artículos de peluquería, artículos de librería de la subárea Norte de la macroárea de expansión. Zona muy activa en horarios comerciales. Muy buena accesibilidad.</p> <p>Aspectos negativos Hay una cierta mixtura con el uso del suelo residencial, pero con evidencias de pérdida de población en el período 2010-2001. Problemas en la movilidad por carga y descarga por tipo de actividad económica y por gran presencia de depósitos y de playas de estacionamiento con bajo tratamiento en fachadas. Baja calidad estética y paisajística-ambiental del espacio público por el tipo y nivel de deterioro del solado de las calles, por el mal mantenimiento de muchas edificaciones, por algunas formas de exposición de productos utilizando inadecuadamente la vía pública, por la cartelería asistemática; por nula presencia de arbolado urbano. Pérdida de la vitalidad urbana fuera de los horarios comerciales y administrativos.</p> <p>Resto de la Macroárea Centro Tradicional (subáreas peatonal, bancaria y hotelera, Mercado Sur; nodo histórico fundacional; ejes 27 de Abril-San Jerónimo y Gral. Alvear-Ituzaingó. 5.548 hab. -Censo 2010- Superficie: 55.57 ha. Densidad Bruta: 99.83 hab./ha</p>	<p><i>Dir. Control y Fiscalización vs comerciantes formales:</i> vendedores informales invaden espacios públicos y comunes.</p> <p><i>Dir. AC vs comercios:</i> no son compatibles con un área de alto valor patrimonial.</p> <p>Subárea peatonales Problemas percibidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> . Materiales con que fueron construidas las peatonales resultan difíciles de reemplazar cuando se rompen. . La carga que reciben las peatonales dificulta su adecuado mantenimiento. . Obsolescencia de infraestructura (inundaciones). . Idiosincrasia de los usuarios no contribuyen con la limpieza. . La falta de luz da sensación de inseguridad y desalienta usos nocturnos. . Gente en situación de calle en plaza San Martín. . Presencia de plagas.
--	---	--	--



	<p>basílica de la Merced y su plazoleta. Es una de las zonas con menor uso del suelo residencial del Área Central, lo que afecta negativamente la dinámica de la subárea, dado que en los horarios no comerciales, sus calles quedan desiertas, pero con ocupación de venta ilegal ambulante y personas en situación de calle.</p> <p>El espacio público de toda esta subárea viene sufriendo un proceso de deterioro tanto por el estado de los solados como el de algunas edificaciones.</p> <p>La subárea del nodo histórico fundacional es la que incluye la Plaza San Martín y los edificios del más alto valor patrimonial y simbólico – Cabildo, Catedral, Conventos e Iglesias–, algunas otras instituciones públicas y privadas. Es una de las zonas más visitadas por el turismo. Esta subárea con la subzona bancaria y hotelera, tienen intensa actividad y gran presencia de personas.</p> <p>La subárea del Mercado Sur presenta un trazado particular de manzanas de pequeñas</p>	<p>Aspectos positivos Ámbito con el mayor significado identitario y simbólico a escala urbana y regional por ser el más antiguo con gran presencia de edificios y espacios de valor patrimonial monumental; de galerías comerciales y calles peatonales, por la mayor concentración comercial de gran variedad y especialización de rubros, y de servicios; mayor concentración de hoteles y servicios financieros, actividades culturales y de culto; varias sedes educativas universitarias públicas y privadas, Proximidad del comercio minorista y mayorista. Muy buena accesibilidad peatonal y en transporte público de pasajeros. Zona muy activa y de gran vitalidad en horarios comerciales, administrativos, financieros y educativos. Presencia permanente de turismo. La Terminal de Minibuses en el Mercado Sur garantiza afluencia de personas permanente, y buena accesibilidad a las actividades comerciales, de servicios, administrativas, financieras, educativas y culturales.</p> <p>Aspectos negativos En las subáreas peatonal, bancaria, hotelera y nodo histórico fundacional: baja presencia de población residencial y baja movilidad vehicular lo que afecta negativamente la dinámica del área, fuera del horario comercial y administrativo. En las calles vehiculares, gran presencia de tránsito con problemas de congestión, y conflictos en horarios de carga y descarga, de entrada y salida de colegios, y</p>	<p>. Obstáculos en la circulación debido a invasión del espacio público, por comerciantes formales e informales, empresas de servicios (que realizan tareas de mantenimiento) empleados municipales (que realizan tareas de mantenimiento).</p> <p>Conflictos detectados: <i>Dir. de Control y Fiscalización vs empresas de servicios:</i> los primeros acusan a los segundos de no tomar precauciones a la hora de hacer tareas de mantenimiento o reparación.</p> <p><i>CCC vs Vendedores ambulantes. Comerciantes vs gente en situación de calle.</i></p> <p><i>Dir. de Espacios Verdes vs usuarios:</i> los primeros acusan a los segundos de descuidar espacios comunes y públicos.</p> <p>Subárea del nodo histórico fundacional Problemas percibidos: . Pulsos de la actividad comercial</p>
--	--	---	---



	<p>dimensiones, con predominio de usos del suelo comercial mayorista y minorista de ropa, marroquinería, bijouterie, textiles, plásticos, jugueterías, cotillón, librerías. Esta actividad se expande por las calles Corrientes e Ituzaingó. Hay mixtura con el uso del suelo residencial.</p>	<p>cuando se derivan tránsitos por cierre de calles por manifestaciones. Conflictos en la vía pública por manifestaciones de protestas, venta ilegal ambulante y personas en situación de calle. Disminución de la calidad paisajístico-ambiental del espacio público por el deterioro de solados, caos visual por nula sistematización del mobiliario urbano y de la cartelería y señalética. Escasa existencia de arbolado urbano. Tendencia a pérdida de población residencial. Pérdida de la vitalidad urbana fuera de los horarios comerciales, administrativos, financieros, agravado por la escasa permeabilidad y conectividad debido a las calles peatonales. La terminal de minubuses en el Mercado Sur genera algunos conflictos de tránsito por la superposición de la circulación de vehículos particulares, taxis y transporte interurbano.</p>	<p>que deja “vacía el área en horarios nocturnos o feriados”. . Los problemas de infraestructura atentan contra la actividad turística.</p> <p>Conflictos detectados: <i>Organismos que gestionan y promocionan actividades turísticas vs organismos encargados de la gestión y preservación del patrimonio:</i> deben “negociar” parámetros y mecanismos de conservación para hacer viables las actividades turísticas y culturales.</p> <p><i>Organismos que gestionan y promocionan actividades turísticas vs empleados municipales:</i> la normativa que regula las pautas de trabajo municipal no se adecua a las necesidades de las actividades turísticas y municipales.</p> <p>Subárea Mercado Sur Conflictos detectados: <i>CEDAC vs Dirección de Tránsito:</i> los primeros acusan a los</p>
--	--	--	---



			segundos de aplicar o modificar arbitrariamente la normativa. <i>Cámara de Mayoristas vs TOCSE:</i> entorno a localización de Terminal de Minibuses.
<p>Macro-área Expansión Centro Límites: al Norte, corredor Av. H. Primo; al sur corredor Bv. San Juan; al Este, corredor Av. V. Sarsfield-Av. Gral. Paz y al Oeste, corredor Av. F. Alcorta-Av. M. T. de Alvear. Se reconocen en ella dos subáreas: la Norte, entre los corredores Av. H. Primo y</p>	<p>Se destaca el eje Belgrano-Tucumán, el cual canaliza un importante volumen de tránsito, principalmente de transporte urbano de pasajeros. También cuenta con gran concentración de comercios y servicios en sus bordes; entre las calles 27 de abril y Av. Colón, se destacan las zapaterías, venta de roja y de joyas/bijouterie. También hay comercios de venta de comestibles, gastronomía y entradas a varias galerías comerciales. Hay varias galerías comerciales, y un eje peatonal, calle 9 de Julio con gran mixtura de actividades comerciales, principalmente vinculadas con la venta de ropa, calzados, marroquinerías, lencerías, librerías, venta de comestibles y dietéticas. En la subárea Sur, en la zona delimitada por La Cañada, frentistas de calles Belgrano-Tucumán, Av.</p>	<p>Macro-área Expansión Centro 8.759 hab. -Censo 2010- = 28.16% del total del AC Superficie: 51.75 ha. Densidad Bruta: 169.25 hab./ha</p> <p>Subárea Norte. 2.145 hab. -Censo 2010- Superficie: 22.17 ha. Densidad Bruta: 96.75 hab./ha</p> <p>Aspectos positivos La especialización funcional de venta de diversos artículos de perfumerías y cosmética; de papelería, artículos para el hogar, ferreterías, comercios mayoristas, servicios de reparaciones, y otros diversos servicios, constituye una fortaleza en relación con la atraktividad del Área Central ya que permite al usuario poder acceder a esta gran variedad de rubros comerciales con distancias factibles de recorrer a pie. Presencia de alguna hotelería y servicios gastronómicos. Muy buena accesibilidad. Zona muy activa en horarios comerciales y administrativos.</p> <p>Aspectos negativos Hay una cierta mixtura con el uso del suelo residencial, pero con evidencias de pérdida de población en el</p>	<p>Macro-área Expansión Centro</p> <p>Problemas percibidos: . Contaminación visual provocada por cartelera. . Congestión vehicular y de peatones, ubicación demasiado cercana de paradas de transporte público. . Problemas de congestión de tránsito generados por confluencia de actividades educativas (por dejar/retirar niños de las escuelas) y administrativas públicas en los mismos horarios.</p>



<p>Av. Colón y la Sur.</p>	<p>Colón, frentistas a la calle 27 de Abril, se concentran los comercios de ópticas y ortopedias. En la subárea Norte hay mixtura de actividades comerciales tales como perfumerías, venta de artículos de peluquería, librerías, artículos de librería, gastronomía -bares y restaurantes-, algunos hoteles, gran concentración de playas de estacionamiento, especialmente en calle La Rioja, y algunas instituciones –Escuela Derqui, Tribunales de Familia–, academias, jardín maternal, colegio profesional. El uso del suelo residencial se mixtura con estas actividades, en tipologías de edificación en altura con otras de planta baja y un piso. Es un área muy dinámica comercialmente y con muchos servicios. En cuanto a la movilidad, es un área de mucho tránsito vehicular y de circulación de transporte urbano de pasajeros, principalmente por calles Belgrano-Tucumán, Jujuy, Santa Rosa, San Jerónimo, Caseros y Duarte Quirós. Morfológicamente es un área muy</p>	<p>período 2010-2001. Importante presencia de playas de estacionamiento, en muchos casos, con bajo tratamiento en fachadas. Medio-baja calidad estética y paisajística-ambiental del espacio público por el tratamiento de las calles, por el mal estado de mantenimiento de algunas edificaciones. Prácticamente nulo arbolado urbano. Pérdida de la vitalidad urbana fuera de los horarios comerciales y administrativos.</p> <p>Resto de la Macro-área Expansión Centro. 6.614 hab.- Censo 2010- Superficie: 29.58 ha. Densidad Bruta: 223.14 hab./ha Aspectos positivos Es un área muy dinámica comercialmente por la oferta de variadísimos rubros, con concentración de ópticas y ortopedias y con muchos y diversos servicios. Es un área de gran movilidad, principalmente de transporte público. Zona muy activa en horarios comerciales. Muy buena accesibilidad.</p> <p>Aspectos negativos Hay una cierta mixtura con el uso del suelo residencial, pero con evidencias de pérdida de población en el período 2010-2001. El gran volumen de tránsito, principalmente de transporte público de pasajeros, genera conflictos de congestión vehicular. Hay restricción de circulación de los vehículos particulares en algunas calles.</p>	
----------------------------	---	---	--



	heterogénea por la diversidad funcional y tipológica, lo que genera un espacio urbano también muy variado, con diversas alturas de la edificación, con una calidad del espacio público se puede caracterizar como media en la parte Sur y media baja a baja, en la Norte.	Disminución de la calidad paisajístico-ambiental del espacio público por deterioro de solados, caos visual por nula sistematización del mobiliario urbano y de la cartelería y señalética. Escasa existencia de arbolado urbano. Pérdida de la vitalidad urbana fuera de los horarios comerciales y administrativos.	
<p>Macro-área Alberdi Límites: los tramos de corredores Norte, Av. H. Primo; Sur, Bv. San Juan; Este, Av. M. T. de Alvear-F. Alcorta; Oeste, calle Avellaneda-Calasanz.</p>	<p>En la misma se reconocen dos nodos estructurantes: nodo conformado por dos equipamientos: el Palacio Municipal de escala urbana y el Palacio de Tribunales de escala urbana-regional, junto a dos espacios verdes: el Paseo Sobremonte y la Plaza de la Intendencia; nodo de la Plaza Colón-Escuela Dr. Carbó-Maternidad Nacional. Además, incluye los corredores de las calles Duarte Quirós y Avellaneda. En esta macro-área habría cuatro subáreas: Alberdi Norte, Alberdi central y Alberdi Sur Oeste y Alberdi Sur Este. Las mismas se diferencian en la concentración de cierto tipo de actividades, en la calidad de su espacio público y en su dinámica urbana.</p>	<p>Macro-área Alberdi 11.618 hab. -Censo 2010- = 30.71% del total del ÁC Superficie 66.21 ha. Densidad Bruta 165.47 hab./ha <i>Es el ámbito con mayor presencia de uso del suelo residencial -si bien se observa una tendencia a la pérdida de población- y de espacios verdes del Área Central.</i> <i>Importante presencia de edificación de valor patrimonial, en muchos casos, con evidencias de abandono y deterioro.</i></p> <p>Subárea Norte. 2.087 hab. -Censo 2010- = 5.52% del total del ÁC Superficie: 16.10 ha. Densidad Bruta: 129.62 hab./ha Aspectos positivos Presencia de servicios vinculados con la salud y equipamiento administrativo provincial y municipal. Tiene muy buena accesibilidad. El nodo conformado por la Plaza Colón y equipamiento educativo y sanitario tiene gran vitalidad.</p>	<p>Macro-área Alberdi Problemas percibidos: . Degradación de la Plaza de la Intendencia. . Manifestaciones. . Obsolescencia de infraestructura. . Devaluación de propiedades por problemas de infraestructura y baja calidad ambiental. . Presencia de plagas. . Problemas de congestión de tránsito generados por confluencia de actividades educativas (por dejar/retirar niños de las escuelas) y administrativas públicas en los mismos horarios.</p> <p>Conflictos detectados: No se detectaron conflictos</p>



	<p>Esta macro-área forma parte de la primera expansión del casco fundacional. Presenta una interesante dinámica urbana por el proceso de renovación que se evidencia en la incorporación de funciones centrales, de uso del suelo comercial y de servicios y de uso del suelo residencial de media-alta densidad poblacional con verticalización de la edificación en situaciones puntuales, principalmente en tramos de las calles Avellaneda y Santa Rosa, y en el extremo Sureste. La subárea Alberdi Norte tiene mayor presencia de servicios vinculados con la salud públicos (Maternidad) y privados (clínicas y afines). La calle La Rioja tiene mayor presencia relativa de playas de estacionamiento. A su vez, presenta bajo nivel de calidad de su espacio público al igual que los tramos de las calles perpendiculares entre la misma y Av. H. Primo. La subárea Alberdi Centro es la que tiene mayor expansión de las actividades comerciales del centro tradicional. La subárea Alberdi Sur tiene varias</p>	<p>Aspectos negativos Hay una cierta mixtura con el uso del suelo residencial, pero con evidencias de pérdida de población en el período 2010-2001. Importante presencia de playas de estacionamiento, en muchos casos, con bajo tratamiento en fachadas. Baja calidad estética y paisajística-ambiental del espacio público por el tratamiento de las calles, por el mal estado de mantenimiento de algunas edificaciones. Escasa a nula presencia de arbolado urbano. Pérdida de la vitalidad urbana fuera de los horarios comerciales y administrativos.</p> <p>Subárea Centro y Sur. 9.531 hab. -Censo 2010- = 25.20% del total del AC Superficie: 50.11 ha. Densidad Bruta: 190.20 hab./ha</p> <p>Aspectos positivos Es la zona con mayor presencia del uso del suelo residencial y de espacios verdes del Área Central. El nodo administrativo provincial y municipal genera en sus proximidades localización de actividades complementarias –estudios profesionales, librerías especializadas, bares, comedores– que dan vitalidad a la subárea Sur de Alberdi. Hay una interesante dinámica urbana que se evidencia en la expansión sobre ciertas calles de la concentración de las actividades comerciales y de servicios, y por el cambio del uso del suelo residencial de vivienda individual a vivienda colectiva con verticalización de la</p>	<p>activos pero vale la pena remarcar que en el barrio Alberdi existen conflictos debidos a las acciones de renovación realizadas por desarrollistas, y que existe un grupo de vecinos organizados en la “Multisectorial” que cuestiona el accionar de organizaciones como CEDUC y disputa los modelos de desarrollo urbano que ésta impulsa.</p>
--	--	---	---



	<p>de actividades comerciales y de servicios, principalmente vinculadas con las funciones judicial y administrativa.</p> <p>La expansión de las actividades comerciales se da principalmente en las calles 9 de Julio, Deán Funes y Santa Rosa.</p> <p>El uso del suelo es predominantemente mixto, con actividades institucionales y administrativas públicas y privadas, comerciales y de servicios, gastronómicas y residencial. Hay varios equipamientos – educativos, sanitario, administrativos– que ocupan una manzana completa o media manzana. Una particularidad de varios de ellos, es el escaso a nulo tratamiento de las fachadas del borde público-privado, que al ser en su mayoría muros ciegos, dan como resultado una baja calidad del espacio público y sensación de inseguridad.</p> <p>Es la zona que contiene la mayor cantidad de plazas del Área Central: Colón, de la Intendencia y Paseo</p>	<p>edificación en situaciones puntuales.</p> <p>Zona de alta accesibilidad y de gran movilidad vehicular y con importante circulación del transporte público urbano e interurbano.</p> <p>Aspectos negativos</p> <p>Se observa pérdida de población en el período 2010-2001.</p> <p>Presencia de edificios patrimoniales que evidencian abandono y deterioro edilicio.</p> <p>Medio-baja calidad estética y paisajística-ambiental del espacio público por el tratamiento de las calles, por el mal estado de mantenimiento de algunas edificaciones, por la escasa presencia de arbolado urbano, por el nulo tratamiento del borde público-privado de los equipamientos educativos.</p> <p>Hay conflictos de tránsito por el alto volumen de tránsito de vehículos particulares y de transporte público urbano e interurbano de pasajeros en una trama de calles con perfil transversal de escasa dimensión.</p>	
--	--	--	--



	<p>Sobremonte. Desde el punto de vista de la movilidad, por ser un sector de paso en la vinculación Área Central con las zonas Oeste y Noroeste a escala sectorial, urbana y metropolitana, tiene varios ejes de ingreso y egreso al centro, de tránsito con diversos modos de transporte –urbano, interurbano, de carga, particulares–. Los principales ejes viales con: Avellaneda-Calasanz, Corro-Fragueiro; Av. Colón, Calles Santa Rosa, 27 de Abril, Caseros y D. Quirós. La mayor parte de las calles son de 10 m y sus veredas son angostas en su mayoría. El arbolado urbano es escaso a nulo; sólo hay presencia de forestación en las calles Duarte Quirós y en algunos tramos de Bolívar y A. Bas. Desde el punto de vista morfológico, toda la macro-área presenta una imagen heterogénea, por la gran variedad tipológica –producto de la variedad funcional y de tipologías edilicias de diversos momentos históricos–, con diferentes alturas y volúmenes edilicios, con predominio</p>		
--	---	--	--



	de tejido continuo y diversas situaciones de retiros de las líneas de fachadas. Como consecuencia de las normas de ocupación del suelo, hay varios edificios en altura que se elevan hacia en centro de la manzana.		
<p>Macro-área Norte Límites: Norte y Oeste, corredor borde del Río Suquía; Sur, corredor Av. H. Primo-Av. Sarmiento; Este, corredor Av. Maipú.</p>	<p>Es un ámbito heterogéneo, cuyo nodo principal comercial e institucional es el Mercado Norte -edificio de valor patrimonial- y CPC Mercado de la Ciudad. Además alberga edificios de la administración pública provincial (Direcciones de Catastro y de Rentas; Ministerio de Trabajo; municipal (SOM Servicio Odontológico Municipal, Laboratorio de Alimentos) y un equipamiento educativo privado (Colegio Santa Infancia).</p> <p>A ello se suma la actividad comercial vinculada a los automotores y las motos en las calles La Tablada y Rivera Indarte, principalmente; el comercio del rubro alimentario mayorista y minorista en el entorno del Mercado Norte y en el mismo Mercado; comercios vinculados a la construcción (materiales, sanitarios,</p>	<p>Macro-área Norte 2.362 hab. -Censo 2010- = 6.24% del total del AC Superficie 42.24 ha. Densidad Bruta: 55.91 hab./ha</p> <p>Aspectos positivos Predominio y mixtura de actividades comerciales del rubro alimentario mayorista y minorista, repuestos de automotores y motos, materiales de construcción y artículos del hogar, con el importante nodo del Mercado Norte -edificio de valor patrimonial-; comercios del rubro de la construcción y ferreterías, junto con depósitos y almacenamiento. Mixtura con actividades administrativas públicas provinciales y municipales. La concentración de estas actividades constituye una fortaleza en relación con la atractividad del Área Central ya que permite al usuario poder acceder a esta gran variedad de rubros comerciales con distancias factibles de recorrer a pie. Alto nivel de accesibilidad vehicular. Gran dinámica urbana en los horarios comerciales y administrativos.</p>	<p>Macro-área Norte</p> <p>Problemas percibidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> . Escasez de espacios verdes. . Gente en situación de calle en Plaza de los Presidentes Argentinos Cordobeses. . Venta de droga. <p>Conflictos detectados:</p> <p><i>Residentes del área vs asistentes a bailes de zona aledaña al río Suquía:</i> los primeros acusan a los segundos de generar inseguridad.</p> <p><i>Dir. CPC vs naranjitas.</i></p> <p><i>CEDUC vs hospedajes irregulares:</i> estos devalúan el precio de las propiedades.</p>



	<p>aberturas) y ferreterías, en calles Gral. Alvear e Igualdad, junto con depósitos y almacenamiento. También hay muchas actividades de servicios y gastronomía. Estas actividades se mixturán con el uso del suelo residencial en tipologías predominantes de una o dos plantas y con gran presencia de pensiones o viviendas con bajas condiciones de habitabilidad.</p> <p>En cuanto a la movilidad, hay mucho tránsito en los días y horarios de la administración pública y del comercio. Si bien las calles son predominantemente de 15 m, hay conflictos de tránsito por el necesario abastecimiento y carga y descarga, sumado al estacionamiento en calzada, y en algunas grandes playas de estacionamiento. La Av. H. Primo-Sarmiento y las calles La Tablada-Oncativo y Gral. Alvear son las de mayor volumen de tránsito; la calle Igualdad-Libertad, eventualmente canaliza transporte interurbano de pasajeros.</p> <p>Desde el punto de vista morfológico, el tejido urbano es predominantemente continuo y sin</p>	<p>Aspectos negativos</p> <p>Conflictos en la movilidad por el gran volumen de tránsito con diversa composición modal, fricción espacial por estacionamiento en calzada y por tareas de carga y descarga.</p> <p>Baja calidad paisajístico-ambiental del espacio público por deterioro de solados de veredas, bajo y medio a medio-bajo nivel de mantenimiento de la edificación, caos visual por nula sistematización del mobiliario urbano y de la cartelería y señalética.</p> <p>Escasa existencia de arbolado urbano, y donde existe, es asistemática.</p> <p>Tendencia a pérdida de población residencial.</p>	
--	--	---	--



	<p>retiro de frente; la altura promedio es de una y dos plantas, y la que surge de las tipologías galpones, que tienen fuerte presencia en la macro-área. El tratamiento de fachadas del borde público-privado también es variado, y en general, con escaso compromiso formal y medio a medio-bajo nivel de mantenimiento. Si bien hay cierta presencia de forestación en la calles, la misma es asistemática. Por todo lo expuesto, la calidad del espacio público es baja y medio-baja. No se observa dinámica de renovación urbana.</p>		
<p>Macro-área Este Límites: Este, corredor borde del Río Suquía; Norte, corredor Av. Sarmiento; Oeste, corredor Av. Maipú-Av. Chacabuco y Sur, Bv. Illia.</p>	<p>Incluye tres subáreas: Norte, relacionada con el Hospital de Urgencias; Centro, relacionado con el ex Hospital San Roque e Instituto del Inmaculado Corazón, y Sur, vinculada con la Terminal de Ómnibus T1 y el nodo de la manzana institucional-administrativa –salud, desarrollo social y seguridad–, y con una franja en la que hay un proceso de renovación urbana con uso del suelo residencial en tipologías en altura, e incremento de la actividad</p>	<p>Macro-área Este 6.840 hab. -Censo 2010- = 18.08% del total del AC Superficie 51.29 ha. Densidad Bruta 133.35 hab./ha</p> <p>Es la zona que muestra tanto incremento como pérdida de población residencial. La incorporación se da hacia el Sur de la calle Rosario de Santa Fe.</p> <p>Aspectos positivos Dos nodos funcionales –Terminal de Ómnibus T1/actividades administrativas provinciales y Hospital de Urgencias- sumado a la presencia de obras sociales, sindicatos, equipamiento educativo público y privado,</p>	<p>Macro-área Este</p> <p>Problemas percibidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> . Deterioro de los edificios. . Presencia de hospedajes irregulares. . Problemas de congestión de tránsito generados por confluencia de actividades educativas (por dejar/retirar niños de las escuelas) y administrativas públicas en los mismos horarios.



	<p>comercial y de servicios. Por otra parte, el uso del suelo es muy variado, con importante presencia de actividades de servicios y comercios de diversos rubros, y varios hospedajes y residenciales próximos al Hospital de Urgencias y a la Terminal de Ómnibus T1, varias playas de estacionamientos, comercios gastronómicos y de venta de alimentos, todo ello mixturado con el uso del suelo residencial tanto de vivienda individual como colectiva, con varios edificios en altura localizados en forma dispersa. Con respecto a la movilidad, el tránsito es intenso en las calles Catamarca, Salta-Salgueiro, Caseros, Corrientes, y fundamentalmente, en San Jerónimo. Por lo expuesto, por la diversidad funcional, y por las normas de ocupación del suelo, morfológicamente es un área muy heterogénea, con edificios de diversos períodos históricos, de alturas diversas, con niveles variados de estado y mantenimiento de la edificación de medio-bajo nivel. La arbolado de las calles es escaso,</p>	<p>sanitario y de cultos diversos, complementado con actividades comerciales y de servicios variadas, generan una interesante vitalidad urbana Alto nivel de accesibilidad vehicular. Gran dinámica urbana en los horarios comerciales y administrativos.</p> <p>Aspectos negativos Conflictos en la movilidad gran volumen de tránsito con diversa composición modal. Importante presencia de playas de estacionamiento, en muchos casos, con bajo tratamiento en fachadas. Existencia de hospedajes y residenciales de baja categoría, escaso nivel edilicio y de mantenimiento. Baja calidad paisajístico-ambiental del espacio público por deterioro de solados de veredas, bajo y medio a medio-bajo nivel de mantenimiento de la edificación, caos visual por nula sistematización del mobiliario urbano y de la cartelera y señalética, Escasa existencia de arbolado urbano, y donde existe, es asistemática.</p>	<p>Conflictos identificados: <i>CEDUC y CACIC vs hospedajes irregulares y trabajadores sexuales.</i></p> <p><i>CEDUC y CACIC vs Planeamiento Urbano: la normativa no conserva, degrada.</i></p>
--	--	--	--



	<p>excepto en el borde del Hospital de Urgencias de la calle Salta. En general, no se observa un importante proceso de renovación urbana, salvo en situaciones puntuales, y principalmente, en la subárea Sur (calle Paraná). El espacio público de esta macro-área tiene bajo y caótico nivel de calidad perceptual por el diverso estado de mantenimiento de la edificación, la escasa presencia de forestación, la heterogeneidad tipológica, la falta de adecuado tratamiento de las fachadas de las playas de estacionamiento y de algunos edificios.</p> <p>En la subárea Norte, hay varios equipamientos: el Hospital de Urgencias, el Cuerpo Guardia de Infantería de la Policía de la Provincia de Córdoba; equipamientos educativos públicos y privados: el Instituto Castro Barros, la Universidad Blas Pascal, un Instituto de Educación Superior (Bac Spinoza) y la Escuela de Música; culto (templo Cita con la Vida). En la subárea Central hay varias</p>		
--	---	--	--



	<p>instituciones: capilla San Roque junto al ex Hospital San Roque, la escuela Instituto del Inmaculado Corazón e iglesia del Santísimo Sacramento, dos templos protestantes; varios servicios: sedes de sindicatos y obras sociales, consultorios odontológicos, centro médico, correo privado; comercios de alimentos y elaboración de comida, gastronómicos, entre otros. Además, hay varios hoteles y hospedajes, residencias docentes y de estudiantes, y varias playas de estacionamiento.</p> <p>En la subárea Sur, además de la manzana institucional ya mencionada y la Terminal de Ómnibus, hay varios hospedajes y hoteles, próximos a la misma, residencias estudiantiles, comisaría, y gran cantidad de servicios, venta y elaboración de comestibles, gastronomía. En la calle Corrientes hay varios comercios mayoristas y venta minorista de ropa.</p>		
<p>Corredor La Cañada</p>	<p>Los bordes de las Av. M. T. de Alvear y Av. F. Alcorta -La Cañada- se caracterizan por tener un uso del suelo comercial y de servicios de</p>	<p>Corredor La Cañada Aspectos positivos Variedad y mixtura de usos del suelo, compatibles y complementarios: residencial, comercial, administrativo,</p>	<p>Corredor La Cañada Problemas percibidos: . Dificultades para el</p>



	<p>diverso tipo en las plantas bajas, sedes sociales de sindicatos, colegios profesionales, instituciones administrativas públicas, educativas, centros de salud especializados, culto, hotelería de buen nivel, gastronomía variada, y uso del suelo residencial en tipologías de vivienda en altura, con un perfil que se va consolidando en 36 m de altura según lo establecido en la normativa de ocupación del suelo. Es una zona de gran dinámica tanto diurna como nocturna.</p> <p>En relación con la movilidad, tiene un elevadísimo flujo vehicular con gran presencia de transporte público de pasajeros.</p> <p>Es el corredor de mayor calidad estética y paisajística –ambiental, y también, un referente de gran identidad y valor simbólico del Área Central.</p>	<p>de servicios.</p> <p>Variada presencia de gastronomía y hotelería.</p> <p>Buena calidad paisajístico-ambiental del espacio público.</p> <p>Importante y valioso arbolado urbano.</p> <p>Fuerte valor simbólico e identitario.</p> <p>Importante dinámica y vitalidad diurna y nocturna.</p> <p>Aspectos negativos</p> <p>Elevado flujo vehicular con gran presencia de transporte público de pasajeros, con problemas de congestión.</p> <p>Debido a la curvatura de su traza y por las dimensiones y formas del parcelario, se generan medianeras que conforman muros ciegos que degradan la calidad del espacio público.</p> <p>El estado y tipo de solados de las veredas evidencia un cierto grado de deterioro que impacta negativamente en el espacio público.</p>	<p>mantenimiento de arbolado y control de plagas.</p>
<p>Corredor borde de los bulevares Perón-Guzmán-Mitre</p>	<p>La configuración de las manzanas debido al trazado curvilíneo que acompaña al Río Suquía, sumado a la situación de heterogeneidad de las alturas de la edificación, al escaso valor morfológico de gran parte de</p>	<p>Corredor borde de los bulevares Perón-Guzmán-Mitre</p> <p>Aspectos positivos</p> <p>Importante visuales lejanas por la amplitud de su perfil transversal en todo su recorrido.</p> <p>Dispone de las diversas redes de infraestructura.</p>	

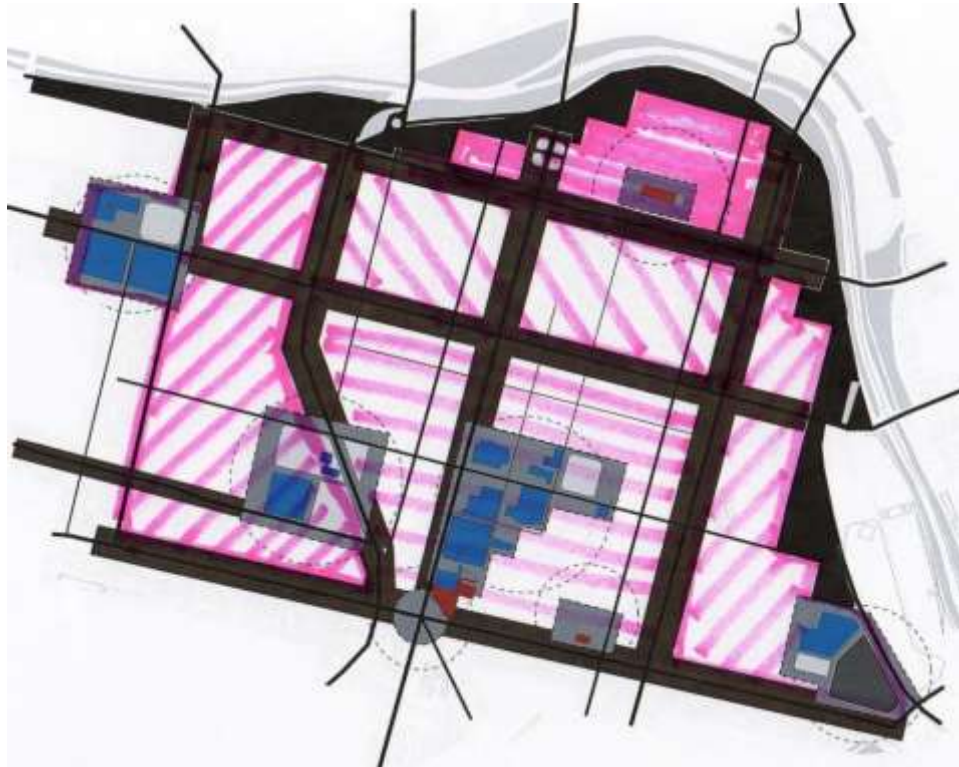


	<p>las edificaciones, el escaso mantenimiento de muchas de ellas, configura un borde urbano de bajo valor paisajístico y de escaso nivel de renovación urbana. En esta situación colaboran las formas y dimensiones de las manzanas y del parcelamiento, y la normativa de área especial.</p> <p>Sólo se exceptúan de esta caracterización, parte del complejo Capitalinas, el Sanatorio Mayo, el complejo de Tarjeta Naranja, y el edificio de EPEC. No obstante, cabe señalar que el espacio público que definen algunos de estos edificios, no generan dinamismo, porque tienen muchas paredes ciegas. Sólo se han generado dos espacios públicos: la plazoleta del Tarjeta Naranja y el frente del complejo Capitalinas sobre la Av. H. Primo.</p> <p>El arco frente al predio del ferrocarril es uno de los más degradados de todo el corredor, con varios lotes baldíos.</p>	<p>Tiene buen potencial de servicios ambientales. Alta accesibilidad peatonal y vehicular.</p> <p>Aspectos negativos</p> <p>Los usos del suelo actuales no generan vitalidad urbana. Escasa presencia del uso del suelo residencial. Varios usos del suelo precarios.</p> <p>Veredas de pequeñas dimensiones y con tramos de solados con creciente nivel de deterioro. Escasa presencia de arbolado urbano, y el existente es asistemático.</p> <p>Bajo valor paisajístico-ambiental del espacio público por la heterogeneidad morfológica de la edificación por tipologías y alturas variadas, y en su mayoría, con escaso compromiso formal, y también, con escaso mantenimiento en muchos edificios. En el arco frente al ferrocarril, con varios lotes baldíos, es elevado el nivel de degradación paisajístico-ambiental</p> <p>Parcelario de variadas dimensiones, en general pequeñas, y con muchas formas trapeciales y triangulares, que dificultan las formas de ocupación del suelo.</p> <p>Amenaza de inundación en grandes crecidas del río Suquía.</p> <p>Las disposiciones normativas establecidas para el Área Portal del Abasto no contribuyen al proceso de renovación urbana, sino que lo ralentizan.</p>	
--	--	---	--



En función del diagnóstico técnico de las macroáreas-subáreas-corredores, se observa que es posible agrupar algunas subáreas, dado que comparten aspectos positivos y negativos. Son las siguientes: la subárea Norte de la Macro-área Centro Tradicional con la subárea Norte de la Macro-área Expansión Centro; el resto de la subárea de la Macro-área Centro Tradicional con el resto de la subárea de la Macro-área Expansión Centro. Por lo mismo, la delimitación de las macroáreas y corredores de diagnóstico es la que se observa en el siguiente Gráfico.

Gráfico: Redefinición de las Macro-áreas de Diagnóstico



Fuente: elaboración propia.



1.2. Diagnóstico según la percepción de los actores

A los efectos de completar la determinación de problemas, potencialidades y tendencias desde la perspectiva de los actores realizado a través de entrevistas en el Producto 3, se realizó una muestra aleatoria de encuestas para tres tipos de actores: residentes, usuarios y comercios.

El trabajo de campo se realizó entre los días 28 de noviembre y 9 de diciembre de 2016.

En esta parte del Informe del P4, se caracteriza el Plan de Muestreo y los resultados de las encuestas a residentes, comerciantes y prestadores de servicios y a usuarios del Área Central.

1.2.1. Plan de Muestro de las Encuestas a residentes, comerciantes y prestadores de servicios, y usuarios del Área Central

Para elaborar el Plan de Muestreo, se partió de considerar las cinco macroáreas –cada una con sus particularidades que las diferencian de las restantes–, que se caracterizaron en el P3, y cuyo diagnóstico se explicó en el punto 1.1 de este Informe. En función de ello, se plantó una estratificación para los relevamientos de residentes y comerciantes, lo que permitió obtener, dentro de ciertos márgenes de error, conclusiones representativas para cada una de las macroáreas identificadas.

A continuación se describe la metodología propuesta para estos relevamientos.

➤ **Encuestas a Residentes**

Según datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010, el Área Central cuenta con 37.826 habitantes. La población del Área se encuentra principalmente concentrada en las macro-áreas 1 (Alberdi) y 2 (Expansión Centro), que agrupan de manera conjunta a más de la mitad de la población total del Área Central (54%). Cuadro 1 y Mapa 1.

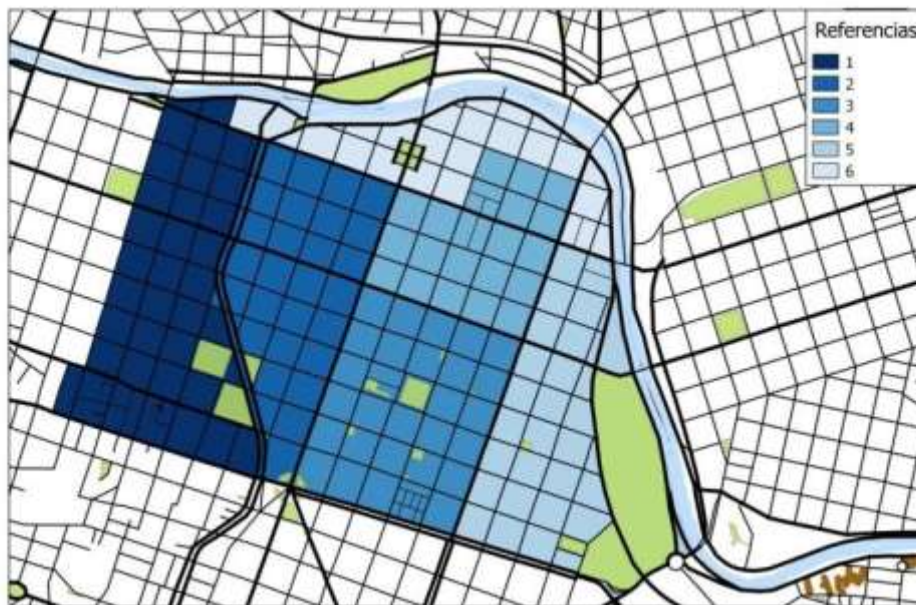
Cuadro 1. Población del Área Central por sub-áreas

Macro-área	Población	%
1	11.768	31,11%
2	8.826	23,33%
3	5.548	14,67%
4	2.612	6,91%
5	6.840	18,08%
6	2.232	5,90%
Total	37.826	100,00%

Fuente: elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010.



Mapa 1. Macro-áreas definidas para relevamiento de residentes y comerciantes, profesionales y prestadores de servicios del Área Central



Fuente: elaboración propia.

Con un margen de error máximo del 8% y un nivel de confianza del 95%, se establece un tamaño de muestra de 150 residentes; los cuales se estratifican de acuerdo a la población residente en cada macro-área. Las encuestas que se realizaron en cada una de ellas serán las siguientes:

Cuadro 2. Asignación de la muestra

Macro-	Población	Muestra del estrato	Manzanas seleccionadas
1	11.768	47	12
2	8.826	35	9
3	5.548	22	6
4	2.612	10	3
5	6.840	27	7
6	2.232	9	3
Total	37.826	150	40

Fuente: elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010.

Dado que si bien se cuenta con el número de residentes no se tiene una nómina identificatoria de cada uno de ellos que permita realizar una selección aleatoria directa; por lo tanto, se planteó una estrategia de muestreo consistente en seleccionar en



primer lugar la manzana a encuestar, luego una vivienda o edificio del área, y por último, entrevistar a una persona residente en ella. El procedimiento es el siguiente:

- En primer lugar se seleccionaron de manera aleatoria las manzanas en la que se debían realizar las encuestas. Se seleccionaron un total de 46 manzanas; 40 para cubrir el número de encuestas y una manzana de reemplazo por sub-área. (Cuadro 2)
- El encuestador contaría con el listado de manzanas por macro-área. Identificada la manzana comenzaría a recorrerla en sentido horario seleccionando una vivienda por cuadra. De esta manera, por manzana seleccionada se contaría con 4 entrevistas. Se previó que en el caso de que en alguna de las cuadras no se contara con viviendas o que no fuera posible realizar la entrevista a algunos de sus residentes, el reemplazo por una entrevista de otra manzana con un máximo de cuatro por manzana. En caso de no completar el número requerido, se utilizarían las manzanas de reemplazo.
- Seleccionada la vivienda, el encuestador realizaría la encuesta a una persona residente en ella.

➤ **Encuestas a Comercios y Prestadores de Servicios**

De acuerdo con la información proporcionada por SIFCoS para el mes de agosto de 2016, el Área Central definida para el estudio cuenta con 15.843 locales con actividad económica. La metodología de muestreo se realizaría de la misma manera que para los residentes. Los locales con actividad económica se encuentran distribuidos en las diferentes macro-áreas tal como se puede observar en el Cuadro 3.

Al igual que para los residentes, el tamaño de la muestra se fijó en 150 encuestas, las cuales serían distribuidas de acuerdo a la cantidad de locales establecidos en cada macro-área (Cuadro 3). Este tamaño de muestra asegura con un nivel de confianza del 95%, un margen de error máximo del 8%.

Cuadro 3. Locales con actividad económica por sub-área

Macro-	Locales	%	Muestra del estrato
1	2.242	14%	21
2	3.505	22%	33
3	5.507	35%	52
4	2.127	13%	20
5	1.804	11%	17
6	658	4%	6
Total	15.843	100%	150

Fuente: elaboración propia en base a datos de SIFCoS 2016.

En el caso de los comercios se cuenta con la nómina identificatoria, lo que permite realizar una selección aleatoria simple y proporcionar al encuestador el listado de comercios a entrevistar. Adicionalmente se seleccionaron 24 casos de reemplazo, los cuales representan un 15% de la selección de cada macro-área.



➤ **Encuestas a Usuarios del Área Central**

Considerando que las personas que transitan el Área Central no se encuentran identificadas, que su número es variable de acuerdo al día y hora del momento de medición; se realiza un sondeo de opinión de los usuarios identificando 10 puntos claves del Área Central:

1. Plaza San Martín
2. Plaza de la Intendencia
3. Plaza Colón
4. Patio Olmos
5. Peatonales
6. Terminal de Ómnibus
7. Costanera
8. Cañada
9. Mercado Norte
10. Mercado Sur

Se realizaron 10 encuestas en cada punto mencionado. Se debe remarcar que las conclusiones así obtenidas, si bien sirven de marco de referencia para conocer la opinión de los entrevistados, no pueden considerarse como representativas de la totalidad de usuarios del Área Central.

1.2.2. Resultados del procesamiento de encuestas a residentes, comerciantes y prestadores de servicios, y usuarios del Área Central

En el siguiente apartado se describen los principales resultados obtenidos del trabajo de campo realizado entre los días 28 de noviembre de 2016 y 9 de diciembre de 2016 en el Área Central definida en los términos de referencia.

De acuerdo a la metodología planteada en el Plan de Muestreo, se realizaron 400 encuestas; 150 a residentes del área, 150 a comerciantes, profesionales y prestadores de servicios y 100 a personas que transitan el Área Central. En el **Anexo 2** se presentan los cuestionarios de las encuestas y los resultados de los mismos.

A continuación se describen los principales resultados obtenidos para cada una de las poblaciones mencionadas.

➤ **Resultados en relación con los RESIDENTES del Área Central**

Siguiendo los lineamientos del Plan de Muestreo, se realizaron 150 encuestas a residentes del Área Central. La distribución por macro-áreas es la que se expresa en Mapa 1 y Cuadro 4.



Cuadro 4. Distribución de encuestas a residentes del Área Central

Macro- área	Cantidad de encuestas	%
1	47	31
2	35	23
3	22	15
4	10	7
5	27	18
6	9	6
Total	150	100

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de relevamiento propio.

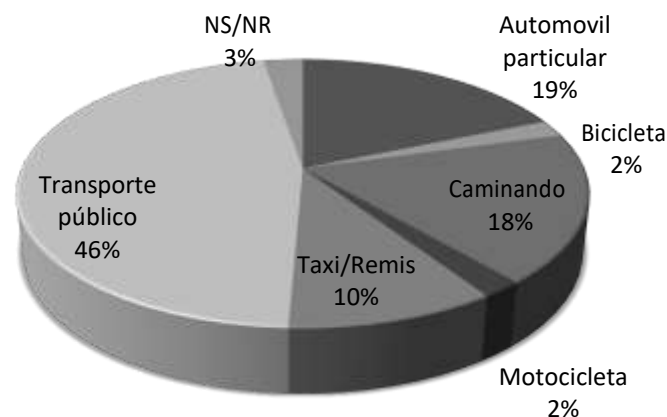
Un 54% de los encuestados son mujeres residentes en el centro, porcentaje muy similar al de la distribución de la población total femenina que reside en el Área Central según datos del CNPHV 2010 (56%). Se observa en general, un nivel educativo alto, un 71% de la población encuestada presenta estudios terciarios, universitarios o superiores, siendo estos últimos un 46% del total.

Al consultar a los residentes sobre su lugar de nacimiento se observa que un 75% ha nacido en la Ciudad de Córdoba, un 4% en otra ciudad de la Provincia de Córdoba y el 21% restante, ha nacido en otra provincia del país. Se menciona que cuatro residentes no han respondido sobre su lugar de nacimiento.

Un aspecto a destacar es que más de 71 de cada 100 personas residentes en el área se encuentran alquilando su vivienda; sólo un 18% indica que la misma es propia; un 4,67% aún la está pagando y el resto ha terminado de hacerlo. Un 4% respondió que su vivienda se encuentra cedida o prestada.

El medio de transporte más utilizado para transitar el Área Central es el transporte público (47%), seguido por el automóvil particular (19%) y caminando (18%). (Gráfico 1).

Gráfico 1. Medio de transporte utilizado para transitar el Área Central



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de relevamiento propio.



Adicionalmente se consultó a los residentes que indicaron transitar el Área Central en sus vehículos particulares, cuál era el motivo por el que lo preferían, resultando el principal de ellos, mayor comodidad y rapidez (64%), seguido por deficiencias en el transporte público, como ser demoras en los recorridos, altos costos del servicio y recorridos extensos o inadecuados.

La opinión sobre la eficiencia del transporte público se encuentra dividida entre los encuestados que respondieron a esta pregunta: un 53% responde que lo considera ineficiente, mientras que el 47% restante opina lo contrario. Entre los primeros, los principales motivos fueron alto costo del servicio, baja frecuencia y recorridos extensos o inadecuados.

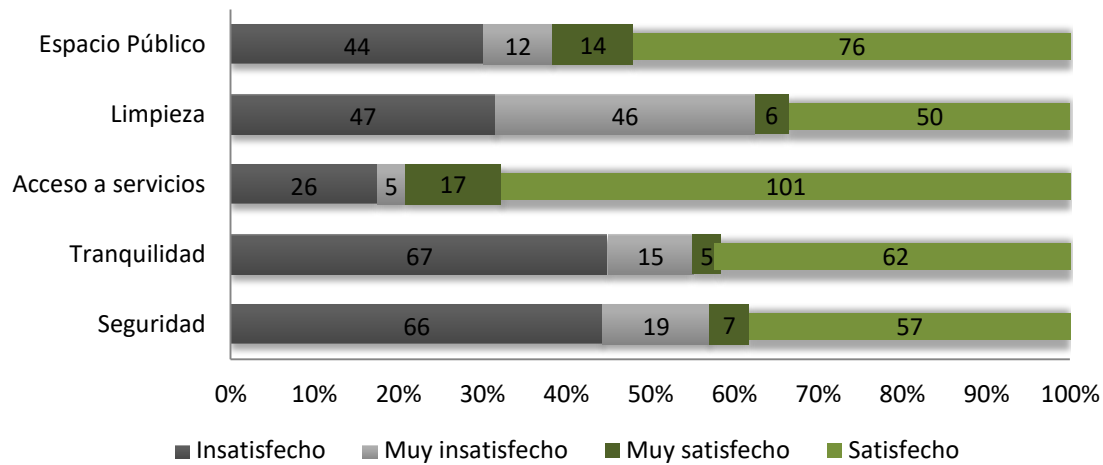
Al consultar a los residentes si realizan actividades fuera del horario comercial, definido de lunes a viernes después de las 19:00 hs., sábados después de las 14:00 hs., y domingos todo el día, 76 de cada 100 encuestados respondieron afirmativamente. Entre las actividades más mencionadas se encuentran: actividades recreativas, salidas a caminar y actividades culturales. Adicionalmente, se consultó a las personas que indicaron no realizar actividades en el horario mencionado, cuál era el motivo por el que no la hacían, la respuesta más frecuente fue inseguridad, con más del 61% de los casos.

Los residentes del centro indican como zona más visitada a las peatonales, la Cañada y el Patio Olmos; por el contrario, las zonas menos visitadas son el Mercado Sur y la Terminal de Ómnibus.

La limpieza de la ciudad es el servicio que genera mayor descontento; un 62% de los residentes indicaron estar insatisfechos o muy insatisfechos con este servicio. Le sigue en orden de importancia, aunque con menor peso, la seguridad del Área: un 57% de los residentes indicaron no estar conformes con este servicio. Lo contrario ocurre con los espacios públicos: un 60% de los residentes indican estar satisfechos o muy satisfechos en relación a este ítem. (Gráfico 2).



Gráfico 2. Grado de satisfacción con los servicios



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de relevamiento propio.

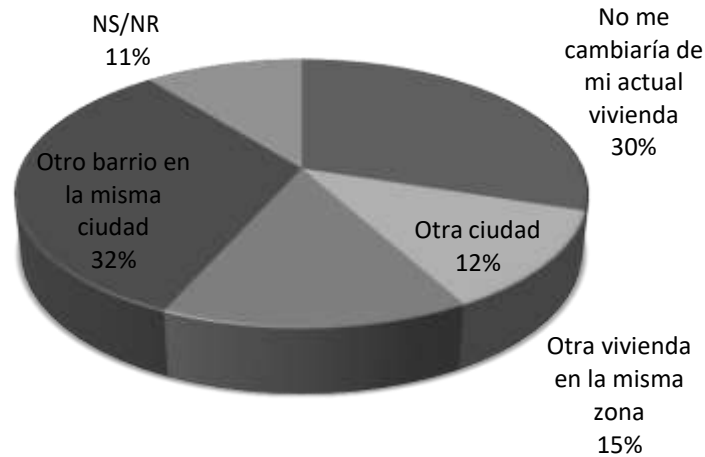
En relación a las actividades que afectan el Área Central, las manifestaciones en la vía pública fueron las más frecuentes, seguidas en orden de importancia por la presencia de personas en situación de calle y la presencia de trabajadores sexuales. Un 84% de los residentes considera que las manifestaciones afectan de manera negativa al Área Central; por su parte el 92% indica igual valoración ante la presencia de personas en situación de calle y un 85% señala como negativa la influencia de los trabajadores sexuales.

Los residentes del Área Central indicaron mejorar la limpieza de calles, veredas y espacio público como actividad más necesaria para el centro de la ciudad, seguida por iluminación de calles y veredas y el mejoramiento de la calidad del aire y la disminución de olores.

Al consultar sobre el nivel general de satisfacción de vivir en el centro, se observa que un 76% de los encuestados se encuentra entre satisfecho y muy satisfecho de vivir en la ciudad; dicho porcentaje desciende al 61% al consultar sobre el grado de satisfacción de vivir en el centro y asciende a un 85% cuando se los consulta en relación a su vivienda actual. En línea con lo anterior, un 32% de los encuestados señala que se mudaría a otro barrio de la misma ciudad, en contraposición con un 30% que señala que no se cambiaría de su vivienda actual. (Gráfico 3).



Gráfico 3. Posibilidad de cambio de vivienda



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de relevamiento propio.

En relación a las expectativas para los próximos 5 años, un 54% indica que será más agradable vivir en el centro, un 24% está en desacuerdo con lo anterior y un 4% muy en desacuerdo. Cabe aclarar que un 18% de los encuestados no respondió a esta pregunta. Adicionalmente se consultó sobre las expectativas económicas del Área Central y del hogar. Con respecto a la primera, un 47% de los residentes indicó que la situación económica del Área será mejor, un 35% no está de acuerdo con esta afirmación y un 19% optó por no responder.

Las expectativas con relación a la situación del hogar son las más optimistas: un 65% espera que su situación económica mejore en los próximos 5 años, mientras que un 13% opina lo contrario. Cabe aclarar que esta es la afirmación con mayor cantidad de no respuestas (23%).

➤ Resultados en relación con los *COMERCIANTES, PROFESIONALES Y PRESTADORES DE SERVICIOS*

De acuerdo a lo señalado en el Plan de Muestreo, se realizaron 150 encuestas distribuidas según se muestra en el Cuadro 5 y Mapa 1.



Cuadro 5. Distribución de encuestas a comercios, profesionales y prestadores de servicios

Zona	Cant.	%
1	21	14,00
2	34	22,67
3	52	34,67
4	20	13,33
5	17	11,33
6	6	4,00
Total	150	100

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de relevamiento propio.

Según los datos provenientes de SIFCoS, se observó que un 85% de los comercios del Área Central son minoristas, mientras que el 10% es mayoristas y el 5% restante se distribuía entre venta de automotores y quinielas, loterías y bingos. En la muestra seleccionada, la proporción de comercios mayoristas es mayor; los comercios exclusivamente mayoristas representan un 14,67%. Esta sobredimensión de la actividad mayorista puede obedecer al mayor peso otorgado a la macro-área 3 donde alrededor del Mercado Sur se concentra gran parte de la actividad mayorista del Área Central.

Los servicios representan el 25% del total de establecimientos comerciales encuestados; entre ellos se destacan servicios gastronómicos (bares, cafeterías, parrillas y restaurantes), consultorios de salud (odontólogos y kinesiólogos), estudios jurídicos y contables, empresas de turismo y peluquerías.

De los resultados obtenidos se desprende que un 37% de los locales es alquilado; un dato llamativo es que 49 de los 150 encuestados (33%) no respondieron a la pregunta sobre tenencia del local. Algo más de un 20% indica que el local es propio; de ellos un 68% indica que el mismo se encuentra totalmente pagado.

Al consultar a los comerciantes y prestadores de servicios sobre el grado de satisfacción con aspectos como la seguridad, el acceso a servicios públicos, la limpieza del área, el estado del espacio público y el transporte público, se observa que el transporte público es el servicio que genera relativamente mayor insatisfacción. Un 55% de los encuestados se considera entre muy insatisfecho e insatisfecho con el servicio; sin embargo, el porcentaje es muy cercano al punto medio, indicando que el restante 44% se considera satisfecho o muy satisfecho. Situación similar ocurre con la seguridad; 80 de los 150 entrevistados (53,33%) respondieron estar entre insatisfechos y muy insatisfechos, mientras que el resto opina lo contrario. El aspecto más controversial es la limpieza del Área Central; mientras que un 36% indica estar insatisfecho, prácticamente el mismo porcentaje (37,33%) indica lo contrario.

A los fines de obtener mayor precisión sobre estas respuestas, se analizaron los resultados por macro-área. A través de este análisis se puede observar que el

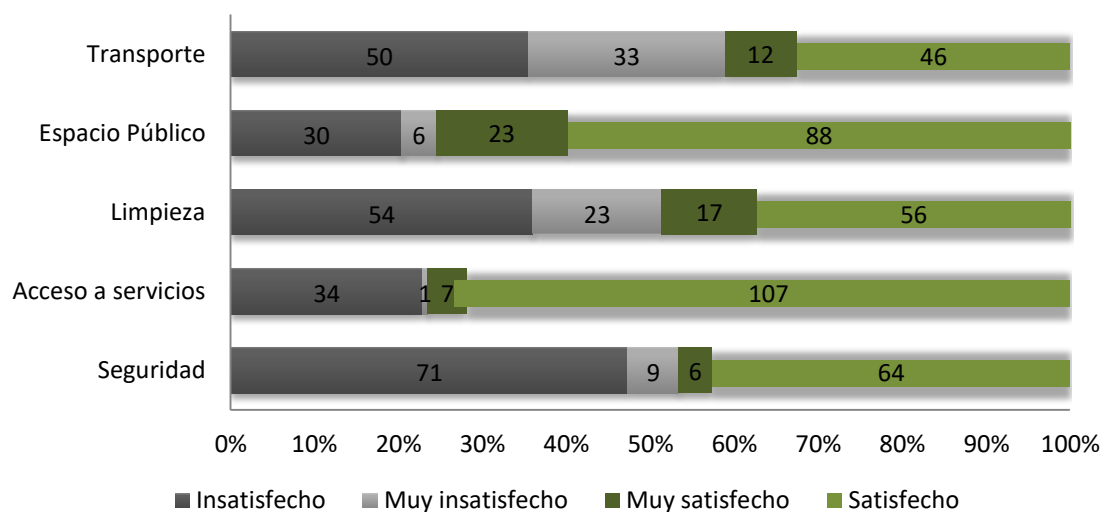


transporte público presenta gran insatisfacción en las macro-áreas 4, 1 y 2. En la primera, el porcentaje de descontento alcanza al 75%; en la segunda, al 71% y en la macro-área 2, al 62%. En el resto de las macro-áreas, la población se divide prácticamente a la mitad entre muy insatisfecho e insatisfecho y entre satisfecho y muy satisfecho.

En el caso de la seguridad, se observa que la macro-área 4 es la que presenta mayor insatisfacción; un 65% de los encuestados indica estar insatisfechos o muy insatisfechos. Esta macro-área es la que eleva la valoración general, ya que en el resto –excepto la macro-área 5, donde el 65% de los encuestados afirman estar satisfechos con la seguridad–, la población se encuentra prácticamente dividida a la mitad entre los dos extremos.

En relación con la limpieza del Área Central, se observan opiniones muy diversas, incluso dentro de la misma macro-área; en las macro-áreas 1, 3 y 6, las opiniones se dividen prácticamente a la mitad. En la macro-área 2, 60 de cada 100 personas se siente insatisfecha o muy insatisfecha con la limpieza; en cambio, en la macro-área 3 la sensación es la opuesta.

Gráfico 4. Grado de satisfacción con los servicios



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de relevamiento propio.

Un 84% de los encuestados se manifiesta satisfecho o muy satisfecho con los monumentos, museos y edificios de interés histórico o patrimonial del Área Central; le siguen en orden decreciente en cuanto a nivel de satisfacción, las plazas y plazuelas del Área y los lugares de uso público. El estado de las calles es el más controversial: prácticamente la mitad (52%) se considera entre satisfecho y muy satisfecho con su estado y el resto opina lo contrario. Al realizar el análisis por macro-área, se observa que las que presentan mayor nivel de satisfacción con respecto a veredas son las macro-áreas 4 y 6. En relación al estado de las calles contrastan principalmente las macro-áreas 1, donde el 62% se encuentra entre satisfecho y muy satisfecho y la



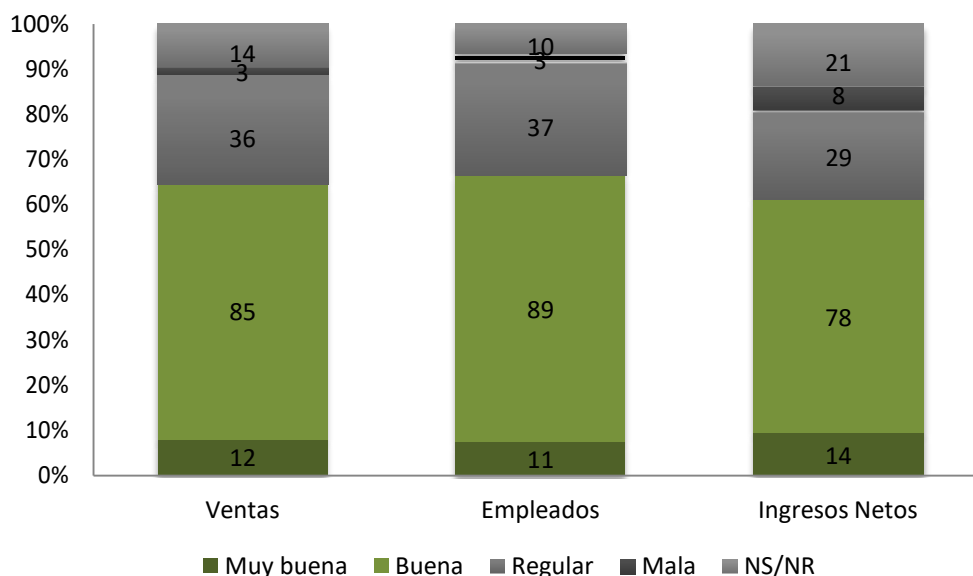
macro-área 2, donde igual porcentaje expresa lo contrario. La macro-área con mayor insatisfacción con respecto a la iluminación de la vía pública es la 6, donde un 67% se encuentra insatisfecho.

Al consultar a los encuestados sobre las actividades que afectan el desarrollo de su actividad en el Área Central, se observa que el ingreso de turistas es la actividad de mayor influencia, seguida en orden de importancia por las manifestaciones en la vía pública y por la presencia de vendedores ambulantes. En relación al ingreso de turistas, un 91% de los encuestados señalan que su efecto es positivo; en cambio, las manifestaciones son consideradas como negativas en el 70% de los casos.

Un análisis especial merece la presencia de vendedores ambulantes; donde si bien un 74% considera la actividad con efectos negativos, el restante 26% la considera positiva. Al realizar un análisis más detallado sobre este último aspecto, se observa que entre ellos, se encuentran principalmente comercios de ropa, farmacias, supermercados, puestos de revistas y zapaterías. Cabe aclarar que dos de los integrantes de este grupo son vendedores ambulantes. No se observa que la respuesta esté influida por la macro-área, ni por tratarse de comercio minorista o mayorista.

Se consultó a los encuestados sobre la situación actual de las ventas, empleados e ingresos netos. Un 56,67% respondió que la situación de ventas es buena y un 8% muy buena, lo que significa que casi 65 de cada 100 comerciantes, profesionales o prestadores de servicios consideran que su actividad está en buena situación. Sólo tres encuestados (2%) respondió que las ventas están en una situación mala y un 24% las calificó como regular. (Gráfico 5).

Gráfico 5. Situación actual de las ventas, cantidad de empleados e ingresos netos



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de relevamiento propio.

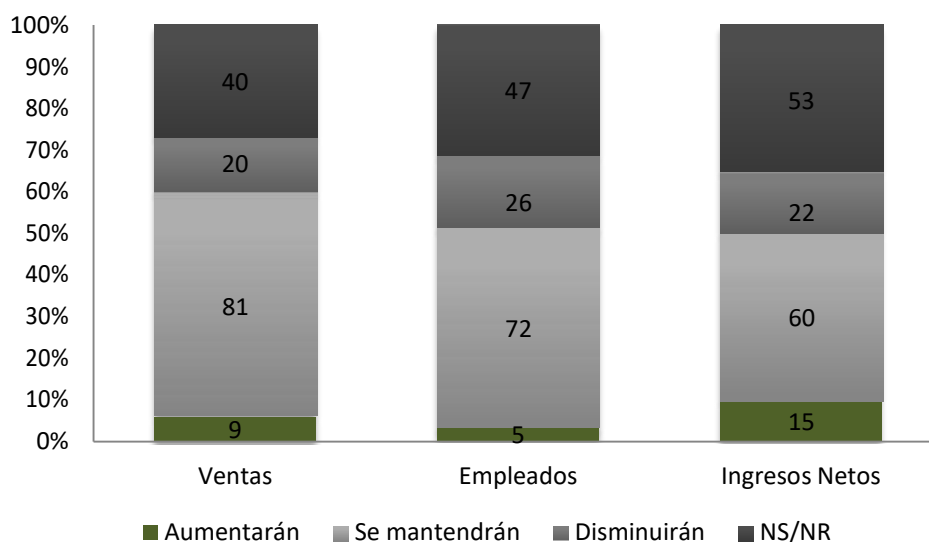


En relación a la cantidad de empleados, la situación es considerada como buena para un 59,33% de los encuestados y muy buena para un 7,33%, indicando que en conjunto, casi 67 de cada 100 personas están de acuerdo con la cantidad de empleados. Si bien el porcentaje es levemente inferior, un 61,33% manifestó que su nivel de facturación es bueno o muy bueno y solo un 5,33% lo considera malo. Cabe aclarar que 21 de los 150 encuestados (14%) se negó a responder esta pregunta.

Un aspecto importante es el de las expectativas; llama la atención la incertidumbre existente en relación a preguntas relacionadas a años próximos, ya sea sobre facturación, empleados o ingresos netos para el año 2017; entre un 27% y 35% de los encuestados indicaron no saber o no querer responder. Sin embargo, este porcentaje es levemente inferior cuando se consulta sobre expectativas en los próximos cinco años, oscilando entre un 25,33% y 27,33%.

Para el año próximo, más de la mitad de los encuestados consideran que su nivel de ventas o facturación se mantendrá igual a la del año actual, un 48% indica que la cantidad de empleados permanecerá constante y un 40% que sus ingresos netos permanecerán igual (Gráfico 6). No es posible observar un patrón específico entre los encuestados menos optimistas con respecto a la evolución de los ingresos netos; se observa una representación mayor de la macro-área 3, donde el 25% responde que los ingresos disminuirán el año próximo, mientras que en la macro-área 1 sólo un 5% espera este comportamiento. No se observa que correspondan a una actividad en particular; entre ellos se encuentran comercios minoristas y mayoristas de venta de ropa, de calzado, farmacias, bares y kioscos.

Gráfico 6. Expectativas para el año 2017



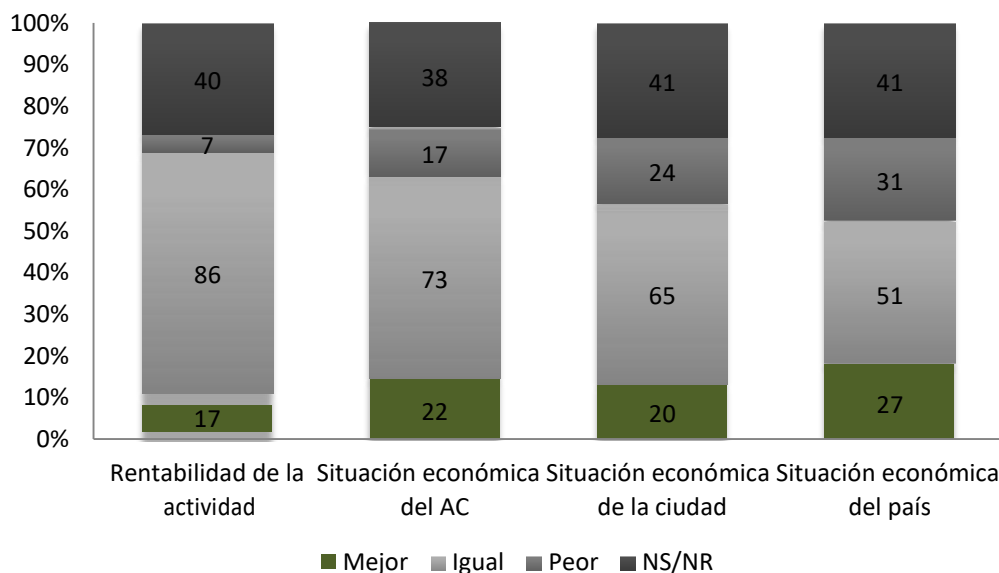
Fuente: Elaboración propia, en base a datos de relevamiento propio.



Con un horizonte temporal más lejano, próximos 5 años, solo un 11,33% indica que su rentabilidad será mejor, mientras que un 57% considera que la misma se mantendrá sin cambios y sólo un 4,67% considera que se encontrará en peor situación.

El porcentaje de expectativas negativas con respecto a la situación económica del Área Central aumenta en comparación con las expectativas individuales, alcanzando un 11,33%; sin embargo, también se incrementan las expectativas positivas que alcanzan casi a 15 de cada 100 encuestados (14,67%). Estos resultados también contrastan con las expectativas a nivel ciudad y país, donde en ambos casos las expectativas negativas superan las correspondientes a la actividad individual. Cabe destacar la polarización en las expectativas a nivel país, situación que no escapa a la polarización política que atraviesa nuestro país hace ya algunos años. (Gráfico 7).

Gráfico 7. Expectativas sobre la situación económica para los próximos 5 años



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de relevamiento propio.

En relación con la interacción entre comerciantes, profesionales y prestadores de servicios, se verifica que sólo un 30% de los encuestados realiza actividades conjuntas con otros comerciantes de la zona. En su mayor parte, se trata de relaciones comerciales o son proveedores de otros locales de actividad o se proveen de otros comerciantes o prestadores de la zona; en segundo lugar, se presentan relaciones de compras o ventas minoristas entre los agentes de la zona, y llama la atención que sólo 8 encuestados respondieron realizar actividades de promoción de manera conjunta.

En relación a la participación con otras asociaciones, grupos u organizaciones, sólo 4 personas indicaron participar (2,67%). Las asociaciones en las que participan son Artesanos Unidos y Cámara de Comercio.

➤ **Resultados en relación con los USUARIOS del Área Central**

Tal como se describe en el Plan de Muestreo, el relevamiento realizado a los usuarios del Área Central constituye un sondeo de las opiniones de las personas encuestadas;



por el número de casos y el tipo de selección realizado, no puede considerarse como representativo del Área, ni mucho menos extenderse al resto de los usuarios. Los resultados constituyen una primera exploración que servirá como base para profundizar aspectos relevantes.

Se realizaron 107 encuestas válidas, las cuales se distribuyeron de acuerdo a lo expuesto en el Cuadro 6.

Cuadro 6. Distribución de encuestas a usuarios del Área Central

Zona	Cant.	%
1.Plaza San Martín	12	11,21
2.Plaza de la Intendencia	12	11,21
3.Plaza Colón	10	9,35
4.Patio Olmos	10	9,35
5.Peatonales	11	10,28
6.Terminal de ómnibus	10	9,35
7.Costanera	10	9,35
8.Cañada	11	10,28
9.Mercado Norte	11	10,28
10.Mercado Sur	10	9,35
Total	107	100

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de relevamiento propio.

De las 107 encuestas realizadas, 65 fueron contestadas por mujeres (61%), tendencia que supera la distribución de mujeres residentes en el área (56%).

Un 43% de las personas encuestadas manifiestan tener secundario completo, seguidas por un 29% con estudios universitarios o superiores y un 18% con estudios terciarios. Sólo dos de las personas encuestadas indicaron no haber asistido nunca a establecimientos educativos (1,87%).

La mayor parte de los encuestados son residentes de la ciudad de Córdoba (88,79%); sólo 3 pertenecen a otras provincias y 9 a otras ciudades de la Provincia de Córdoba. Entre los barrios que más se mencionaron se encuentran General Paz, Argüello, Observatorio, Alberdi, Altamira, Nueva Córdoba y San Vicente.

Al consultar sobre el motivo principal de la visita al centro, un 70% respondió que visita el Área por trabajo, seguido de un 7,48% que realiza trámites administrativos y 6,54% compras. A su vez, 39 personas respondieron que realizan otras actividades en el Área Central; entre ellas, se mencionan con mayor frecuencia compras, estudio, gimnasio y actividades recreativas. Relacionado con el motivo de la visita, se encuentra la frecuencia de visitas; como es de esperar, teniendo en cuenta los motivos de acceso, la mayoría de los encuestados indican que acceden al centro todos los días (62,62%), seguidos de un 19,63% que lo hace de dos a tres veces por semana. Sólo 5 personas respondieron que visitan el centro ocasionalmente.

Un aspecto a considerar, es que algo más de 63 cada 100 personas encuestadas indicaron que acceden al centro utilizando transporte público, seguido en orden de



importancia por automóvil particular (14%) y caminando (13%) (Cuadro 7). Un 67% de las personas que acceden al centro a través de autos particulares, lo hacen debido a la mayor rapidez y comodidad de este medio; el resto indica problemas del transporte público, ya sea baja frecuencia, excesivas demoras o recorridos extensos o inadecuados. Si bien como se mencionó anteriormente, los resultados del presente relevamiento constituyen un sondeo de opiniones, el hecho de que 10 de 15 personas que acceden al centro en auto lo hagan por mayor rapidez y comodidad de sus vehículos particulares debe ser tenido en cuenta al momento de pensar una estrategia de movilidad para el Área Central.

Cuadro 7. Medio de transporte utilizado para acceder al Área Central

Medio de transporte	Cant.	%
Automóvil particular	15	14,02
Bicicleta	5	4,67
Caminando	13	12,15
Motocicleta	2	1,87
No tenemos otro medio	1	0,93
Taxi, remís	2	1,87
Transporte público	68	63,55
NS/NR	1	0,93
Total	107	100,00

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de relevamiento propio.

De los 107 encuestados, 46 consideran al transporte público ineficiente (43%); entre los principales motivos se encuentran baja frecuencia y alto costo (Cuadro 8). Entre los otros motivos indicados por los encuestados se encuentran: congestión vehicular, inseguridad y suciedad, funcionamiento irregular (“...*Funcionan cuando quieren*”).

Cuadro 8. Motivos de ineficiencia del transporte público

Motivo	Cant.	%
Alto costo	12	26,1
Baja frecuencia	23	50,0
Recorridos extensos o inadecuados	2	4,3
Otros	5	10,9
NS/NR	4	8,7
Total	46	100,0

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de relevamiento propio.

Un dato a destacar es que casi 62 de 100 personas encuestadas visita el centro fuera de horario comercial (61,68%); en su mayoría indican que realizan actividades recreativas, caminatas y actividades culturales. Por su parte, las personas que no



visitan el Área, señalan como principal motivo la inseguridad, seguido por falta de actividades recreativas (Cuadro 9).

Cuadro 9. Motivos por los que no visita el área central fuera del horario comercial

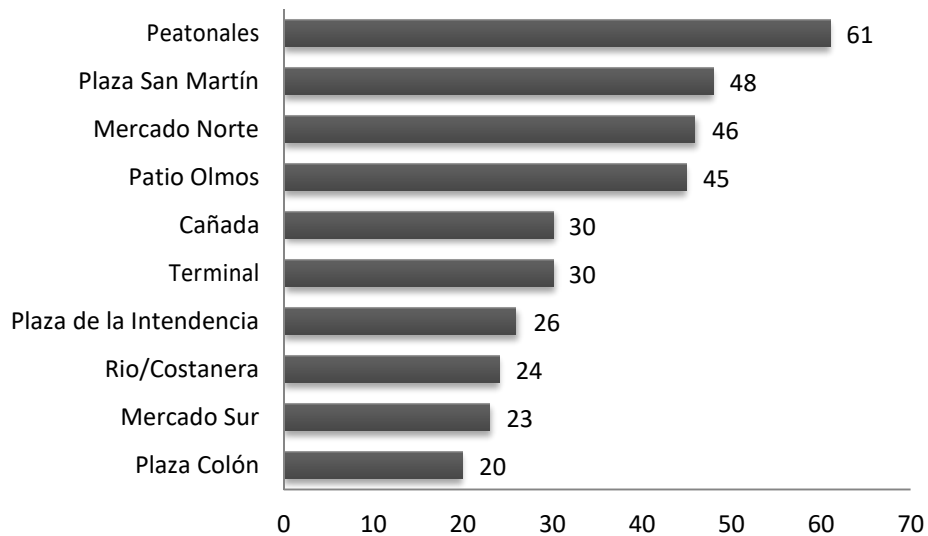
Motivos por los que no visita el centro fuera de horario comercial	Cant.	%
Dificultad de acceso	1	2,78
Falta de actividades recreativas	5	13,89
Falta de actividades recreativas; Falta de servicios	1	2,78
Falta de servicios	1	2,78
Inseguridad	9	25,00
Inseguridad; Dificultad de acceso	2	5,56
Inseguridad; Falta de actividades recreativas	1	2,78
Inseguridad; Falta de servicios	2	5,56
No lo necesita	3	8,33
Otros	4	11,11
NS/NR	7	19,44
Total	36	100,00

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de relevamiento propio.

Las zonas más visitadas por los usuarios encuestados son las peatonales, seguida por la Plaza San Martín, Mercado Norte y Patio Olmos. Le siguen en orden de importancia, la Terminal de Ómnibus, la Cañada y la Plaza de la Intendencia. En último lugar se ubica la Plaza Colón. (Gráfico 8).



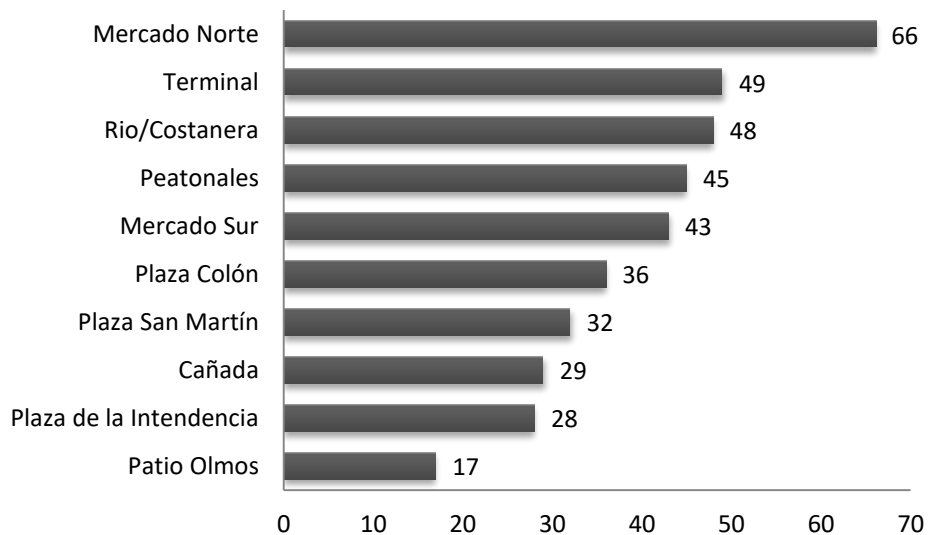
Gráfico 8. Zonas del Área Central más visitadas



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de relevamiento propio.

El Mercado Norte y sus alrededores fue indicada como la zona más degradada del Área Central. Con amplia diferencia, le sigue en orden de importancia: la Terminal de Ómnibus, el Río/Costanera, las peatonales y el Mercado Sur. Por último, se ubica el Patio Olmos y sus alrededores. Gráfico 9.

Gráfico 9. Zonas del Área Central más degradadas



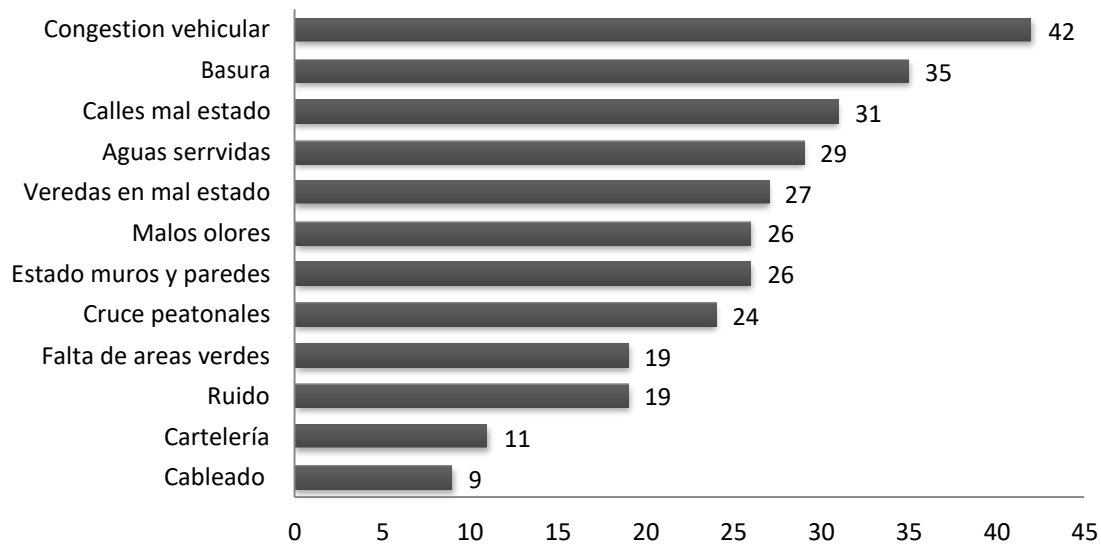
Fuente: Elaboración propia, en base a datos de relevamiento propio.

Se solicitó a los encuestados que indiquen la gravedad de una serie de problemas del Área Central, siendo 1 poco grave y 5 muy grave. Los resultados indican, que según la



opinión de los encuestados, el problema más grave del Área Central es la congestión vehicular, seguido en orden de importancia por basura, suciedad y escombros en calles y avenidas, calles en mal estado y aguas servidas. El estado de la cartelería y el cableado aéreo fueron señalados como los problemas menos graves del Área Central. (Gráfico 10).

Gráfico 10. Valoración de problemas



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de relevamiento propio.

Se consultó a los usuarios sobre las actividades que afectan el área y su impacto en ella. Los resultados obtenidos indican que las manifestaciones en la vía pública son las que más afectan el área: 86 de cada 100 encuestados indicaron que lo hacen negativamente. Le siguen en orden de importancia la presencia de personas en situación de calle, valorada como negativa por el 92% de los encuestados. En tercer lugar, se ubica la presencia de trabajadores sexuales, señalada con impacto negativo por todos los encuestados. Las actividades indicadas con impacto positivo fueron la realización de eventos culturales en el espacio público y el ingreso de turistas a la ciudad (87% y 83% respectivamente) Cabe aclarar que fueron las actividades señaladas con menor frecuencia; menos de la mitad de los encuestados las señalaron como influyentes (43% y 42% respectivamente).

Un aspecto a destacar es la valoración obtenida por la presencia de vendedores ambulantes. Menos de la mitad de los usuarios la identificaron como una actividad que afecta al área, y de ellos 75 de cada 100 la señalaron con impacto negativo.

Mejorar la seguridad, la iluminación y limpieza fue considerado por los encuestados, los aspectos más relevantes para que los ciudadanos visiten el centro. Le siguen en orden de importancia: mejorar el acceso al centro, incrementar la oferta de servicios recreativos y por último, incrementar el número de estacionamientos.



Algo más de 68 de cada 100 encuestados (68,22%), indicó que le gusta visitar el centro. Entre las principales causas mencionadas por los usuarios que indicaron que no les gusta visitar el centro se citan: congestión de gente y vehículos, dificultad de acceso por mal servicio del transporte público, manifestaciones a todo horario, inseguridad y falta de limpieza e higiene.

Se destaca una de las respuestas obtenidas por este grupo de usuarios del Área Central: *“... Es deseable que cambie 100% y se revalorice el centro, es necesario dejar de destruir, y respetar la historia...”*



2. Perfiles de desarrollo propuestos

Para el planteo de los perfiles de desarrollo, se parte de considerar algunas cuestiones contextuales.

2.1. Situación contextual. Perspectivas de situaciones futuras

Es importante tener en cuenta que la situación del Área Central de la ciudad de Córdoba está fuertemente vinculada con la de su escala urbana y de su radio municipal de inserción, y por su/s rol/es a escala metropolitana y regional.

Por lo tanto, los acontecimientos socio-económicos y político-institucionales de este contexto tienen una gran influencia en el comportamiento del Área Central.

En el informe Prospectiva Territorial para el Área Metropolitana de Córdoba-Escenarios, elaborado en el año 2015 –proyecto desarrollado en el ADEC¹–, se formularon tres escenarios, de los cuales se toman algunas cuestiones que parecen importantes como marco de referencia para los perfiles de desarrollo para el Área Central de la ciudad de Córdoba.

En el Escenario A se plantea que en la estructura productiva de Córdoba y su área metropolitana, prevalecerían las actividades de servicios y comerciales y que las actividades económicas tradicionales no perderían su peso relativo; por otra parte, el turismo aumentaría en las zonas serranas de Punilla y Calamuchita.

Por su parte, en los Escenarios B y C, se plantea la importancia del “Turismo Médico” que abarca servicios hospitalarios especializados, atención ambulatoria en medicina y odontología, tratamientos, intervenciones quirúrgicas, cirugías plásticas, entre otros. Córdoba cuenta con suficiente calidad profesional y establecimientos médicos con estándares internacionales en la materia, lo que implica una potencialidad para el turismo tanto nacional –quien ya consume estos servicios– como de otros países, especialmente de Latinoamérica.

Por lo expuesto, se puede hipotetizar que las actividades comerciales y de servicios seguirían teniendo una fuerte presencia en el Área Central de la Ciudad de Córdoba, y que el turismo puede ser una actividad que se incremente, tanto por los aspectos vinculados con eventos culturales y congresos, como por el que podría aportar el turismo médico. Además Córdoba podría aprovechar el turismo que se dirige a las zonas serranas, y ser centro de estadía por algunos días, como paso a estos destinos. Ello implicaría generar nuevas ofertas de servicios hoteleros, gastronómicos, comerciales y de servicios.

Otra cuestión que se convierte en una oportunidad para el Área Central, es la población estudiantil que elige las variadas opciones que le ofrecen las diversas

¹ ADEC. Agencia para el Desarrollo Económico de la ciudad de Córdoba. 1. Informe descriptivo del Sistema del Área Metropolitana de Córdoba – Estudio de Prospectiva 2015. 2. Interrogantes e Hipótesis – Estudio de Prospectiva 2015. 3. Escenarios para Córdoba 2014-2014 – Estudio de Prospectiva 2015.



facultades e instituciones de las universidades públicas –nacional y provincial– y privadas que se encuentran en la ciudad de Córdoba. La oferta saturada de departamentos en el barrio Nueva Córdoba se convierte en una oportunidad para que en el Área Central se genere una oferta que complemente a aquélla, y con nuevas modalidades de alojamiento que sean atractivas para los estudiantes. Ello generaría una dinámica poblacional muy activa con todas las demandas comerciales y de servicios complementarios, que permitiría dar al Área Central la vitalidad que requiere, especialmente, fuera de los horarios comerciales y administrativos.

En otro orden de temas, una amenaza para el Área Central, es el continuo desarrollo de la oferta residencial y de la generación de nuevos emprendimientos comerciales de gran escala en el área periférica.

Finalmente, se asume que se sostendrá el gran carácter de funciones y valor de centralidad que tiene actualmente el Área Central, más allá de diversas centralidades urbanas consolidadas e incipientes que caracterizan un modelo policéntrico propio de una ciudad con la escala y proceso histórico como el de Córdoba.

2.2. Objetivos y Lineamientos a escala de toda el Área Central

En el punto 4 del Producto 3, “Reconocimiento General de la Situación Tendencial del Área Central”, desde el enfoque técnico y escala de toda el Área Central, se plantearon cuatro temas clave –para los cuales se señalaron los problemas, causas y tendencias– que surgieron como síntesis del análisis del Área Central: espacio público, actividades, movilidad, población y gestión urbana.

Por otra parte, según la percepción de los actores, los temas clave que se destacaron son los siguientes: falencias de la estructura física y de servicios e infraestructura, congestión y movilidad conflictiva, baja calidad ambiental urbana, decrecimiento de la población, marginalidad social-discriminación, dificultades para el desarrollo de actividades económicas y otras, invasión con usos privados en el espacio público, falta de apropiación de espacios de valor patrimonial y espacios públicos, discontinuidad política, burocracia y falta de comunicación, temáticas que se si bien están más desagregadas, se corresponden con los temas clave del enfoque técnico.

En función de ello, se formularon un conjunto de Objetivos y de Lineamientos a escala de toda el Área Central, que conformarían la base para el posible desarrollo de los perfiles que se proponen para las subáreas y corredores. Ellos son:

TEMA: ESPACIO PÚBLICO

Objetivos

- ✓ Mejorar la calidad del espacio público.
- ✓ Elevar la calidad ambiental.
- ✓ Mejorar el confort térmico.
- ✓ Ordenar el uso y promover una mayor apropiación y cuidado del espacio público.

Lineamientos

- ✓ Elaboración de un proyecto integral de intervención del espacio público del Área



Central, que incluya: diseño y correcta disposición del mobiliario, tipo de solados de las superficies horizontales en relación con el uso específico; sistematización de la señalética y cartelería comercial; diseño del tipo de iluminación según subáreas/corredores/nodos; otros.

- ✓ Generación de un sistema de espacios verdes públicos, incorporando nuevos espacios de permanencia articulados con los existentes.
- ✓ Generación de acciones tendientes a eliminar la ocupación ilegal y el vandalismo del espacio público.
- ✓ Formulación de estrategias de conservación y mantenimiento de edificaciones que conforman el borde público-privado para colaborar en generar una imagen urbana de mayor calidad paisajística.
- ✓ Formulación de estrategias de conservación y mantenimiento de edificaciones que constituyen bienes patrimoniales.
- ✓ Incorporación de arbolado urbano, de mayor superficie verde absorbente y de otros componentes naturales que aporten a un mejor manejo del confort ambiental (térmico, acústico, lumínico y aéreo).
- ✓ Generación de estrategias para la concientización y sensibilización sobre el uso y valor del espacio público.

TEMA: ACTIVIDADES

Objetivos

- ✓ Promover actividades programadas y controladas que otorguen vitalidad en horarios y días de bajo a nulo desarrollo funcional.
- ✓ Realizar un ordenamiento de usos del suelo y actividades, principalmente donde se presenten mayores incompatibilidades funcionales y tipológicas.
- ✓ Ampliar/diversificar la oferta de viviendas en el Área Central.
- ✓ Incorporar nuevos usos del suelo complementarios y dinamizadores en distintas zonas del Área Central.
- ✓ Promover/incentivar la renovación urbana en zonas con procesos de degradación, según cuidadosos criterios de conservación del patrimonio, consideración de usos actuales y de la población residente, beneficios ambientales y de calidad urbana.

Lineamientos

- ✓ Elaboración de un Cronograma/Calendario integral de eventos del Área Central, incorporando nuevas actividades, tanto eventuales como permanentes, que concentren la afluencia de usuarios, orientadas principalmente a las zonas de mayor inactividad.
- ✓ Resolución de la incompatibilidad funcional, mitigando sus efectos negativos, de manera de mantener la coexistencia de la diversidad de actividades.
- ✓ Distribución adecuada del uso del suelo residencial según diversas densidades poblacionales en función de la capacidad de la infraestructura y la posible mixtura con otras actividades compatibles.
- ✓ Incorporación de elementos atractores (equipamientos) y refuncionalización de edificaciones existentes, que sean convocantes y dinamizadores de nuevos usos vinculados a los mismos.



TEMA: MOVILIDAD

Objetivos

- ✓ Abordar la movilidad de manera integral, tanto en escalas como en variables intervinientes.
- ✓ Promover una circulación más fluida y permeable, tanto de personas como de distintos medios de movilidad, para mejorar el uso y calidad de los espacios de flujos y de las actividades vinculadas a los mismos.
- ✓ Promover un Área Central “accesible” para todos.

Lineamientos

- ✓ Planteo de un instrumento específico e integral de planificación y gestión de la movilidad que contemple la accesibilidad y circulación en el Área Central en relación con las escalas urbana, metropolitana y regional. Estudio desde un enfoque sistémico de las diversas variables intervinientes: socioeconómicas, físico-funcionales, institucionales y de gestión.
- ✓ Estudio de los posibles cambios de sentidos de circulación en algunas calles y avenidas (de simple a doble sentido), y evaluación de sus posibles impactos; estudio de los impactos de las obras recientes y a incorporar de equipamiento y viales (Casa de Gobierno Provincial, nuevo puente Mestre en la desembocadura Cañada-Río Suquía, otros).
- ✓ Estudio integral del problema de estacionamiento en el Área Central, vinculado a la circulación de vehículos particulares, al sistema de transporte público, a una posible movilidad alternativa, a normativas urbanas que promoverían indirectamente el cambio de uso/renovación de playas de estacionamiento.
- ✓ Revisión de la normativa de carga y descarga, y de acciones alternativas para el desarrollo adecuado de dicha actividad.
- ✓ Revisión/formulación de programas y/o proyectos de accesibilidad para todas las personas considerando las dificultades de aquéllas con distintos grados de discapacidades.
- ✓ Programación adecuada de los servicios tales como recolección de RSU, las obras en calzadas, otros, para reducir obstáculos que acrecientan la congestión vehicular.

TEMA: POBLACIÓN

Objetivos

- ✓ Promover el incremento de la población residente en el Área Central, principalmente en aquellas zonas donde su presencia actual y tendencial es baja o nula.
- ✓ Promover la integración del tejido social del Área Central.
- ✓ Mejorar la calidad urbana-ambiental y de habitabilidad.
- ✓ Afrontar el problema de población con NBI y personas en situación de calle.
- ✓ Abordar el tema de la venta ambulante informal.
- ✓ Identificar y abordar el problema de la marginalidad y discriminación de algunos grupos sociales.

Lineamientos

- ✓ Definición de estrategias de repoblamiento, considerando una adecuada



distribución y mixtura de la residencia con otras actividades, en función de la capacidad de la infraestructura y de los servicios requeridos, y contemplando instrumentos de acceso a la propiedad/alquiler de la vivienda.

- ✓ Elaboración de propuestas de programas de integración social.
- ✓ Elaboración de propuesta de equipamientos y espacios verdes como elementos integradores de grupos sociales.
- ✓ Elaboración de acciones orientadas al mejoramiento de la calidad urbana, tanto del espacio público como del espacio privado.
- ✓ Estudio de población con NBI y personas en situación de calle, planteando acciones que busquen reducir y/o eliminar dichas condiciones.
- ✓ Formulación de lineamientos/instrumentos para enfrentar el tema de la venta ambulante informal.
- ✓ Formulación de lineamientos/instrumentos para identificar y abordar el problema de la marginalidad y discriminación de algunos grupos sociales.

TEMA: GESTIÓN URBANA

Objetivos

- ✓ Generar herramientas de gestión urbana que instrumenten y viabilicen acciones concretas de política urbana para el Área Central: planes, programas, proyectos, otros.
- ✓ Contar con un Plan General del Área Central a partir del cual se puedan evaluar impactos positivos y negativos de distintos proyectos.
- ✓ Abordar las temáticas de movilidad, espacio público, patrimonio, actividades, vivienda, desde un enfoque integral y sistémico.
- ✓ Desarrollar la capacidad de gestión del Área Central como área piloto, en forma integral e interactoral, con el actor local estatal como el necesario líder del proceso.
- ✓ Ensayar en el Área Central acciones de modelos de gobernanza local.
- ✓ Articular e integrar las diversas dependencias municipales involucradas en la gestión del Área Central para optimizar las acciones para la recuperación de la misma.
- ✓ Realizar la revisión de las diversas normativas que regulan en distintos aspectos el desarrollo del Área Central con una mirada integral y sistémica.

Lineamientos

- ✓ Elaboración de un Plan Integral de Intervención del Área Central con carácter de Plan Especial, que incluya diversos programas y proyectos integrados.
- ✓ Estudio particularizado de la situación dominial de las propiedades del Área Central, y de los valores del suelo, factores clave posibilitantes y/o condicionantes del desarrollo urbano.
- ✓ Generación de instancias, procedimientos e instrumentos de participación e inclusión de redes de actores, con base en modelos innovadores de gobernanza que debieran ser considerados y avalados por la política municipal local, al tratarse de un estilo de toma de decisión más horizontal y cooperativo.
- ✓ Revisión de las normas urbanísticas actuales.
- ✓ Formulación de normas urbanísticas integrales que contemplen: usos del suelo dominantes, complementarios, condicionados y no permitidos, subdivisión parcelaria, intensidad y formas de ocupación del suelo (FOS, FOT, alturas de la



edificación, retiros) según usos, formas y dimensiones de parcelas existentes, anchos de calles; grados de completamiento del tejido urbano existente y según posibilidades de renovación urbana.

- ✓ Correlación de las normas urbanísticas con las normas edilicias y de habilitación de locales, con las de cartelería, de estacionamiento, con las de patrimonio, las ambientales, las de tránsito y transporte y con todas las normas vigentes para el Área Central.
- ✓ Elaboración de un compendio, ordenamiento y síntesis de las diversas normativas en distintas temáticas aplicables al Área Central.
- ✓ Generación de mecanismos que alienten el cuidado, mantenimiento y conservación de fachadas y veredas.

En el Cuadro adjunto, a partir de los temas clave/variables, problemas y causas reconocidos en el punto 4 del Producto 3, se plantean los Objetivos y Lineamientos por temáticas para facilitar una comprensión integral entre diagnóstico y propuestas.



CUADRO: DIAGNÓSTICO, TENDENCIAS, OBJETIVOS Y LINEAMIENTOS GENERALES DE INTERVENCIÓN EN EL ÁREA CENTRAL DESDE EL ENFOQUE TÉCNICO

TEMAS CLAVE / Variables de diagnóstico	PROBLEMAS	CAUSAS -Estructurales/ Coyunturales-	TENDENCIAS	OBJETIVOS	LINEAMIENTOS
ESPACIO PÚBLICO (EP) - Calidad del EP - Calidad ambiental - Apropiación /Uso del EP	Baja calidad del EP Baja calidad ambiental (del aire, sonora, visual). Confort térmico desfavorable. Vandalismo.	Inadecuada disposición de mobiliario urbano - obstáculos en la vía pública-. Mal estado y tratamiento de las calles -calzadas, veredas, peatonales- Deficiente iluminación. Escaso arbolado y diseño en general de los EP. Desorden en la	Si se mantiene la falta de criterio/diseño del EP, con disposición de elementos de manera aislada y desvinculada de otros usos y sin carácter funcional, estético y ambiental, el EP presentaría un elevado nivel de desorden, caos visual, dificultad para circular, estar, permanecer; desalentando su uso y/o creando nuevos espacios de conflictos. La falta de cuidado e incorporación de	Mejorar la calidad del espacio público. Elevar la calidad ambiental. Mejorar el confort térmico. Ordenar el uso y promover una mayor apropiación y cuidado del espacio público.	Elaboración de un proyecto integral de intervención del espacio público del Área Central, que incluya: diseño y correcta disposición del mobiliario, tipo de solados de las superficies horizontales en relación con el uso específico; sistematización de la señalética y cartelería comercial; diseño del tipo de iluminación según subáreas/corredores/nodos; otros. Generación de un sistema de espacios verdes públicos, incorporando nuevos espacios de permanencia articulados con los existentes.



		<p>señalización y cartelería.</p> <p>Mal estado y conservación de la edificación que conforma el borde público-privado.</p> <p>Impactos negativos de cloacas y pluviales.</p> <p>Falta de apropiación, cuidado y respeto del EP.</p> <p>Usos privados del EP.</p>	<p>arbolado y superficies verdes, aumentaría el discomfort térmico.</p> <p>La no inclusión de instrumentos o estrategias de conservación y mantenimiento de edificaciones que conforman el borde público-privado produciría un mayor perjuicio en la definición de la imagen del espacio urbano.</p>		<p>Generación de acciones tendientes a eliminar la ocupación ilegal y el vandalismo del espacio público.</p> <p>Formulación de estrategias de conservación y mantenimiento de edificaciones que conforman el borde público-privado para colaborar en generar una imagen urbana de mayor calidad paisajística.</p> <p>Formulación de estrategias de conservación y mantenimiento de edificaciones que constituyen bienes patrimoniales.</p> <p>Incorporación de arbolado urbano, de mayor superficie verde absorbente y de otros componentes naturales que aporten a un mejor manejo del confort ambiental (térmico, acústico, lumínico y aéreo).</p> <p>Generación de estrategias para la concientización y</p>
--	--	---	--	--	---



					sensibilización sobre el uso y valor del espacio público.
ACTIVIDADES - Temporalidad de uso - Diversidad de usos - Oferta de Vivienda	Pérdida de vitalidad, inactividad fuera del horario comercial. Cierta incompatibilidad de tipos edificatorios (ej. depósito-edificio de vivienda colectiva, o edificios de oficinas con vivienda incompatible). Eventos/manifestaciones (corte de calles) vs. libre circulación y acceso. Zonas con muy bajo porcentaje de uso de suelo residencial (baja vitalidad /mixtura).	Falta de actividades, en gran parte del Área Central, fuera del horario comercial. Inseguridad (ante la falta de movimiento de personas y de circulación constante). Construcción de galpones, depósitos, previos a la norma, lo que dificulta la coexistencia con posibles renovaciones para vivienda.	Si no se plantearan estrategias de repoblamiento del área central, ni se abordara la cuestión del hábitat (según demandas sociales), y se dejara el horario y la oferta de actividades actuales, es posible que el Área Central acentúe aún más su degradación, ya que otras zonas de la ciudad, mediante elementos atractores, presentan mayor competencia y poder convocante. El centro se vaciaría de actividades fuera del horario comercial-administrativo.	Promover actividades programadas y controladas que otorguen vitalidad en horarios y días de bajo a nulo desarrollo funcional. Realizar un ordenamiento de usos del suelo y actividades, principalmente donde se presenten mayores incompatibilidades funcionales y tipológicas. Ampliar/diversificar la oferta de viviendas en el Área Central. Incorporar nuevos usos del suelo complementarios y dinamizadores en distintas zonas del Área Central. Promover/incentivar la renovación urbana en zonas con procesos de degradación, según cuidadosos criterios de conservación del patrimonio,	Elaboración de un Cronograma/Calendario integral de eventos del Área Central, incorporando nuevas actividades, tanto eventuales como permanentes, que concentren la afluencia de usuarios, orientadas principalmente a las zonas de mayor inactividad. Resolución de la incompatibilidad funcional, mitigando sus efectos negativos, de manera de mantener la coexistencia de la diversidad de actividades. Distribución adecuada del uso del suelo residencial según diversas densidades poblacionales en función de la capacidad de la infraestructura y la posible mixtura con otras actividades compatibles.



				consideración de usos actuales y de la población residente, beneficios ambientales y de calidad urbana.	Incorporación de elementos atractores (equipamientos) y refuncionalización de edificaciones existentes, que sean convocantes y dinamizadores de nuevos usos vinculados a los mismos.
MOVILIDAD - Nivel de circulación - Nivel de Accesibilidad	<p>Estructura física limitada, heredada desde la fundación de la ciudad, con un perfil transversal de las calles con poca capacidad para alojar flujos demandantes.</p> <p>Congestión / Saturación de calzadas, bajo y muy bajo nivel de circulación y acceso al AC en horas pico, o por eventuales circunstancias (manifestaciones, cortes por arreglos, etc.).</p>	<p>Sistema de transporte público concéntrico.</p> <p>Uso indiscriminado de vehículos particulares.</p> <p>Autos estacionados en zonas no habilitadas.</p> <p>Horarios inadecuados para ciertos servicios (por ej. recolección de RSU en horas pico).</p> <p>Presencia de calles peatonales y la restricción de circulación por</p>	<p>Si no se tomaran medidas estructurales y coyunturales para el abordaje de la movilidad en el AC (estrechamente vinculada con la escala urbana en general), el caos, molestias, disgustos que representa el tránsito en el Área se elevarían y repercutirían directamente en expulsar habitantes, visitantes y usuarios, porque los impactos negativos de acceder y circular por el Área serían altos respecto de los beneficios de llegar e ir al AC.</p>	<p>Abordar la movilidad de manera integral, tanto en escalas como en variables intervinientes.</p> <p>Promover una circulación más fluida y permeable, tanto de personas como de distintos medios de movilidad, para mejorar el uso y calidad de los espacios de flujos y de las actividades vinculadas a los mismos.</p> <p>Promover un Área Central “accesible” para todos.</p>	<p>Planteo de un instrumento específico e integral de planificación y gestión de la movilidad que contemple la accesibilidad y circulación en el Área Central en relación con las escalas urbana, metropolitana y regional. Estudio desde un enfoque sistémico de las diversas variables intervinientes: socioeconómicas, físico-funcionales, institucionales y de gestión.</p> <p>Estudio de los posibles cambios de sentidos de circulación en algunas calles y avenidas (de simple a doble sentido), y evaluación de sus posibles impactos; estudio de los</p>



	<p>Pocas vías pasantes en algunas zonas.</p> <p>Incompatibilidad de usos-circulación (carga / descarga) Impactos ambientales.</p>	<p>vehículos particulares.</p> <p>Necesidad de revisión de la normativa (decreto) de carga y descarga.</p>			<p>impactos de las obras recientes y a incorporar de equipamiento y viales (Casa de Gobierno Provincial, nuevo puente Mestre en la desembocadura Cañada-Río Suquía, otros).</p> <p>Estudio integral del problema de estacionamiento en el Área Central, vinculado a la circulación de vehículos particulares, al sistema de transporte público, a una posible movilidad alternativa, a normativas urbanas que promoverían indirectamente el cambio de uso/renovación de playas de estacionamiento.</p> <p>Revisión de la normativa de carga y descarga, y de acciones alternativas para el desarrollo adecuado de dicha actividad.</p> <p>Revisión/formulación de programas y/o proyectos de accesibilidad para todas las personas considerando las dificultades de aquellas con</p>
--	---	--	--	--	--



					<p>distintos grados de discapacidades.</p> <p>Programación adecuada de los servicios tales como recolección de RSU, las obras en calzadas, etc., para reducir obstáculos que acrecientan la congestión vehicular.</p>
<p>POBLACIÓN - Dinámica demográfica - Nivel de Integración Social - Calidad de vida / calidad urbana - Cobertura de Necesidades básicas</p>	<p>Decrecimiento de la población (ver información presentada sobre variaciones intercensales del ÁC según censos nacionales).</p> <p>Fragmentación social, socioespacial. Zonas internas del área -subáreas, tramos de corredores, etc.- con determinado usuario, residente,</p>	<p>Falta de competitividad del Área Central para retener población respecto a otras áreas de la ciudad o fuera de ésta. Posiblemente la calidad urbana, ambiental, la habitabilidad y problemática del Área Central desaliente la permanencia en la misma. Se trabaja pero no se vive, se realizan trámites o</p>	<p>Es posible que se agudice un mayor despoblamiento, en el caso de no plantearse estrategias de repoblamiento y de mejoramiento de calidad urbana en el ÁC, en función de una profunda lectura de las causas negativas que originan la falta de residentes en varias zonas, considerando la capacidad de infraestructuras y de beneficios sociales, económicos,</p>	<p>Promover el incremento de la población residente en el Área Central, principalmente en aquellas zonas donde su presencia actual y tendencial es baja o nula.</p> <p>Promover la integración del tejido social del Área Central.</p> <p>Mejorar la calidad urbana-ambiental y de habitabilidad.</p> <p>Afrontar el problema de población con NBI y personas en situación de calle.</p> <p>Abordar el tema de la venta</p>	<p>Definición de estrategias de repoblamiento, considerando una adecuada distribución y mixtura de la residencia con otras actividades, en función de la capacidad de la infraestructura y de los servicios requeridos, y contemplando instrumentos de acceso a la propiedad/alquiler de la vivienda.</p> <p>Elaboración de propuestas de programas de integración social.</p> <p>Elaboración de propuesta de equipamientos y espacios</p>



	<p>obteniendo en varios casos una segmentación residente-usuario, usuario-usuario, etc.</p> <p>Vendedores informales, ambulantes.</p> <p>Personas en situación de calle.</p> <p>Pautas culturales encontradas.</p> <p>Tugurización en determinadas zonas.</p>	<p>compras, otras actividades.</p> <p>Las causas de tugurización están vinculadas a situaciones económicas extremas, que presentan altos niveles de NBI, y que se relacionan con la marginalidad y discriminación de algunos grupos sociales.</p>	<p>ambientales, revisión normativa según fraccionamiento y dominio del suelo, etc.</p> <p>Asimismo se observan tendencias positivas en algunas zonas y corredores como Bv. Illia y Cañada, donde la normativa de ocupación y la demanda de inversiones en inmuebles, fomenta la renovación edilicia y la radicación de nueva y más población.</p> <p>En la etapa de propuesta para los perfiles, se podrían plantear hipótesis de crecimiento poblacional.</p> <p>El abordaje del AC sin una mirada de integración social promovería una mayor brecha social manifestada en una</p>	<p>ambulante informal.</p> <p>Identificar y abordar el problema de la marginalidad y discriminación de algunos grupos sociales.</p>	<p>verdes como elementos integradores de grupos sociales.</p> <p>Elaboración de acciones orientadas al mejoramiento de la calidad urbana, tanto del espacio público como del espacio privado.</p> <p>Estudio de población con NBI y personas en situación de calle, planteando acciones que busquen reducir y/o eliminar dichas condiciones.</p> <p>Formulación de lineamientos/instrumentos para enfrentar el tema de la venta ambulante informal.</p> <p>Formulación de lineamientos/instrumentos para identificar y abordar el problema de la marginalidad y discriminación de algunos grupos sociales.</p>
--	---	---	---	---	--



			sociedad fragmentada, con conflictos sociales y fuertes encuentros de intereses y pautas culturales.		
GESTIÓN URBANA - Variedad de instrumentos de Gestión - Capacidad de Gestión local - Nivel de gobernanza	<p>Incongruencias, superposiciones de criterios, inoperancias de ciertas normativas urbanas.</p> <p>Limitados instrumentos de gestión que no logran abordar las causas de los problemas del Área Central.</p> <p>Atomización en la estructura municipal de áreas, dependencias, recursos humanos, recursos físicos, otros, que dificultan gravemente tanto el</p>	<p>Falta de normativas o compendios ordenadores de la normativa existente.</p> <p>Muy baja incorporación de instrumentos de gestión innovadores y/o adecuados para nuestros contextos institucionales, políticos y socioeconómicos.</p>	<p>El sostenimiento de instrumentos y recursos (humanos, físicos, legales, etc.) que no aporten, sino dificulten la gestión, sin coordinación, articulación, comunicación que involucre los distintos intereses de los actores del Área (influyentes y no influyentes, generadores de problemas y afectados por los mismos), incentivarán mayor descontrol, desmanejo, escalada y multiplicación de las problemáticas del AC.</p> <p>Sin gestión que</p>	<p>Generar herramientas de gestión urbana que instrumenten y viabilicen acciones concretas de política urbana para el Área Central: planes, programas, proyectos, otros.</p> <p>Contar con un Plan General del Área Central a partir del cual se puedan evaluar impactos positivos y negativos de distintos proyectos.</p> <p>Abordar las temáticas de movilidad, espacio público, patrimonio, actividades, vivienda, desde un enfoque integral y sistémico.</p> <p>Desarrollar la capacidad de gestión del Área Central como área piloto, en forma integral e</p>	<p>Elaboración de un Plan Integral de Intervención del Área Central con carácter de Plan Especial, que incluya diversos programas y proyectos integrados.</p> <p>Estudio particularizado de la situación dominial de las propiedades del Área Central, y de los valores del suelo, factores clave posibilitantes y/o condicionantes del desarrollo urbano.</p> <p>Generación de instancias, procedimientos e instrumentos de participación e inclusión de redes de actores, con base en modelos innovadores de gobernanza que debieran ser considerados y avalados por la política municipal local, al</p>



	<p>abordaje de problemas complejos como simples.</p> <p>Bajo nivel de gobernanza, con ciertas iniciativas de co-gestión público-privadas que aportaron positivamente hacia un buen accionar.</p>		<p>contemple el concepto de gobernanza, con participación y/o inclusión, se podría derivar en aumentar conflictos existentes y/o generar nuevos.</p> <p>La implementación de nuevos proyectos de desarrollo en el AC, como las obras programadas, representa una tendencia positiva alentadora.</p> <p>En este escenario tendencial se enfatizarían algunos impactos en enclaves como la Casa de Gobierno Provincial, y posiblemente surgirán nuevos impactos de otra institución catalizadora como sería el Concejo Deliberante -a reiniciarse su construcción según</p>	<p>interactoral, con el actor local estatal como el necesario líder del proceso.</p> <p>Ensayar en el Área Central acciones de modelos de gobernanza local.</p> <p>Articular e integrar las diversas dependencias municipales involucradas en la gestión del Área Central para optimizar las acciones para la recuperación de la misma.</p> <p>Realizar la revisión de las diversas normativas que regulan en distintos aspectos el desarrollo del Área Central con una mirada integral y sistémica.</p>	<p>tratarse de un estilo de toma de decisión más horizontal y cooperativo.</p> <p>Revisión de las normas urbanísticas actuales. Formulación de normas urbanísticas integrales que contemplen: usos del suelo dominantes, complementarios, condicionados y no permitidos, subdivisión parcelaria, intensidad y formas de ocupación del suelo (FOS, FOT, alturas de la edificación, retiros) según usos, formas y dimensiones de parcelas existentes, anchos de calles; grados de completamiento del tejido urbano existente y según posibilidades de renovación urbana.</p> <p>Correlación de las normas urbanísticas con las normas edilicias y de habilitación de locales, con las de cartelería, de estacionamiento, con las de patrimonio, las ambientales, las de tránsito y transporte y con</p>
--	--	--	---	--	---



			anuncios oficiales-		<p>todas las normas vigentes para el Área Central.</p> <p>Elaboración de un compendio, ordenamiento y síntesis de las diversas normativas en distintas temáticas aplicables al Área Central.</p> <p>Generación de mecanismos que alienten el cuidado, mantenimiento y conservación de fachadas y veredas.</p>
--	--	--	---------------------	--	---



2.3. Perfiles a escala de las subáreas

Para el planteo de los perfiles de desarrollo a escala de las subáreas, se señalan los siguientes *ejes directores* que se visualizan como pertinentes:

- Del centro al borde y del borde al centro
- La individualización de subáreas catalizadoras/promotoras
- La integración espacial y social
- El barrio de algunos y el lugar de todos
- La visión integral general y acciones específicas

La idea del concepto de “Del centro al borde y del borde al centro” surge de asumir lo que formula el Arquitecto danés *Jan Gehl*² “*Hasta podríamos decir que la vida crece desde el borde hacia el centro*”. Tal como se ha señalado en el Diagnóstico, el Área Central de la ciudad de Córdoba tiene su centro histórico-fundacional de alto valor identitario y patrimonial, con intensa actividad comercial, administrativa, financiera y cultural, y un borde conformado por el Corredor frentista a los bulevares Perón-Guzmán-Mitre que hoy tiene escasa vitalidad urbana y baja calidad paisajístico-ambiental, pero que tiene un alto potencial de desarrollo, y entre ambos, existen subáreas que evidencian distintos procesos, de mayor a menor deterioro, de mayor a menor dinámica urbana, con signos de alerta respecto del compromiso de la vitalidad y habitabilidad de toda el Área Central, si no se generan acciones que reviertan esos procesos. Por lo que se podría hipotetizar que dinamizando ese borde, incorporando actividades innovadoras y atractoras de visitantes y residentes, se podrían generar entre el borde y el centro, flujos de relaciones –desde el centro al borde y viceversa– que tendrían un impacto positivo en toda el Área Central.

Por otra parte, para la formulación de los perfiles por subáreas, se definió el carácter esencial de la visión que cada tipo de subárea tendría en relación al perfil futuro que se prefigura para cada una. Para ello, se plantean los siguientes tipos de subáreas: una subárea de acción innovadora y cuatro subáreas de acción prioritaria, señalando a dos de ellas como dinamizadoras de otros procesos en el entorno próximo. Para cada una de las subáreas se consideraron nodos y corredores inscriptos en las mismas. A continuación, se sintetizan los perfiles propuestos para estas subáreas

➤ **Súbarea de Acción Innovadora (SAI)** **SAI Casco Fundacional**

El perfil de esta subárea se fundamenta en el rol turístico, cultural y comercial, específicamente, a partir de componentes ya consagrados y validados, se trata de:

- INNOVAR en acciones de PUESTA EN VALOR y CONSERVACIÓN del patrimonio existente, principalmente por un lado, en lo potencial (lo no estudiado o conocido respecto al patrimonio –tangible/intangible–, lo no intervenido aún); y por el otro, en la conservación de bienes patrimoniales con uso residencial.

² Gehl Jan. Ciudades para la gente. Ediciones Infinito. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. 2014.



- INNOVAR en acciones de FORTALECIMIENTO Y DESARROLLO de la actividad comercial, tanto acciones estructurales como circunstanciales/eventuales, aumentando el poder convocante, “disfrutar ir a comprar al centro”, ¿por qué ir a comprar al centro? Ej. “El Centro como Shopping a cielo abierto” ¿Qué condiciones debieran darse?
- INNOVAR en acciones de NUEVAS EXPERIENCIAS TURÍSTICAS, enriqueciendo los circuitos turísticos básicos, y ampliándolos con nuevos productos.

Nodo Central. Plaza San Martín-Cabildo-Catedral.

Entendido como el corazón del centro. El perfil de la subárea demandaría aquí intervenciones que se extiendan a otros nodos próximos, tanto a nivel de espacio público como de oferta de actividades y acciones en bordes consolidados. Descomprimir ciertas concentraciones que se superponen y no aportan a la puesta en valor del nodo (eventos, actividades, etc.); intervenciones necesarias principalmente en el borde Norte y calle Rosario de Santa Fe.

Acciones de integración e inclusión social también son necesarias en este lugar.

Nodo Mercado Sur

La particular situación espacial (pozo), del trazado (pequeñas manzanas con pasajes), y las actividades económicas de venta mayoristas/minoristas y del mercado propiamente dicho (abastecimiento y estación-parada de interurbanos), requieren una acción singular de INTEGRACIÓN espacial, y de actividades y usos.

Experiencias previas en el edificio del Mercado (Centro Cultural proyectado por Clorindo Testa, por ej.) evidencian demandas de intervención en la zona.

El desafío: integrarlo posiblemente con el Mercado Norte, generar oferta gastronómica interna y externamente vinculada a la venta de productos del mercado.

Fortalecer la integración con la propuesta de Córdoba de las Campanas.

Corredor Gral. Paz / Nodo Plaza de los Presidentes Argentinos Cordobeses (ex plaza Gral. Paz)

El nodo de la Plaza de los Presidentes Argentinos Cordobeses constituye una gran deuda desde el momento de su última intervención. Es un espacio abierto público con riqueza por el tamaño que tiene, pero con carencias de diseño y necesidades prioritarias de intervención, tanto en su interior como en el borde construido. Es posible que se necesite una revisión de la normativa de ocupación del suelo de lotes frentistas y acciones de promoción de actividades programadas y eventuales en este espacio.

➤ **Subáreas de Acción Prioritaria Dinamizadoras**

1. SAPD Frente Costero

Desarrollo de emprendimientos inmobiliarios, equipamientos o sedes corporativas de oficinas y empresas. Se apuesta a la culminación de equipamientos urbanos como el Concejo Deliberante de la ciudad o emprendimientos inmobiliarios como el aprobado de los ex Molinos, sumado a la convivencia de estos con residencias y una recuperación integral del espacio público del río Suquía como el “gran” espacio abierto público del Área Central y la ciudad.

Este proceso de renovación urbana implica una variedad de acciones para mejorar las condiciones para la misma.



Potencial Nodo institucional en la intersección de la calle Rivadavia con el Bv. Guzmán, evaluando la posibilidad de ubicar un equipamiento de usos mixtos, con vocación convocante y concentradora y catalizadora, al mismo tiempo, de funciones en su entorno próximo (Concejo Deliberante del otro lado del río); calle Rivadavia como conectora entre ambos Mercados (Norte y Sur).

2. SAPD Mercado Norte

Desarrollo y refuerzo de especializaciones funcionales de actividades comerciales y de servicios. Reconocimiento masivo de esta área como la que provee de productos y servicios al Área Central. Extensión del horario de funcionamiento para el desarrollo del nodo gastronómico-cultural del Mercado Norte, como un potencial servicio al turista. Posible convivencia de esta dinámica con pequeños puntos culturales independientes que dinamicen en conjunto el sector fuera del horario comercial. Todos estos usos mixturados con actividad residencial de media densidad, apelando a la renovación urbana, lo que implica un cambio de normativa.

➤ **Subáreas de Acción Prioritaria (SAP)**

1. SAP Plaza Colón-Alberdi Norte

Vocación residencial de media densidad a partir de la renovación urbana. Tendencia de renovación similar a lo que sucede en el barrio Alberdi. Edificación de planta baja más 4/5 pisos, mixturada con uso del suelo comercial y de servicios a la residencia e instituciones.

2. SAP San Roque

Consolidación de su perfil incipiente de instituciones y oficinas profesionales, mixturada con vivienda en media densidad y hotelería, aprovechando su posición estratégica intermedia al casco fundacional y a la Terminal de Ómnibus y Estación Mitre.

Potencial Nodo institucional y/o espacial en remate de Rosario de Santa Fe con Bv. Guzmán (Casa de Gobierno Provincial). Sería conveniente estudiar los lotes vacantes en este encuentro de calles (dimensiones, propietarios, etc.), para orientar usos y morfología resultante según normativa, y considerar el diseño de un espacio público integrador.

Implementación del Proyecto Corredor Turístico San Jerónimo-27 de abril.

Revitalización y nuevos usos del Nodo San Roque.

➤ **Otras acciones necesarias**

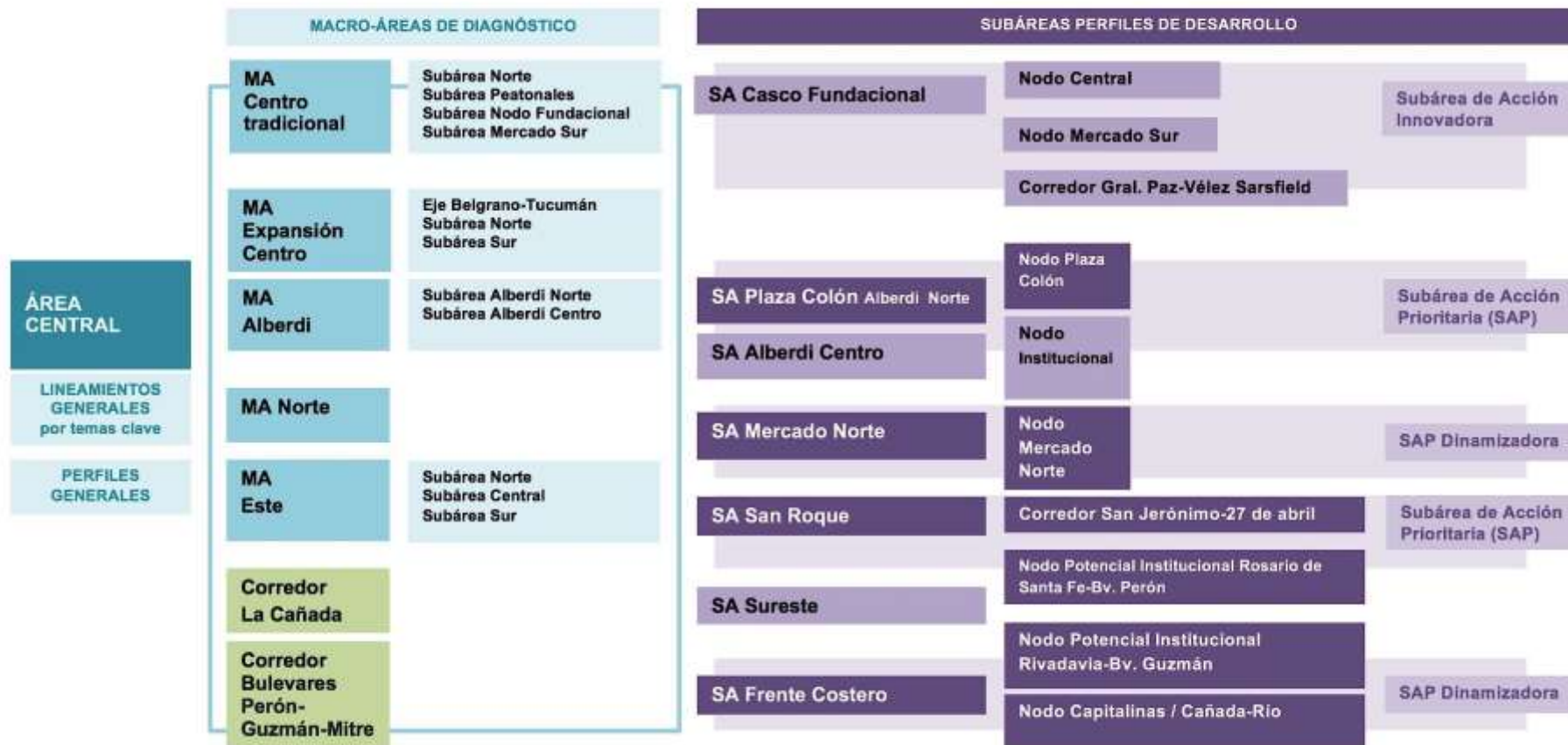
Corredor La Cañada

Demanda una intervención para la conformación de un espacio público accesible, con oferta de disfrute y uso, sea para circulación, permanencia, etc.

En el esquema que se adjunta, se sintetiza la propuesta de perfiles de desarrollo con base en el diagnóstico por macro-áreas/subáreas y corredores. En el Anexo 1, se pueden visualizar en gráficos conceptuales, las ideas de propuestas espacializadas.



**Esquema MACRO-ÁREAS (MA), SUBÁREAS (SA), NODOS, CORREDORES
MACRO-ÁREAS DE DIAGNÓSTICO / SUBÁREAS DE DESARROLLO**





3. Propuesta metodológica de trabajo con actores locales

3.1. Introducción

El presente apartado conforma una propuesta de trabajo para la priorización de problemas y necesidades por parte de los actores presentes en el Área Central y para lograr consensos respecto a los posibles perfiles que pueden desarrollarse en las subáreas identificadas. Se entiende que la propuesta puede funcionar como plataforma para la elaboración de un futuro Plan Especial y/o Integral del Área Central favoreciendo la generación de condiciones para el trabajo intersectorial público-privado.

La propuesta se desprende de los relevamientos¹ hechos en los Productos 1, 3 y 4 de este “Estudio del Área Central”, y busca ofrecer herramientas que permitan trabajar sobre los problemas y conflictos detectados como forma de evitar posibles inconvenientes en la elaboración y ejecución del plan.

Como es sabido, los marcos actuales de gestión otorgan por medio de la gobernanza y la descentralización de recursos y tareas, un rol protagónico y determinante a los gobiernos locales. La gobernanza, entendida como la forma de gestión que se sustenta en mecanismos de gestión público-privada afianzados en trabajos en red y el liderazgo compartido, es el modo que puede otorgarle mayor fortaleza y permanencia a las políticas y las decisiones que se pretenden implementar desde el poder público. A su vez el espacio urbano es el resultado de una historia, una obra de “agentes”, de “sujetos” colectivos que operan, en función del lugar que ocupan en el espacio social, emitiendo y formando de manera discontinua (relativamente) capas de espacio (Lefebvre, 1972). De hecho, no existe un espacio urbano, sino espacios urbanos, espacios diferenciados, calificados, distintos del espacio geométrico o geográfico. Los espacios son realizaciones, inclusiones en la simultaneidad del mundo externo de una serie de tiempos, de ritmos de la ciudad (Lefebvre, 1971). Es por esto que hablaremos de territorio para referirnos al espacio urbano.

La propuesta que aquí se presenta busca plantear una metodología que pueda contemplar esta complejidad y trabaje por el desarrollo local, es decir, por la ampliación de posibilidades y potencialidades de todos los que conforman el territorio. Esto implica atender y considerar las distintas posiciones (y recursos materiales, simbólicos y políticos) con los que asistirán los actores a los espacios convocados para construir acuerdos que los contemplen.

3.2. Fundamentación

Los datos relevados indican que el 70 % de los usuarios trabaja en el centro; un 62,62% de usuarios que trabaja en el centro, declararon asistir todos los días laborables de la semana. A su vez, la mayor parte de los encuestados son residentes de la ciudad de Córdoba (88,79%) lo que significa que un número muy alto de

¹ Entrevistas a actores claves, encuestas a residentes, usuarios y comerciantes, análisis de datos primarios y secundarios sobre equipamiento, infraestructura y otros aspectos físicos.



habitantes de la ciudad realiza sus actividades diarias en condiciones definidas por ellos mismos como poco satisfactorias. Indica además que otros aspectos valorados muy positivamente (como el patrimonio y la presencia de turistas) se encuentran sub aprovechado actualmente.

Por otro lado, el estudio de actores develó la complejidad de los problemas presentes dada la cantidad de variables y actores involucrados en ellos y también los conflictos que suscitan y la necesidad de trabajar de forma colaborativa para superarlos. El conflicto y el antagonismo son inherentes al espacio urbano por lo que se entiende a la ciudad como resultado de las interacciones, estrategias, éxitos y fracasos de los distintos agentes sociales que la disputan en cada momento histórico (Lefebvre, 1969 y 1972 y Renna, 2008 y 2010, citados por Capdeville, 2014).

Se observan algunas diferencias en las opiniones de quienes representan a sectores (considerados actores claves en este estudio) y el conjunto de usuarios, comerciantes y residentes (relevados en las encuestas), como por ejemplo, en relación a transporte público, espacios verdes o venta ambulante. Estos datos indican ue es necesario conocer esas opiniones puesto que las dificultades actuales expresadas por las organizaciones y los organismos públicos para sensibilizar e involucrar al conjunto de actores podrían estar dadas por estas diferencias.

El Área Central ha sido objeto de múltiples propuestas y muchos de sus actores claves han participado de instancias previas por lo que cuentan con experiencias y herramientas que pueden ser canalizadas en los futuros lineamientos y propuestas. La presencia específica de ADEC, y su experiencia reconocida a nivel internacional, es una fortaleza en sí misma².

Existen sin embargo algunas reticencias, producto también de aquellas experiencias que no lograron sostenerse en el tiempo por falta de mecanismos que garantizaran su continuidad. No obstante, el estudio de actores develó una predisposición alta hacia el trabajo concertado público-privado y la presencia de un número variado y potente de nuevos actores que podrán ser convocados para ampliar y revitalizar las redes, las experiencias y las expectativas.

Es imprescindible atender a estas cuestiones y otorgar un marco de trabajo estable y confiable que sea interpretado como una oportunidad y como un espacio donde sea posible reconocer los resultados esperados en un espacio temporal concreto. Los problemas detectados indican la necesidad de comenzar a actuar de forma concertada y en base a pautas compartidas. La elaboración de un Plan es prioritaria, pero resulta

² El estudio "Mecanismos de gestión público-privada para el desarrollo económico territorial" (FOMIN, 2016) que recupera experiencias de gestión público-privado en Iberoamérica, reconoce la relevancia de la agencia en la región y sus fortalezas como nexo que trabaja por la constitución de visiones compartidas entre lo público y lo privado. El documento dice expresamente: "ADEC se ha puesto a la vanguardia en el desarrollo económico territorial. Ha logrado constituirse en un puente entre los sectores público y privado apoyando nuevas formas de alianzas para consolidar a las pequeñas y medianas empresas (PYME) y cierra una brecha en el panorama institucional de la región" (FOMIN, 2016: 110).



fundamental que las acciones que actualmente se despliegan en el Área Central sean sometidas ya a un proceso de evaluación y consenso en relación al escenario deseado que se busque construir.

Asociado a esto, los datos indican la necesidad de encarar una política definida de fortalecimiento interno de la Municipalidad. Si bien se encuentra en marcha gracias al trabajo de capacitación que promueve el Instituto de Formación y Selección de Servidores Públicos de la Municipalidad de Córdoba, es imprescindible trabajar por instancias de mayor colaboración e interconectividad de las propias áreas gubernamentales.

3.3. Propuesta metodológica

A partir de las consideraciones expuestas la propuesta plantea modalidades de trabajo diferenciadas para lograr un mejor y más fructífero trabajo conjunto.

Se plantea una estrategia de trabajo para el sector público con miras a generar las condiciones necesarias para el trabajo intersectorial que debiera desarrollarse posteriormente.

Se definen tres fases de las que se obtendrán productos específicos. La primera en la que se buscará generar las condiciones necesarias por medio del fortalecimiento institucional y el completamiento de datos generados por el sector público municipal. La segunda en la que se buscará ampliar el diagnóstico técnico y elaborar uno técnico perceptivo que incluya aportes de los distintos actores así como priorización de problemas y necesidades. Y la etapa de validación de los posibles perfiles de desarrollo en las subáreas identificadas, etapa que debiera funcionar además como plataforma para la formulación del futuro plan y los mecanismos públicos- privados que se requiere implementar.

El resultado esperado apunta a la conformación de mecanismos de gestión público-privado que trabajen por el desarrollo económico territorial y que permitan comenzar a regular y/o mediar en las intervenciones que se realizan en el Área Central mientras se trabaja en la formulación del futuro plan.

Se plantea un trabajo que retome la información sistematizada y analizada en el presente Estudio, como base para un trabajo que amplíe y profundice sus alcances por medio del trabajo multisectorial y participativo de los actores detectados.

❖ Actividades y productos:

El desarrollo de las fases implica la ejecución de actividades y el logro de productos específicos ejemplificados en el siguiente cuadro:



Fase	Actividades	Técnicas propuestas	Producto
<p>1. Preparación y generación de condiciones</p>	<p>Talleres de fortalecimiento de las áreas municipales.</p> <p>Completamiento de datos por medio del volcamiento de datos disponibles en las áreas municipales o la realización de nuevos relevamientos.</p> <p>Definición de estrategias para para el mejoramiento del desempeño y oferta de servicios del sector público.</p> <p>Asignación de personal para el trabajo intersectorial de Fase 2.</p>	<p>Sondeo sobre información generada por áreas, ubicación, formatos y disponibilidad</p> <p>Elaboración de base de datos con información disponible, organizada y sistematizada.</p> <p>Árbol de problemas.</p> <p>Matriz reflexiva.</p>	<p>. Diagnóstico técnico completo.</p> <p>. Estrategias definidas para el mejoramiento del desempeño y oferta de servicios del sector público.</p> <p>. Equipos municipales conformados para el trabajo intersectorial.</p>
<p>2. Elaboración del Diagnóstico Técnico Perceptivo: priorización de necesidades y problemas e identificación de fortalezas y oportunidades</p>		<p>Ponderación por puntos.</p> <p>Sociograma.</p>	<p>. Priorización de problemas y necesidades.</p> <p>. Reconocimiento de fortalezas (listado y categorización de actores en relación con aportes posibles).</p>



3. Formulación de acuerdos y visiones generales compartidas, validación de los posibles perfiles de desarrollo en las subáreas identificadas	Talleres intersectoriales.	Ponderación de fortalezas y debilidades.	. Validación de perfiles definidos. . Reconocimiento de actores con capacidad de trabajar en ellos. . Evaluación de fortalezas y debilidades de cada perfil.
--	----------------------------	--	--

❖ **Metodologías propuestas para cada fase**

Fase 1. Preparación y generación de condiciones *Trabajo con actores gubernamentales*

Como fuera señalado, el punto de inicio debería ser un trabajo de fortalecimiento de la Municipalidad y sus estructuras de trabajo. La elaboración del Plan requerirá disponibilidad de datos y disponibilidad de los equipos técnicos para trabajar de forma intersectorial y multidisciplinar, así como mejorar su capacidad de respuesta frente a los problemas detectados.

La Municipalidad no cuenta con experiencias sostenidas en este sentido, por lo que se propone elaborar un *plan piloto* para trabajar sobre el Área Central con el objetivo de que sus resultados (metodológicos) puedan sistematizarse y ampliarse al resto de las áreas de trabajo.

El *plan piloto* debería desarrollarse a través de plenarios y talleres que permitan el trabajo al interior de las áreas municipales y entre las áreas. La modalidad y la frecuencia de los talleres deben ser pensadas para lograr, por un lado, la revisión de la información relevada en este trabajo, y por otro, su completamiento.

Para el inicio, debe organizarse un plenario general al que serían convocadas todas las áreas municipales con injerencia o con capacidad de intervenir en el Área Central, para la presentación del *plan piloto*, sus objetivos y alcances, así como el estudio de diagnóstico elaborado.

El siguiente paso será un trabajo en talleres por área donde éstas puedan evaluar los datos utilizados en el diagnóstico así como la posibilidad que de que el área aporte nuevos datos para profundizar y ampliar el diagnóstico. Cada área elaborará un plan de tareas para completar esa información y luego de un plazo estipulado (no mayor a dos semanas), se realizará un nuevo plenario donde cada área presentará los datos obtenidos para el completamiento del diagnóstico.



La segunda etapa del plan contempla la autoevaluación de las modalidades de trabajo de los equipos técnicos y operativos y la formulación de mejoras para esas modalidades.

Se propone la generación de un nuevo planario en el que se identifique la serie de acciones y actividades que lleva adelante la Municipalidad estableciendo aquéllas que se implementan en colaboración con otras áreas municipales, otras dependencias estatales (provinciales o nacionales) u organismos no gubernamentales.

Se conformarán equipos de trabajo para hacer una evaluación pormenorizada de esas actividades, describiendo los modos en que se realizan y las dificultades que se presentan. La metodología conocida como Árbol de Problemas resulta adecuada para trabajar estos aspectos³. Finalmente, los equipos deberán formular propuestas que permitan implementar mejoras sintetizadas en una matriz reflexiva.

La etapa deberá finalizar con un nuevo planario donde todos los equipos expongan sus resultados y se ofrezcan los insumos para la elaboración de un documento final.

El objetivo último de este plan piloto es preparar al personal técnico para el trabajo con el resto de los actores así como dotarlos de herramientas que permitan dar algunas respuestas a las cuestiones que aparecerán en esas instancias.

Fase 2. Elaboración de diagnóstico técnico perceptivo: priorización de necesidades y problemas e identificación de herramientas, recursos y potencialidades

Trabajo intersectorial con actores

La Fase 2 también se desplegará a partir de actividades desarrolladas en plenarios y talleres buscando favorecer el encuentro y el debate de distintos actores, así como el trabajo en temáticas específicas.

La elaboración del diagnóstico técnico perceptivo implica tres instancias: relevamiento de opiniones e incorporación de datos o perspectivas sugeridas, priorización de problemas y necesidades, y reconocimientos de fortalezas y oportunidades.

Fase 2.1: Presentación de resultados del Estudio del Área Central de la Ciudad de Córdoba; relevamiento de opiniones y aportes

En primera instancia, se ofrecerá una exposición sintética en la que se presentarán los resultados del “Estudio del Área Central de la Ciudad de Córdoba” a partir de la caracterización de las macro-áreas y subáreas, sus aspectos positivos, negativos y conflictos.

³ Como se sabe, esta metodología permite identificar y aunar criterios -por medio de un esquema sencillo- causas (raíces), problema central (tronco) y manifestaciones (ramificaciones). Es una metodología dinámica que permite organizar las concepciones que pudieran tener distintos actores en pos de definir líneas de actuación.



En segundo lugar, se solicitará la conformación de grupos de trabajo con representación de actores diversos (los grupos pueden ser organizados de forma aleatoria o según su injerencia en las macro y subáreas) para que formulen opiniones y aportes en relación a los aspectos presentados. El trabajo quedará plasmado en planos de las macro y subáreas donde los grupos escribirán sus opiniones y/o aportes en relación a las mismas. En caso de ser factible y necesario se podrán incorporar datos ofrecidos por los actores presentes.

El paso siguiente consiste en dimensionar y jerarquizar los problemas para establecer prioridades de actuación. Deberá elaborarse la lista de problemas identificados en el diagnóstico, localizarlos en las macro y sub-áreas, establecer si existen vínculos entre ellos y estipular las dificultades que generan para las actividades que se desarrollan en cada macro y subárea. Los participantes deberán definir la jerarquización de los problemas a partir de reconocer su extensión (manifestación en las macro y subáreas) e impacto en actividades que se desarrollan.

Para el reconocimiento de potencialidades y oportunidades se propone la revisión del mapa de actores.

Se solicitará que cada actor convocado se presente y describa las actividades que realiza en torno al Área Central, su localización y alcance, así como las interacciones que entabla con otros actores. La información será volcada en un esquema que permita definir:

- a) el tipo de actores presentes (elaboración de tipologías),
- b) su localización en el área,
- c) sus interacciones.

Para completar el esquema se solicitará opinión sobre otros actores que podrían ser convocados, consultados o involucrados.

En el paso siguiente, se pedirá a los actores que consideren cuáles son las herramientas y los marcos disponibles (legales, institucionales, etc.) para el tratamiento de esos problemas, incluyendo el expertise y los recursos de los actores presentes. En este punto pueden reconocerse las experiencias público-privadas o colaborativas previas, las lecciones aprendidas y las cuestiones negativas a considerar.

El resultado de todas estas instancias podrá ser plasmado en un nuevo documento que contenga el ***diagnóstico integral***.

Fase 3. Formulación de acuerdos y visiones generales compartidas. Validación de los posibles perfiles de desarrollo en las macro y subáreas identificadas y lineamientos generales



Para la validación de los perfiles propuestos, se propone una metodología de reconocimiento de fortalezas y debilidades que permita evaluarlos y, eventualmente, modificarlos.

Los perfiles serán presentados de forma esquemática identificando los problemas sobre los que actuarían, entendiendo esto como fortalezas. La evaluación se hará nuevamente por medio de grupos que discutirán estos aspectos tratando de identificar problemas que pudieran haber quedado por fuera del planteo ofrecido y posibles dificultades para su desarrollo. Estos aspectos serán englobados como debilidades. Los grupos deberán ponderar estos aspectos y establecer una calificación para cada perfil. Adicionalmente deberán considerarse los conflictos que existen o pudieran emerger en el marco del desarrollo de estos perfiles de modo de ser considerados por el plan.

El trabajo de cada grupo deberá exponerse para una discusión final de la que resulte la lista y la justificación de los perfiles aprobados de forma conjunta.

Para ilustrar lo expresado, se plantea un ejemplo de trabajo en perfiles. Para ello, se organizarán grupos de trabajo que recibirán las siguientes fichas para plasmar sus evaluaciones:

Caracterización y localización de problemas y conflictos. Perfiles			
Aspectos positivos y aspectos negativos	Problemas detectados, organizados según jerarquía elaborada en la etapa previa	Conflictos identificados	Perfil propuesto



Evaluación					
Problemas detectados	El perfil propuesto ¿trabaja o contribuye a resolverlo? (sí/no/en cierta medida)	Puntaje (total 10)	Conflictos identificados	El perfil propuesto ¿trabaja o contribuye a resolverlo? (sí/no/en cierta medida)	Puntaje (total 10)
Problema 1			Conflicto 1		
Problema 2			Conflicto 2		
Problema 3			Conflicto 3		
Problema 4			Conflicto 4		

Síntesis evaluación	Puntaje obtenido
Fortalezas	
Debilidades	

Evaluación y validación final: las calificaciones obtenidas por cada perfil serán presentadas en un plenario para identificar los perfiles aprobados. En caso de que surjan recomendaciones o consideraciones, serán incorporadas.

❖ **Consideración y fases sucesivas**

Con base en la experiencia recogida en la elaboración del “Estudio del Área Central de la Ciudad de Córdoba” se sugiere atender a las siguientes cuestiones:

- 1) Trabajar para lograr una convocatoria lo más amplia y pertinente posible⁴, esto es, actores con injerencia en el territorio, capaces de ofrecer aportes a los distintos momentos del proceso tanto como voluntad de hacerlo⁵. Es importante, como ya se dijo, contar con un número variado que garantice la diversidad de posiciones y propuestas que pueden existir respecto al área de trabajo. La selección de actores puede hacerse en base al mapa construido para este trabajo.
- 2) Se requiere definir un actor con capacidad de coordinar y convocar a otro conjunto de actores catalizadores con capacidad de influir a su vez sobre otra diversidad de actores. Este actor debe manifestar credibilidad frente a los actores a convocar, compromiso y recursos operativos para llevar adelante la tarea de coordinación. Como ha quedado expuesto, ADEC en colaboración y

⁴ En este trabajo, cuando hablamos de actores, hacemos referencia a personas o colectivos que nucleen a un conjunto de personas con intereses y concepciones similares en torno a los temas sobre los cuales actúan.

⁵ Es fundamental que las organizaciones convocadas garanticen la presencia de representantes de forma regular y constante. Un problema a evitar es la rotación de referentes y la llegada de nuevos representantes “desinformados” en distintas etapas del proceso. Las organizaciones deben garantizar la presencia de representantes permanentes y, en caso de que ocurran alternancias, deben contar con referentes que estén al tanto de los trabajos realizados. Para esto será fundamental que quienes participen del proceso desarrollen a su vez mecanismos de comunicación hacia el interior de las organizaciones a las que pertenecen.



con el compromiso de la Municipalidad, es el actor recomendado para esta tarea.

- 3) Se sugiere que la estrategia comunicativa y la tarea de convocar al resto de actores sea consensuada y no esté centralizada en un único actor, como forma de ampliar las posibilidades de recepción y llegada.
- 4) Se debe trabajar para que los objetivos y los logros esperados de la convocatoria sean correctamente interpretados por los convocados. En ocasiones los actores evalúan al trabajo intersectorial como “engorroso y poco efectivo”; de allí que resulta fundamental que se trabaje sobre aspectos factibles de ser concretados en plazos debidamente definidos. Los actores necesitarán interpretar correctamente para qué se los convoca, con qué fines y cuál es la “contrapartida” que se les pide por lo que obtendrán de su trabajo. Las experiencias previas indican que el sector privado plantea reticencias cuando considera que “sus aportes pueden ser usados con fines políticos” o cuando la inversión de tiempo o recursos no se condice con los beneficios esperados. El relevamiento hecho para este trabajo confirma este principio e indica la necesidad de formular una estrategia de comunicación clara que permita el reconocimiento de objetivos con resultados tangibles.
- 5) La propuesta presentada puede funcionar como una base para el trabajo de lineamientos y proyectos de un futuro plan, así como el establecimiento de mecanismos públicos-privados que posibiliten su implementación. Es importante remarcar que es deseable que los lineamientos tengan en cuenta los problemas tanto como los conflictos y que sus estrategias trabajen por una gestión ecuaníme de los mismos. El trabajo sobre los conflictos puede abordarse desde el *Modelo Transcend*.
- 6) Finalmente, y debido a la cantidad de personas que afectan las decisiones que se toman en el Área Central, se sugiere que las medidas y acciones que se proyecten de aquí en adelante, sean puestas a consideración del grupo de actores convocados para las tareas aquí descriptas, de modo de lograr que tales acciones se adecuen a los perfiles consensuados.

❖ **Glosario y definiciones útiles**

Técnica participativa: conjunto de actividades organizadas con el objetivo de lograr un producto que concentre las opiniones y el trabajo consensuado de los actores involucrados.

Árbol de problema: técnica que por medio de un esquema posibilita distinguir las causas, manifestaciones y ramificaciones. Permite contemplar los aportes de actores con distintas capacidades analíticas y contribuye a la organización de un marco común para el análisis y la actuación.



Matriz reflexiva: esta técnica es un útil instrumento para la construcción de propuestas que satisfagan al conjunto de acción más denso y extenso, esto es, al que aglutina a más realidades grupales con la mayor intensidad en torno a un proyecto común. Se logra a través de ubicar en un cuadro las propuestas o aspectos que se quieren evaluar junto a los aspectos positivos y negativos. El esquema permite visualizar de forma completa y sintética el modo en que se distribuyen estos aspectos.

Ejemplo de representación gráfica

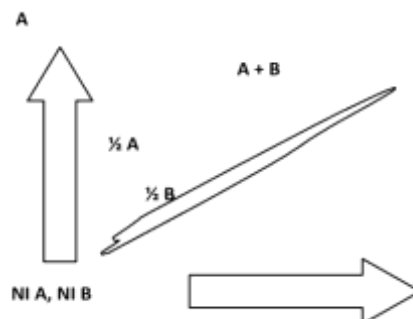
		Aspectos						
		Qué hacer	Por qué	Cuándo	Dónde	Con qué	Con quiénes	Etc.
Posición - Propuesta	A	¿?	¿.?	¿?
	B	¿?	¿?	¿?
	C	¿?	¿.....?
	D	¿?	¿?	¿?

Fuente: ALBERICH, T (el. al). (2009).

Trabajo con fortalezas y debilidades: se organiza en esquemas que recojan la lluvia de ideas que los participantes vuelcan en torno al proyecto evaluado. Es una matriz que permite definir y contextualizar una situación a partir de las categorías definidas. Conviene trabajar en grupos pequeños y luego llevarlo a una reunión plenaria, para poder discutir el sentido por contraste de lo construido en cada grupo y finalmente entre todos.

Método Transcend: se organiza a partir de presentar las posiciones que se consideran contrapuestas en dos ejes de coordenadas: en el eje vertical una de ellas y en el eje horizontal la otra. En el punto 0 de partida de ambos ejes se ubica la propuesta que anula ambas posturas (ni lo uno-ni lo otro) en el que todos pierden. Desde allí se trabaja por la incorporación de mediaciones y puntos intermedios hasta lograr el equilibrio en el que ambas posiciones se sienten beneficiadas, o al menos, no perjudicadas.

Ejemplo de representación gráfica



Fuente: ALBERICH, T (el. al). (2009).



3.4. Bibliografía y fuentes consultadas:

- ALBERICH, T (el. al). 2009. Manual de metodologías participativas. Madrid: Observatorio Internacional de Ciudadanía y Medio Ambiente Sostenible (CIMAS).
- CAPDEVIELLE, J. (2014). Estrategias habitacionales de resistencia: la lucha de la multisectorial “Defendamos Alberdi” en la ciudad de Córdoba, Argentina. Universitat Politècnica de Catalunya.
- CORREA, A. (et. al) 82016). Alberdi no está en venta espacios, historias y relatos de luchas y resistencias. Voluntariado Universitario UNCOR 45. Córdoba: Universidad de Córdoba.
- LAGUYÁS N y ROMIS M. Ed. (2016). Mecanismos de gestión público-privada para el desarrollo económico territorial una guía para la práctica. Washington: Fondo Multilateral de Inversiones.
- LEFEBVRE, H. (1969). El derecho a la ciudad. Barcelona: Ed. Península.
- (1971). De lo rural a lo urbano. Barcelona: Ed. Península
- (1972). La revolución urbana. Madrid: Alianza Editorial.
- LIORENS, S. y PEDRAZZANI, C. (2013) La centralidad de la ciudad, no es un lugar para todos. Las disputas por el espacio en la ciudad de Córdoba desde la experiencia de la Multisectorial Defendamos Alberdi. I Congreso Internacional de Ciencias sociales y Humanas, “Perspectivas y debates actuales a 30 años de democracia”. Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba, Argentina, 15-17 septiembre.
- MONSESA M&S (2012) Proceso de diálogo comunal programa conjunto redes para la convivencia, comunidades sin miedo. San José, Costa Rica: Sistema de las Naciones Unidas Fondo para el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio.
- SERRA, H. R. (2014). La forma feria en la Economía Popular. Arraigo, sentidos y regulación del trabajo en la Argentina pos neoliberal. El caso de Villa el Libertador - Córdoba .Informe de Trabajo final de Maestría. Maestría en Ciencias Sociales Escuela de Trabajo Social. Universidad Nacional de Córdoba. Escuela de Trabajo Social.
- SUÁREZ G. Coord. (S/D) Proyecto: Diseño e implementación de una metodología participativa de articulación público-privada con un abordaje a escala barrial a partir de un enfoque territorial. Informe final. Córdoba: Agencia para el Desarrollo Económico de Córdoba.



FICHA: ACTIVIDADES NOCTURNAS EN EL ÁREA CENTRAL

NOCHE DE LOS MUSEOS

Nombre del evento: La Noche de los Museos.

Nº de la edición: Sexta. Noviembre 2016.

Días y horarios: de 20:00 a 02:00 horas.

Lema: "Museos+ Democracia Cultural".

Objetivo: apropiación y circulación entre la ciudadanía, de los conocimientos científicos y artísticos, para contribuir a una mayor democratización de la producción cultural.

Costo de la actividad: Gratuito.

Entidades organizadoras: Universidad Nacional de Córdoba, Municipalidad de Córdoba y Gobierno de la Provincia de Córdoba.

Participantes: 49 museos.

Transporte: El recorrido se puede realizar mediante un transporte gratuito con paradas referidas a puntos donde se localizan los museos (ver gráfico)

"La Universidad Nacional de Córdoba fue, en el 2011, la organizadora de la primera Noche de los Museos en la ciudad. El alto número de visitantes sumado al interés que el evento despertó en la comunidad, hicieron que en ediciones posteriores se sumaran Provincia y Municipalidad. Así, las propuestas se ampliaron considerablemente al tiempo que la convocatoria era cada vez mayor, convirtiendo a la actividad en una verdadera celebración de la ciencia, el arte y la cultura de Córdoba"

Gráfico: Recorrido del transporte público del circuito de los Museos

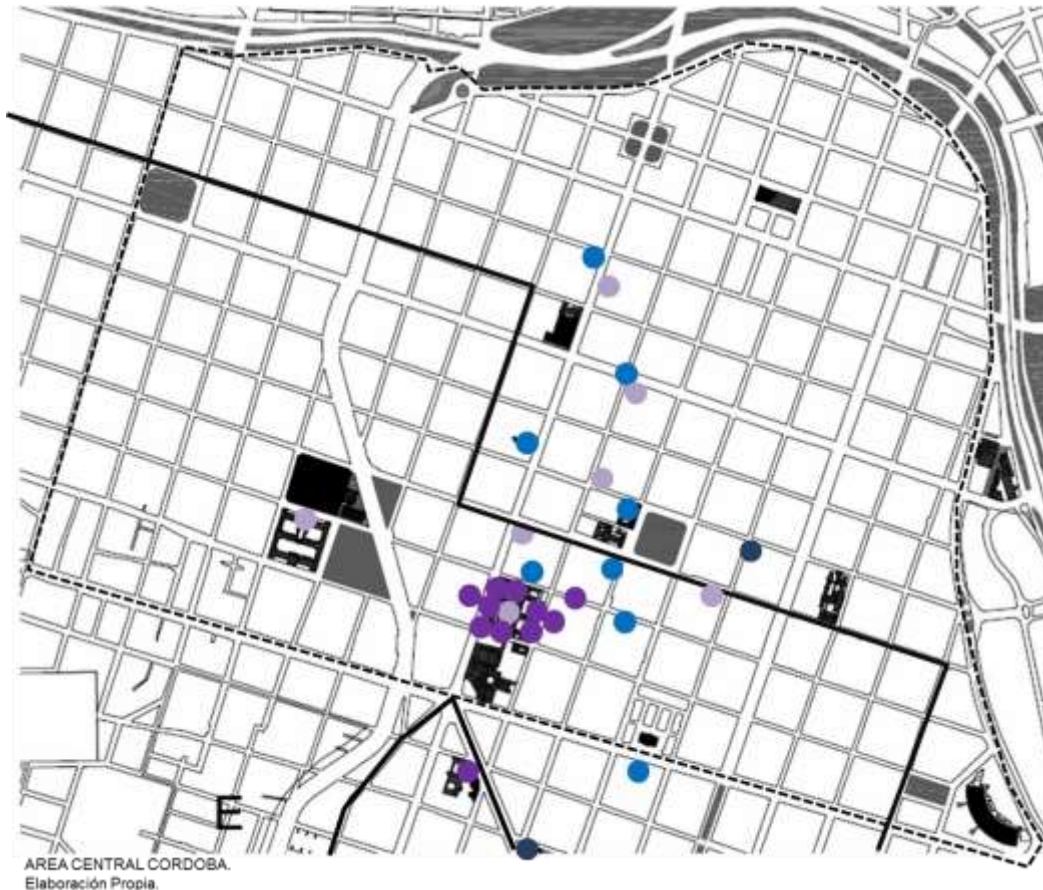


Fuente: <http://nochedelosmuseos.unc.edu.ar/>



En el Área Central, los espacios con concretos de las Noche de los Museos son los siguientes:

Gráfico: Museos afectados a la Noche de los Museos localizados en el Área Central



Fuente: elaboración propia según información de la sexta edición de la Noche de los Museos 2016.

Museos y Espacios Culturales de la UNC

Del total de 18 museos, 10 se localizan en el Área Central. Ellos son:

1. Museo Botánico. Av. Vélez Sarsfield 299.
2. Museo Científico Tecnológico. Av. Vélez Sársfield 1611. Las muestras se realizarán en la sede centro de la FCEfyN, Av. Vélez Sarsfield 299.
3. Museo de Mineralogía y Geología. Av. Vélez Sarsfield 246.
4. Museo de Paleontología. Av. Vélez Sarsfield 299, 1º piso.
5. Museo de Psicología. Biblioteca de la Facultad de Filosofía y Humanidades. Pabellón Agustín Tosco, Planta Baja, Ciudad Universitaria. Las actividades durante la Noche de los Museos 2016 se realizarán en calle Caseros 51.
6. Museo de Zoología. Av. Vélez Sarsfield 299.
7. Museo del Colegio Nacional de Monserrat. Obispo Trejo 294.



8. Museo Histórico de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales. Obispo Trejo 242.
9. Museo Histórico de la UNC. Obispo Trejo 242, PB.
10. Museo Virtual de la FAUDI. Avda. Vélez Sarsfield 264.

Museos y Espacios Culturales de la Municipalidad de Córdoba.

Del total de 11 museos, 7 se localizan en el Área Central. Ellos son:

1. Centro Cultural Casona Municipal. Av. General Paz esq. La Rioja.
2. Centro Cultural España Córdoba. Entre Ríos 40.
3. Museo Cripta Jesuítica Noviciado Viejo. Av. Colón esquina Rivera Indarte.
4. Museo de Arte Religioso Juan de Tejada. Independencia 122.
5. Museo de Arte Religioso Obispo Fray José Antonio de San Alberto. Caseros 124.
6. Museo de la Ciudad y Centro Cultural Cabildo. Independencia 30.
7. Museo Municipal de Bellas Artes Genaro Pérez. Av. General Paz 33.

Museos y Espacios Culturales de la Provincia de Córdoba

Del total de 8 museos, 1 se localizan en el Área Central: Museo Histórico Provincial Marqués de Sobremonte. Rosario de Santa Fe 218.

Invitados. Museos y Espacios Culturales invitados.

Del total de estos 12 espacios, 7 se localizan en el área central.

1. Academia Nacional de Ciencias. Av. Vélez Sarsfield 299.
2. La Caja Cultural. Av. Colón 97 esquina Rivera Indarte.
3. Legislatura de Córdoba. Deán Funes 94.
4. Lotería de la Provincia de Córdoba S.E. Vélez Sarsfield esq. 27 de abril.
5. Museo del Banco de la Provincia de Córdoba "Arq. Francisco Tamburini".
6. Museo Pizzería Don Luis. Av. General Paz 338.
7. Palacio de Justicia I. Caseros 55.

NOCHE DE LAS GALERÍAS

Nombre del evento: Noche de las Galerías.

Nº de la edición: Primera. Diciembre 2016.

Fecha y horarios: 19:30 a 24:00 hs.

Objetivo: incrementar la visibilidad y promover el trabajo realizado por los artistas cordobeses representados por las galerías de arte de nuestra ciudad.

Entidades organizadoras: Galerías privadas organizadas.

Participantes: 27 galerías.

Costo de la actividad: Gratuito.

"Un interesante recorrido para aquellas personas que deseen tener una idea general de lo que está ocurriendo en las artes visuales, y al mismo tiempo, una oportunidad de visitar espacios que en forma independiente trabajan arduamente para acrecentar el mercado de arte cordobés". (Fuente: www.nochedegalerias.com)



"Tenemos en claro que la escena local, en cuanto a galerías de arte se refiere, necesita empezar a mostrar todo el abanico de posibilidades que alberga la ciudad", reflexiona Gabriela. Y revela que los objetivos detrás de la "Noche de Galerías" es que los espacios empiecen a agruparse y trabajen pensando en un público más amplio, más allá de los que habitualmente circulan por el mundo del arte. "Muchas personas desconocen la existencia de gran parte de las galerías que hay en Córdoba", señala Barrionuevo. (Fuente <http://vos.lavoz.com.ar/artes/un-viernes-por-amor-al-arte-debute-la-noche-de-galerias>)

Gráfico: Circuito de la Noche de las Galerías



Fuente: www.nochedegalerias.com

En el Área Central, la Noche de las Galerías se desarrolla en los siguientes espacios: Galerías participantes en la primera edición de la Noche de las Galerías

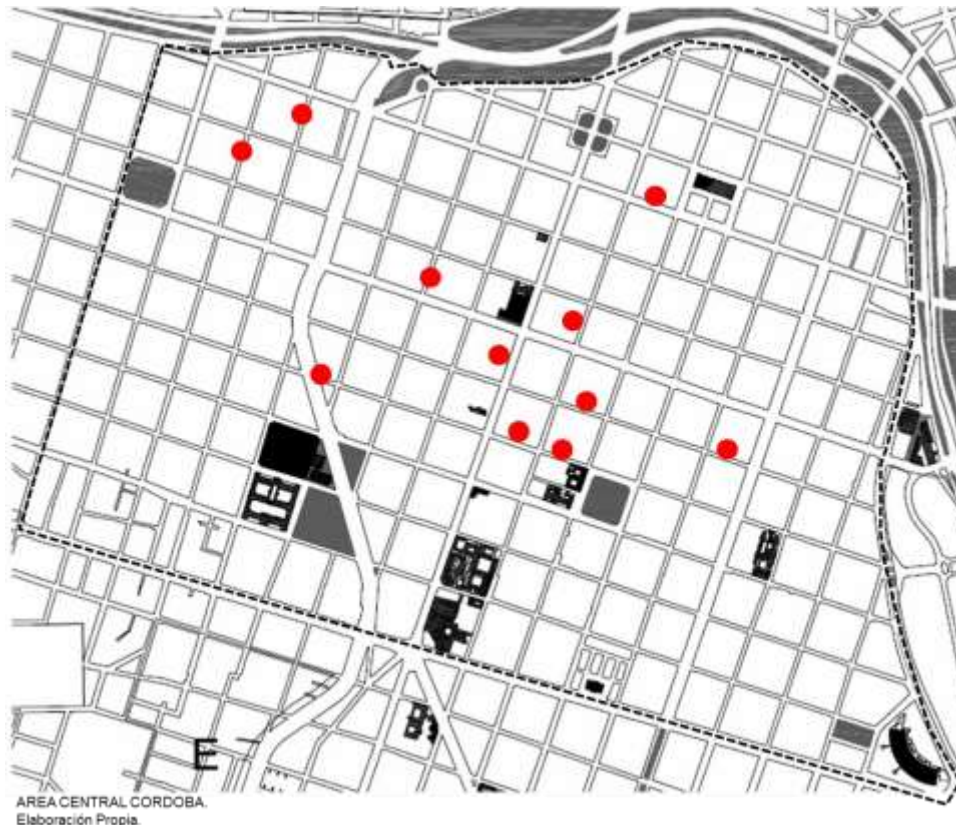
De un total de 27, 12 se localizan en el Área Central. Ellas son:

1. Arte Casa (Caseros 6, Centro)
2. Bitácora de Vuelo (Figuroa Alcorta 20, Hotel Howard Johnson La Cañada)
3. Blur (Deán Funes 67, Centro)
4. Caminarte Córdoba (General Paz 31, local 9, Paseo del Caminante, Centro)
5. Zimut Espacio de Arte (Urquiza 370, planta alta)
6. Fragueiro 412 (Mariano Fragueiro 412, barrio Alberdi)
7. La Cúpula (Humberto 1º 14, departamento 7, Centro)
8. María Elena Kravetz (25 de Mayo 240, hotel Gran Victoria, Centro)
9. Mitre Art (Deán Funes 154, planta alta, Centro)
10. Nodo 940 (9 de Julio 40, Nuevo Pasaje Muñoz, Centro)



11. Sacha Mistol Art Hotel (Riviera Indarte 237, Centro)
12. Vía Margutta Arte Contemporáneo (Sucre 180, Centro)

Gráfico: Localización de las Galerías de Arte



Fuente: elaboración propia según información del sitio web www.nochedegalerias.com

NOCHE DE LOS TEATROS

Nombre del evento: Noche de los Teatros.

Nº de la edición: primera.

Días y horarios: 19 de noviembre, desde las 21 hs. y 23hs.

Objetivo: visibilidad a estos espacios culturales. Es una política cultural que permite la integración de los artistas y la gente.

Costo de la actividad: entrada libre y a la gorra.

Entidades organizadoras: Agencia Córdoba Cultura, conjuntamente con la Red de Salas de Teatro Independiente. La actividad de “La Noche de los Teatros” forma parte de una serie de acciones que viene desarrollando la Agencia Córdoba Cultura para promocionar estos espacios como son los programas de apoyo financiero para infraestructura teatral y eventos especiales.

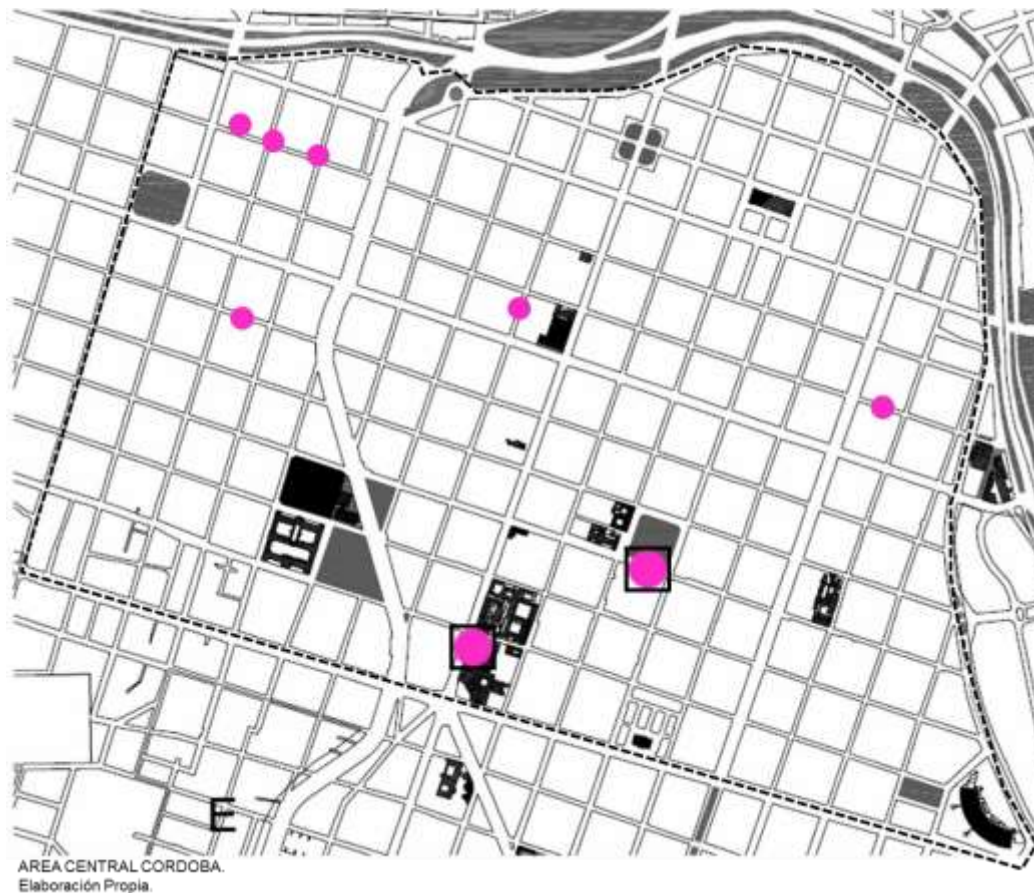
Participantes: salas de teatro independiente.

Lugar: 17 teatros independientes de la Ciudad de Córdoba.

Transporte: no especifica.



Gráfico: Localización de las salas de teatro independiente



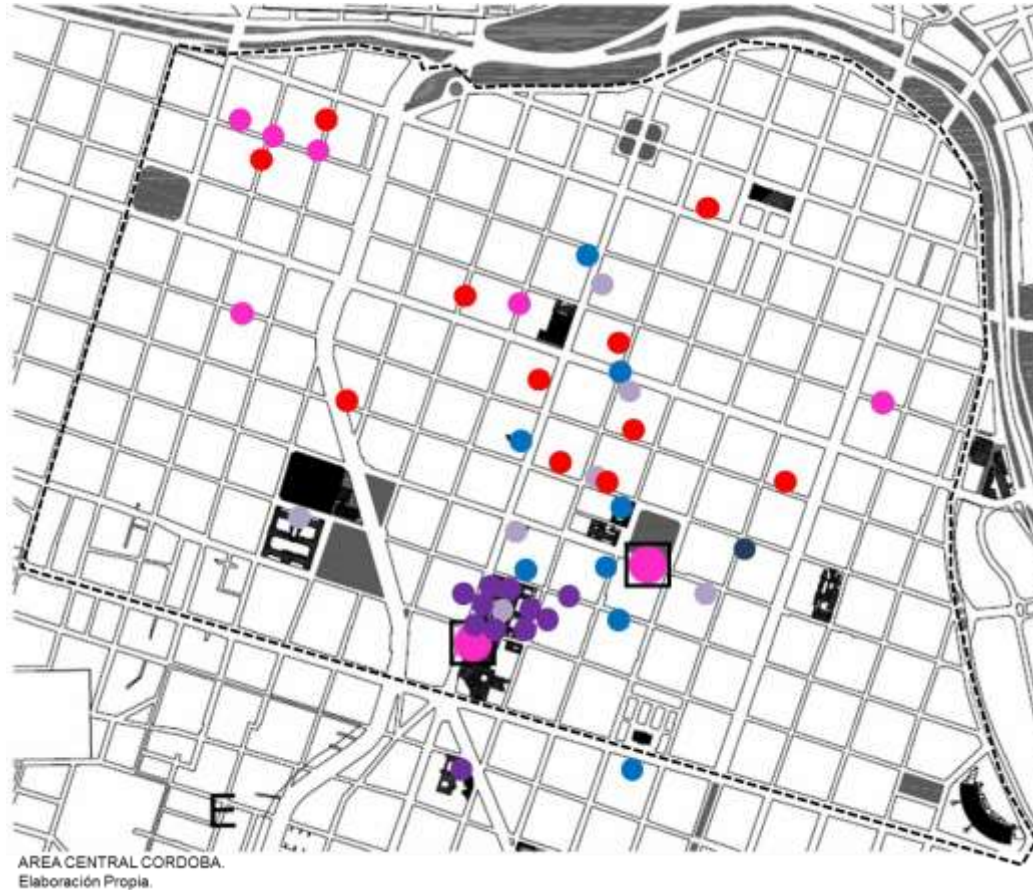
Fuente: elaboración propia según ¿??

Participan de la primera “Noche de los Teatros” 17 teatros de los cuales 3 se localizan en el Área Central. Los últimos tres de la lista pertenecen a la Red de teatros independiente, si bien no han participado de la noche de los teatros, a los fines de ampliar la información del presente trabajo se agregan al listado.

1. Espacio Máscara con la obra “Ud. puede ser un asesino”
2. La Balsa con la obra “Jardín de otoño”. Santa Fe
3. Urda.
4. Casa del títere. La Rioja 800
5. Documenta/Escénica. Lima 364
6. María Castaña. Tucumán 260
7. Teatro Real (provincial)
8. Teatro del Libertador (provincial)



Gráfico: Síntesis de localización de actividades nocturnas en el Área Central: Noche de los Museos, Noche de los Teatros y Noche de las Galerías



Fuente: elaboración propia según información de ¿??

FESTIVAL CÓRDOBA DISEÑA 2016

Nombre del evento: Festival Córdoba Diseña 2016.

Nº de la edición:

Días y horarios: entre el 1º y el 4 de diciembre 2016.

Objetivo: divulgar, promover y desarrollar el diseño como elemento de la cultura capaz de generar trabajo e identidad, es decir, como instrumento de progreso y transformación social. Visibilizar el amplio desarrollo del sector y conectarlo con un público ávido de este tipo de producción. Se promueve así el ecosistema emprendedor creativo de Córdoba, fortaleciendo el trabajo del diseño en sus subsectores industrial, de indumentaria, gráfico, de interiores y videojuegos.

Entidades organizadoras: la Municipalidad de Córdoba junto al Ministerio de Cultura de la Nación. Se realiza en el marco del Programa Federal "Red de Ciudades Creativas" y pondrá en primer plano el talento de los diseñadores cordobeses.



Participantes: Centro Cultural Casa de Pepino, Museo de la Industria, Centro Cultural Efraín Bischoff de Alta Córdoba con exposición de tesis seleccionadas por la Universidad Nacional de Córdoba, Universidad Siglo 21, Universidad Blas Pascal, Universidad Provincial de Córdoba y Escuela de Comunicación y Diseño La Metro y el en El Espacio 75 ubicado en el subsuelo. Además, en los espacios adheridos se plantea una muestra de productos y procesos de diseño; actividades para crear diseños propios; descuentos, música, teatro e intervenciones.

Transporte: se dispone de transporte y gratuito del festival que realiza el recorrido en distintos horarios; las personas pueden subir y bajar en los distintos puntos del recorrido. Este circuito, a su vez constituye una instancia de promoción del turismo cultural.

Lugar: las exposiciones, encuentros y charlas en un circuito tienen su foco en el centro de la ciudad y los barrios Nueva Córdoba, General Paz, Alta Córdoba y Güemes. Su programación se extiende en los centros culturales Casa de Pepino y Efraín Bischoff de Alta Córdoba, Museo de la Industria, espacios adheridos, Plaza San Martín y otros puntos de la Ciudad.

“En su fase preliminar, el Festival recibió propuestas de más de 490 proyectos de diseño gráfico, diseño de indumentaria, diseño industrial, diseño de interiores, y diseño de videojuegos; seleccionando 100 para la muestra central “Zona Diseño”—a desarrollarse en el Museo de la Industria.

Cabe destacar que el Córdoba Diseña será, a su vez, marco del cierre de año de la “Red de Ciudades Creativas” —conformada por Córdoba, Salta, Neuquén y Godoy Cruz, recibiendo a referentes de las ciudades parte y también de las localidades aspirantes al próximo llamado de esta convocatoria del federal. (Fuente: <http://cultura.cordoba.gov.ar/2016/11/festival-cordoba-disena-2016/>)

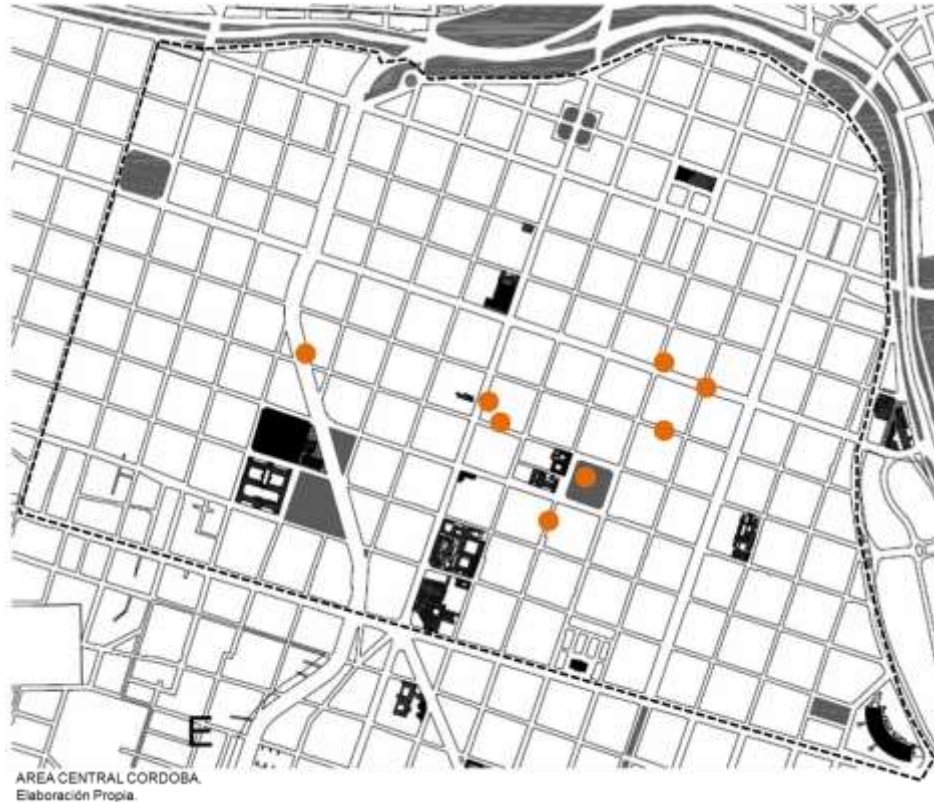
Gráfico: Sitios del FESTIVAL CORDOBA DISEÑA



Fuente: elaboración propia en base a información del sitio web
<http://cultura.cordoba.gov.ar/2016/11/festival-cordoba-disena-2016/>



Gráfico: Sitios en el Área Central del FESTIVAL CORDOBA DISEÑA



Fuente: elaboración propia en base a información del sitio web
<http://cultura.cordoba.gov.ar/2016/11/festival-cordoba-disena-2016/>

Espacios adheridos: de 34 espacios adheridos, 8 están localizados en el Área Central.
Ellos son:

1. Galería de Arte. Av. Olmos 15
2. Estudio creativo. Olmos 207
3. Mardy Tienda multimarca. Av. Figueroa Alcorta 18
4. Maracaibo. Galería Mitre, local 6 subsuelo
5. Ay Annetta, taller y showroom. 25 de Mayo 192. 5to. piso of. 4
6. Tomas & Anouk™. Deán Funes 155
7. La Metro Escuela de Comunicación y Diseño. Independencia 155.
8. Plaza San Martín



FICHA: INFRAESTRUCTURAS: REDES SANITARIAS y de GAS

Sobre la margen Norte del Río Suquía, y por la calle Santa Rosa, se extienden las cloacas máximas del sistema de redes de la Ciudad.

Se realizó un acuerdo con el Gobierno de la Nación y el Gobierno de la Provincia (la Nación aporta el 66% y la Provincia el 33%) con el objetivo de duplicar la capacidad de la planta potabilizadora de Bajo Grande, de 10.000 m³/s a 20.000 m³/s para 3.000.000 de habitantes. Esta obra tiene un costo de 3.200 millones de pesos y ya está adjudicada. La empresa ganadora de la licitación es Súper Cemento y tienen estimado un tiempo de 3 años para la finalización de la obra.

Gráfico: Redes sanitarias en relación al Área Central y Planta de Bajo Grande



Fuente: Dirección de Redes Sanitarias y Gas. Municipalidad de Córdoba

Gráfico: Redes sanitarias en relación al Área central



Fuente: Dirección de Redes Sanitarias y Gas. Municipalidad de Córdoba



En el plano del Área Central se indican con líneas rojas las colectoras de 200 mm. Por la parte Este de La Cañada corren las colectoras de 500 mm, las cuales podrían abastecer a los sectores contiguos.

La zona Norte no posee redes con diámetros mayores a 140 mm; actualmente abastece regularmente el sector. Esta situación colapsaría si hubiera una densificación residencial, para lo cual se deberían realizar obras de aliviadores conectándolos a la colectorora que se extiende por la calle Santa Rosa y/o por la que se extiende en la margen del Río.

Gráfico: Obra Aliviadores en redes existentes Barrio Alberdi – Nueva Córdoba – Güemes

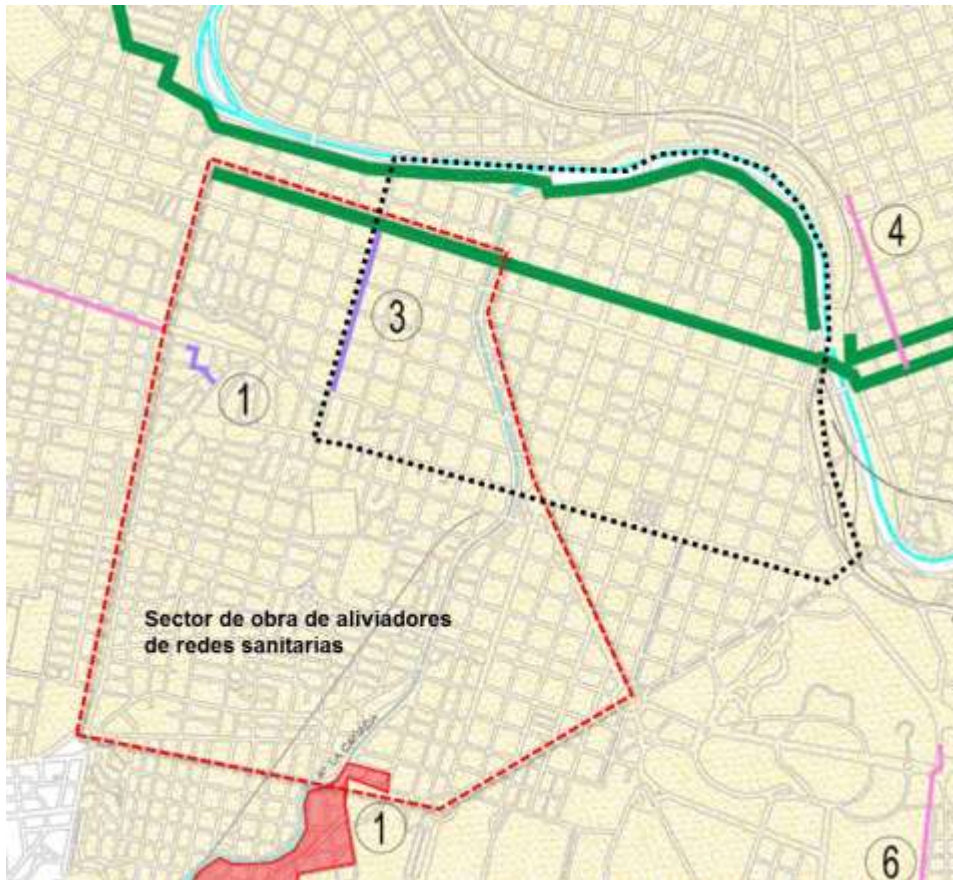


Gráfico base fuente Dirección de Redes Sanitarias y Gas. Municipalidad de Córdoba

En los últimos años, el área más conflictiva respecto a redes sanitarias es la de los barrios Alberdi, Güemes y algunos sectores Nueva Córdoba, donde ocurren de manera sistemática los desbordes de líquidos cloacales.

El Gobierno de la Provincia otorgó 50 millones de pesos para la obra de red de desagües cloacales. La obra se desarrollaría según se indica en los pliegos en 395 días. Se conectarán a redes existentes, colectoras de 250 mm a 500 mm, estratégicamente en calles principales.



Gráfico: Suministro de Gas en el Área Central



Fuente: Dirección de Redes Sanitarias y Gas. Municipalidad de Córdoba

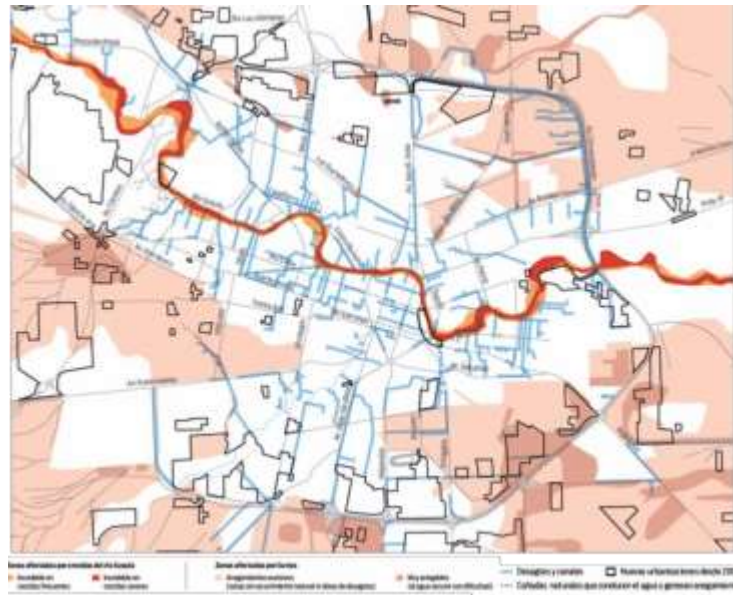
En cuanto al suministro de gas existe una obra que repotenciaría toda el Área Central. Esta obra estará ubicada en la Plaza de la Intendencia.

“Se aplicará una tasa a cada unidad por nueva conexión; de ese modo se financiarán futuras obras de plantas de reducción de presión”.



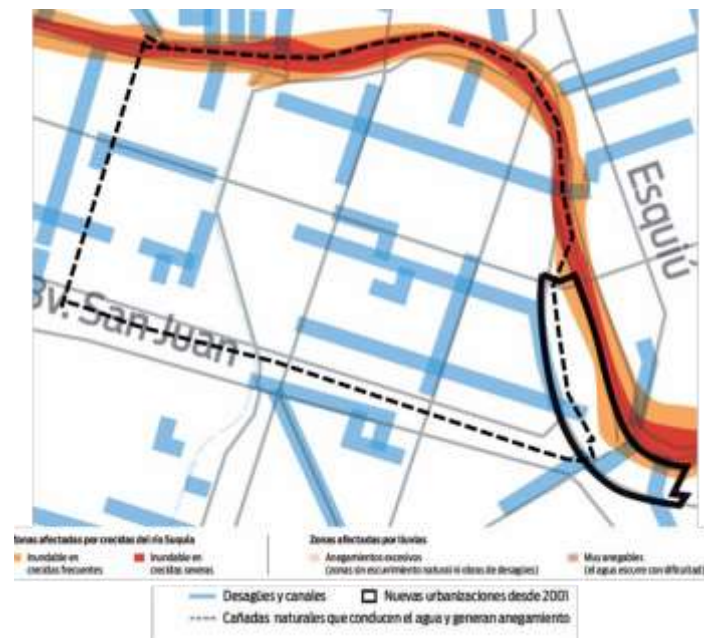
FICHA: PROBLEMAS DE ANEGAMIENTO

Gráfico: Riesgos de anegamiento en la Ciudad de Córdoba



Fuente: Actualización 2015 de la Carta de Peligrosidad de Inundación, Erosión y Anegamiento para Acciones de Prevención para la Ciudad de Córdoba. Infografía La Voz del interior.

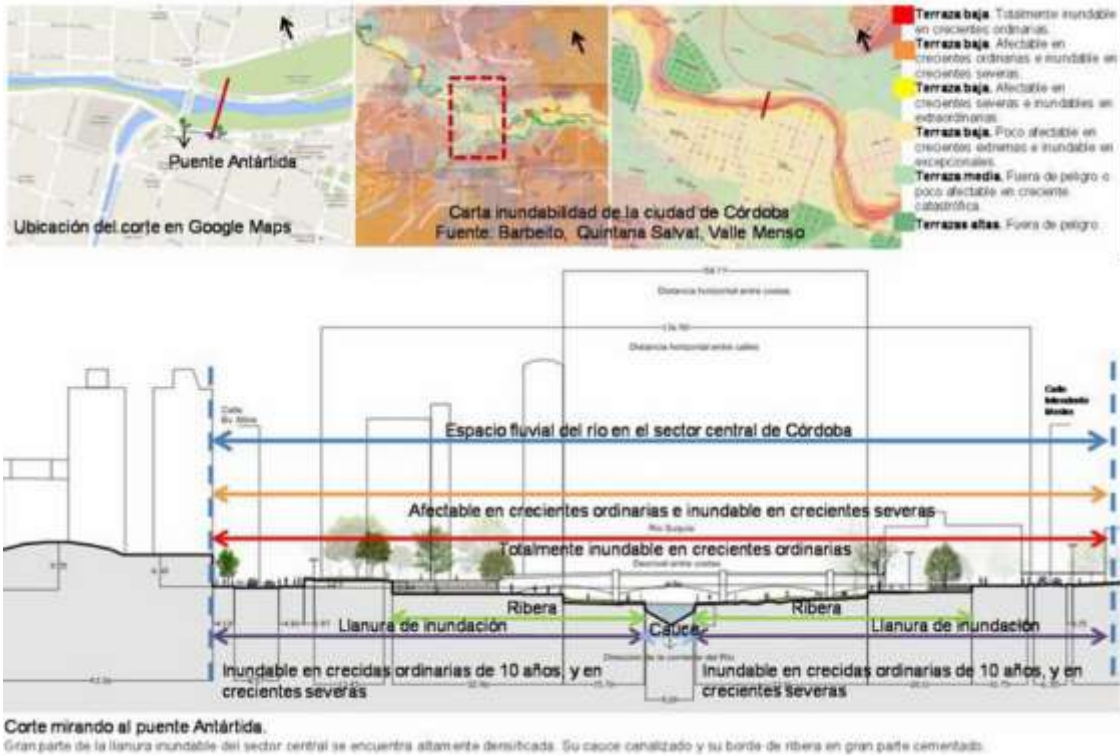
Gráfico: Riesgos de anegamiento en el Área Central



Fuente: base del gráfico actualización 2015 de la Carta de Peligrosidad de Inundación, Erosión y Anegamiento para Acciones de Prevención para la Ciudad de Córdoba. Infografía La Voz del interior.



Gráfico: Espacio Fluvial del río Suquía, sector central de la Ciudad de Córdoba



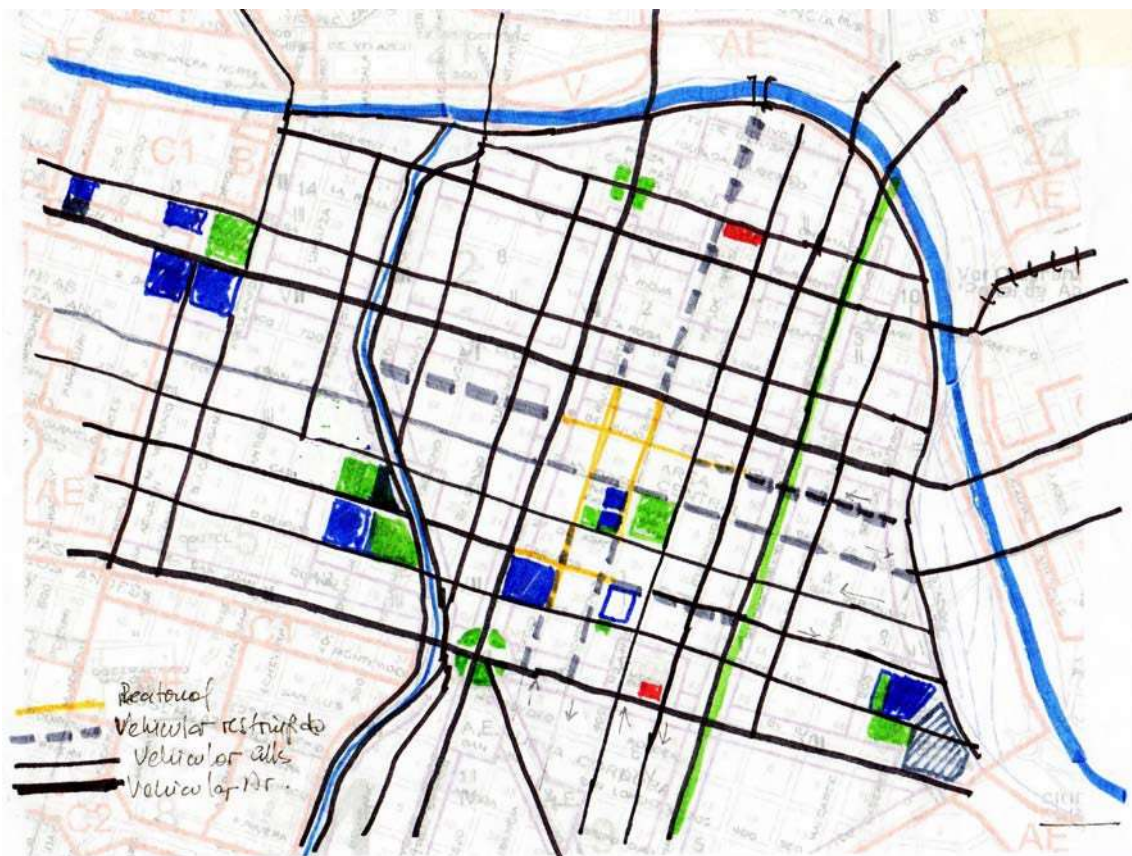
Fuente: Gestion Ambiental del espacio fluvial del río Suquía. Área urbana de la Ciudad de Córdoba. Arq. María Alejandra Novello. REVISTA PENSUM | ISSN: 2469-024 | volumen 1 | noviembre 2015 | pp. 111 / 125.



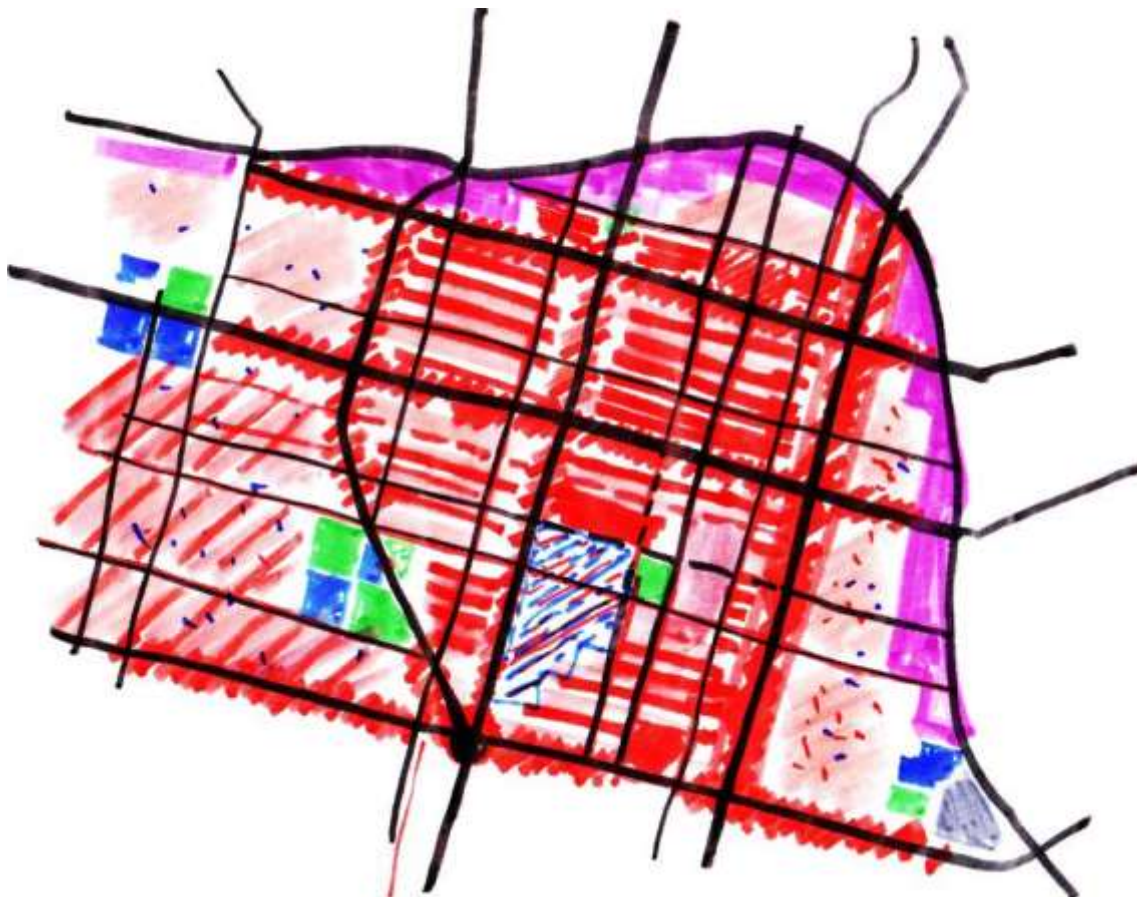
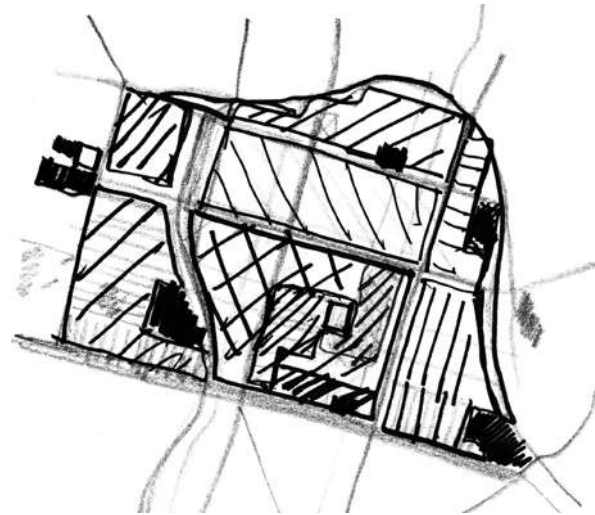
ANEXO 1

Gráficos de diagnóstico y propuesta

"ESTUDIO DEL ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD DE CÓRDOBA"
Contribución a la recuperación del Área Central de la Ciudad de Córdoba



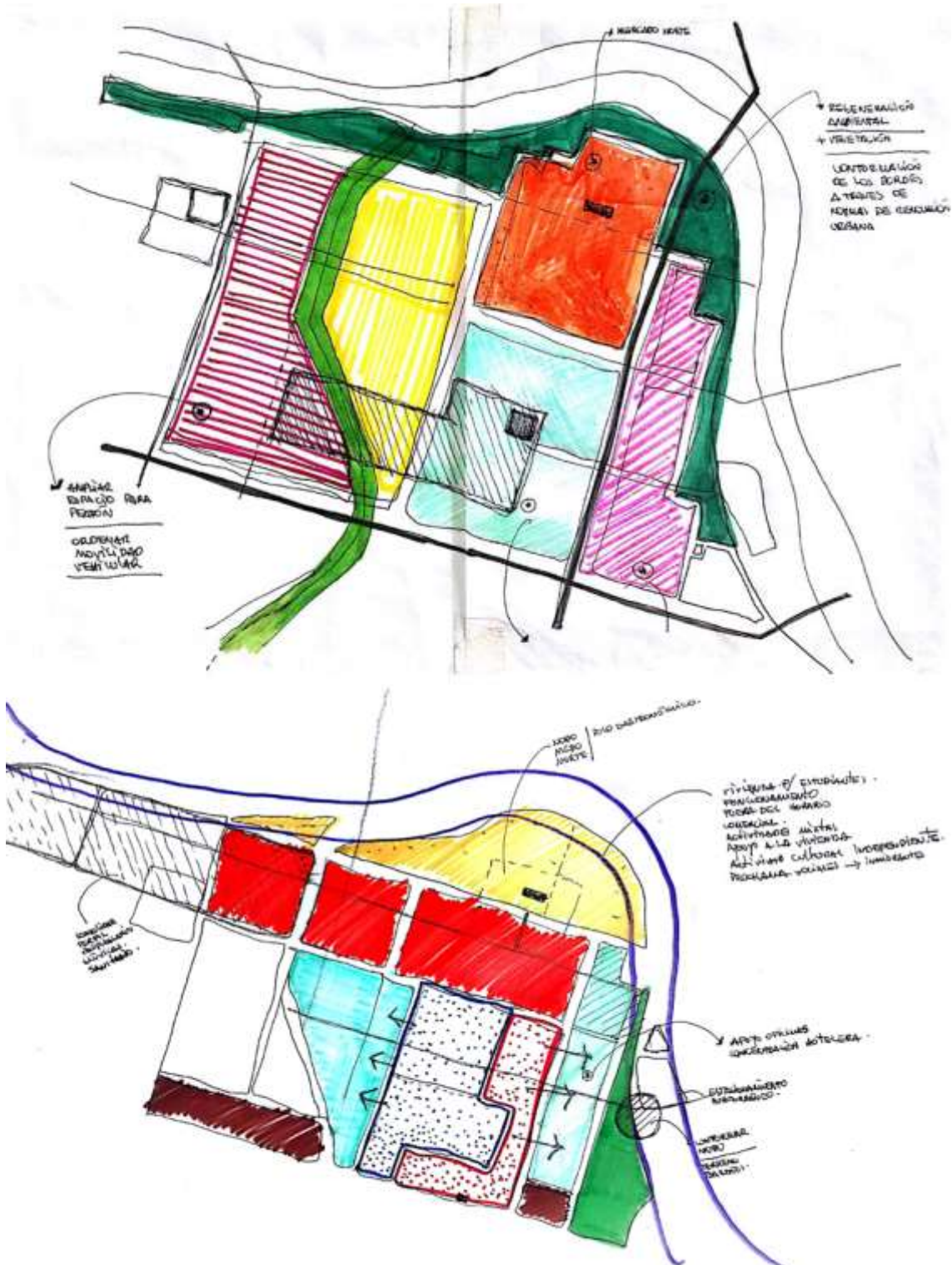
01: Síntesis interpretativa de elementos estructurantes del Área Central. Elab. Propia



02/03: Síntesis interpretativa de elementos de la estructura urbana físico/funcional del Área Central. Elab. Propia



04: Macroáreas y subáreas detectadas en base al diagnóstico elaborado. Elab. Propia



05/06: Ideas preliminares para la definición de perfiles y lineamientos de desarrollo según macroáreas y subáreas. Elab. Propia



09: Perfiles de desarrollo en relación a nodos, corredores y subáreas. Elab. Propia



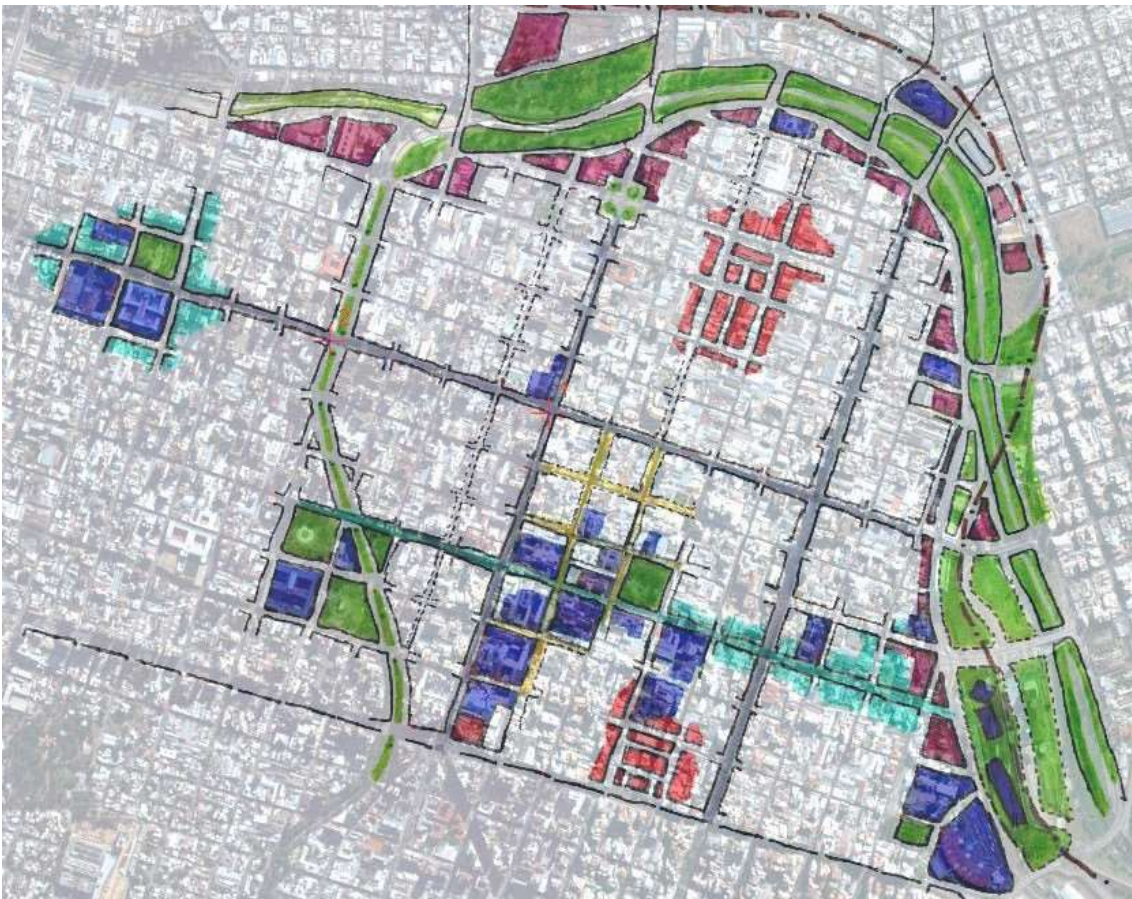
10: Perfiles de desarrollo en base a subáreas de acción prioritaria, de acción innovadora y subáreas dinamizadoras. Elab. Propia



11: Estrategia para la elaboración de un Plan Especial de "recuperación/desarrollo" del Área Central Córdoba. Elab. Propia



11: Macroáreas de diagnóstico sobre imagen satelital. Elab. Propia



12: Nodos, corredores y bordes a partir de perfiles de desarrollo sobre imagen satelital.
Elab. Propia.



13: Subáreas de actuación prioritaria, subáreas dinamizadoras y subáreas de acción innovadora sobre imagen satelital. Elab. Propia