

MA

16

MEMORIA ANUAL 2016

**PLANEAMIENTO URBANO
S.F.V.C.**



CATAMARCA CIUDAD

Secretaría de
**Planeamiento
y Modernización**

MEMORIA ANUAL 2016

**DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANO
SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA**



CATAMARCACIUDAD

Secretaría de
**Planeamiento
y Modernización**

Autoridades

Lic. Raúl Jalil
Intendente

C.P.N. Aldo Sarquís
Secretario de Planeamiento y Modernización

Arq. Luis Eduardo Monferran
Asesor de Intendencia

Lic. Emilio Ramaci
Dirección de Proyectos de Inversión Pública

Ing. Pedro Monferran
Dirección de Catastro

Dra. Soledad Velasco Reinoso
Dirección de Modernización

C.P.N. Marqueza Blanco
Dirección de Recursos Humanos

Ing. Pablo Severini
Dirección de Tecnología y Comunicación

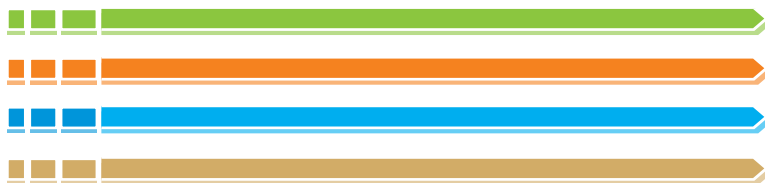
Arq. Marcelo Michaud
Dirección de Fiscalización de Obras Públicas y Privadas

Arq. Rodrigo Molas García
Dirección General de Planeamiento Urbano

Equipo Técnico

Arq. Natalia Aibar
Arq. Raúl Bordón
Arq. Edith Cardoso
Arq. Marcos Delgado
Lic. Eliana Febes Díaz
Arq. Valeria Gallo
Arq. María Silvia Juárez
Ing. Lorena Konverski
Arq. Liliana Mendez
Arq. Martín Molas Pozzi
Arq. Constanza Montenegro
Arq. Hugo Montivero
Arq. Lucas Ortiz
Arq. Vanina Peralta
Tec. Diego Victor Pinto Maza
Arq. Tania Schönhals
Lic. Eugenia Segura

Sr. Marcelo Maza
Sr. Jorge Eduardo Romero
Srta. Silvana Ortiz



Indice

Prólogo	7
Plan de Ordenamiento Territorial	9
Visión de Ciudad	13
Pilar Sistema Ambiental	16
Pilar Desarrollo Urbano	32
Pilar Movilidad Urbana	42
Pilar Patrimonio y Turismo	54
Socialización y Capacitaciones realizadas	68

Prólogo

Históricamente la ciudad ha ido desarrollándose mediante la ejecución de planes de vivienda oficiales, sin estar contenidos en un ordenamiento de desarrollo urbano, debido fundamentalmente a una discordancia entre provincia y ciudad. Se formularon planes en distintas oportunidades, que por lo expuesto y otros factores no se materializaron.

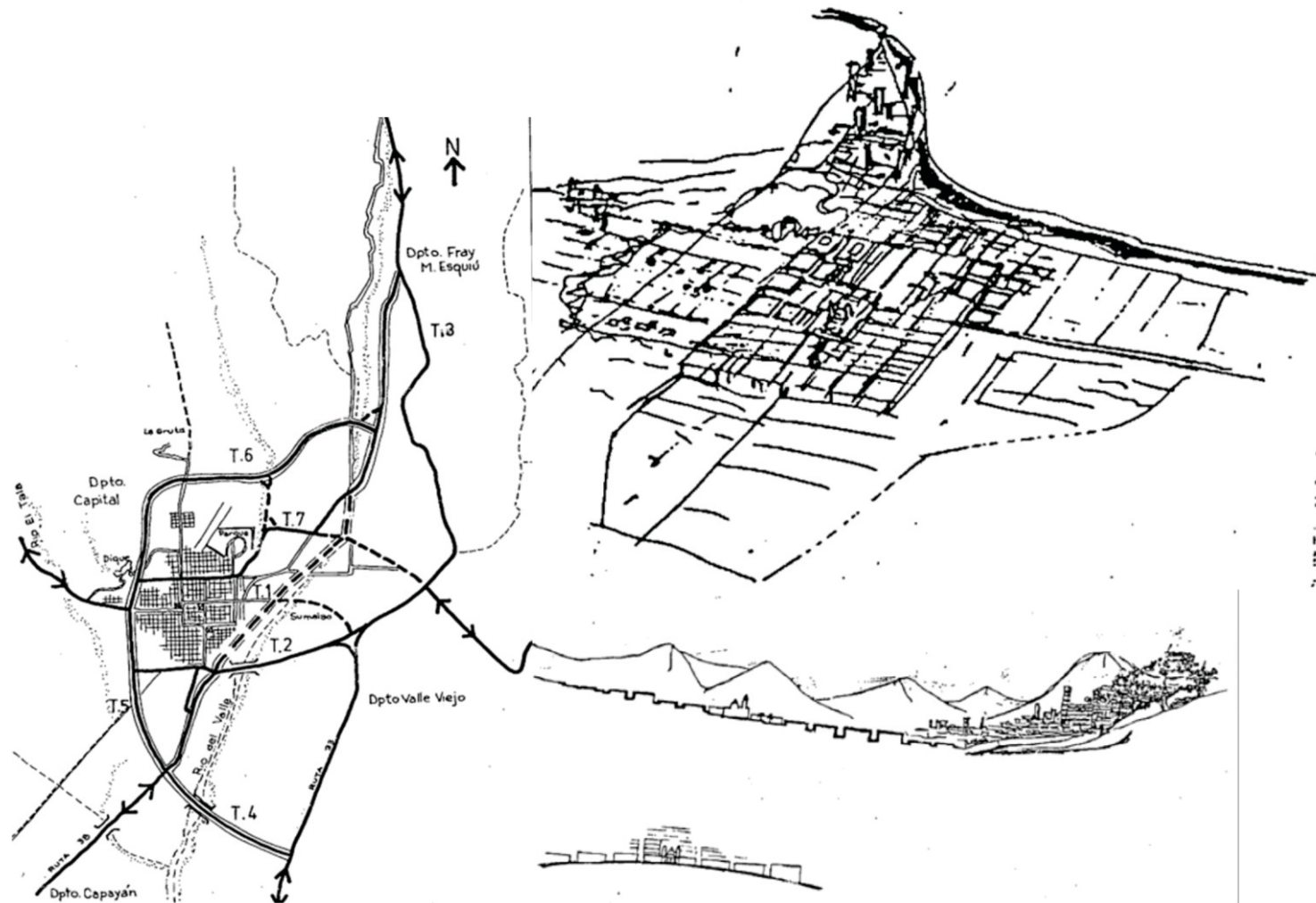
Desde la Dirección General de Planeamiento Urbano buscamos generar un nuevo Plan de Ordenamiento Territorial, para lo cuál hemos convocado a representantes de Municipios vecinos, entendiendo que formamos parte de un gran valle con el río como elemento conector y reconociendo la dependencia diaria de actividades de nuestros habitantes. También se invitó a Instituciones afines, para trabajar articuladamente y llevar a cabo este plan, considerando la opinión, el consenso y la participación de personas idóneas y de los propios ciudadanos como fundamentales para el desarrollo futuro de la capital.

Este Plan de Ordenamiento plantea una visión de ciudad a largo plazo, trabajando conjuntamente por el bien común a través del crecimiento sostenido de cuatro pilares que consideramos fundamentales: Sistema Ambiental, Desarrollo Urbano, Movilidad Urbana y Patrimonio y Turismo.

El desarrollo de cada uno de estos Pilares, contribuirá al ordenamiento de la ciudad, permitiendonos pensar y trabajar para potenciar el crecimiento sostenido hacia una Catamarca del mañana.

Arq. Rodrigo Molas García
Director General de Planeamiento Urbano
diciembre 2016

Gráficos conceptuales de otros planes



Plan de Ordenamiento Territorial S.F.V.C.

La realización del presente plan de ordenamiento territorial, toma como antecedentes los distintos planes previos de incumbencia correspondientes a la provincia y en particular a la capital.

Asumiendo que tanto la elaboración de los mismos y su impacto físico en la ciudad son parte de un proceso dinámico de planificación con sus aciertos, desaciertos y que requiere ser reconsiderado y actualizado. Reconocer las fortalezas de lo desarrollado en los anteriores planes con sus diferentes gestiones gubernamentales, es también comenzar a hablar de sostenibilidad urbana, de una ciudad más justa para todos y quizás hasta de maduración política. Probablemente uno de los mayores desafíos que deba superarse es la descoordinación e independencia de los diferentes entes del estado nacional, provincial y/o municipal que se traduce negativamente en la ciudad, como es el caso de la extensión irracional de la mancha urbana producto de planes masivos de vivienda del IPV, entre otros.

Cada plan de desarrollo urbano ha dejado una idea, una huella, una visión, un concepto, proyectos ejecutados y otros tantos enunciados a la espera de ser concretados.

-Bases de Instrumentación de Ordenamiento Urbano del Gran Catamarca de 1979

-Plan Estratégico Consensuado de 1996

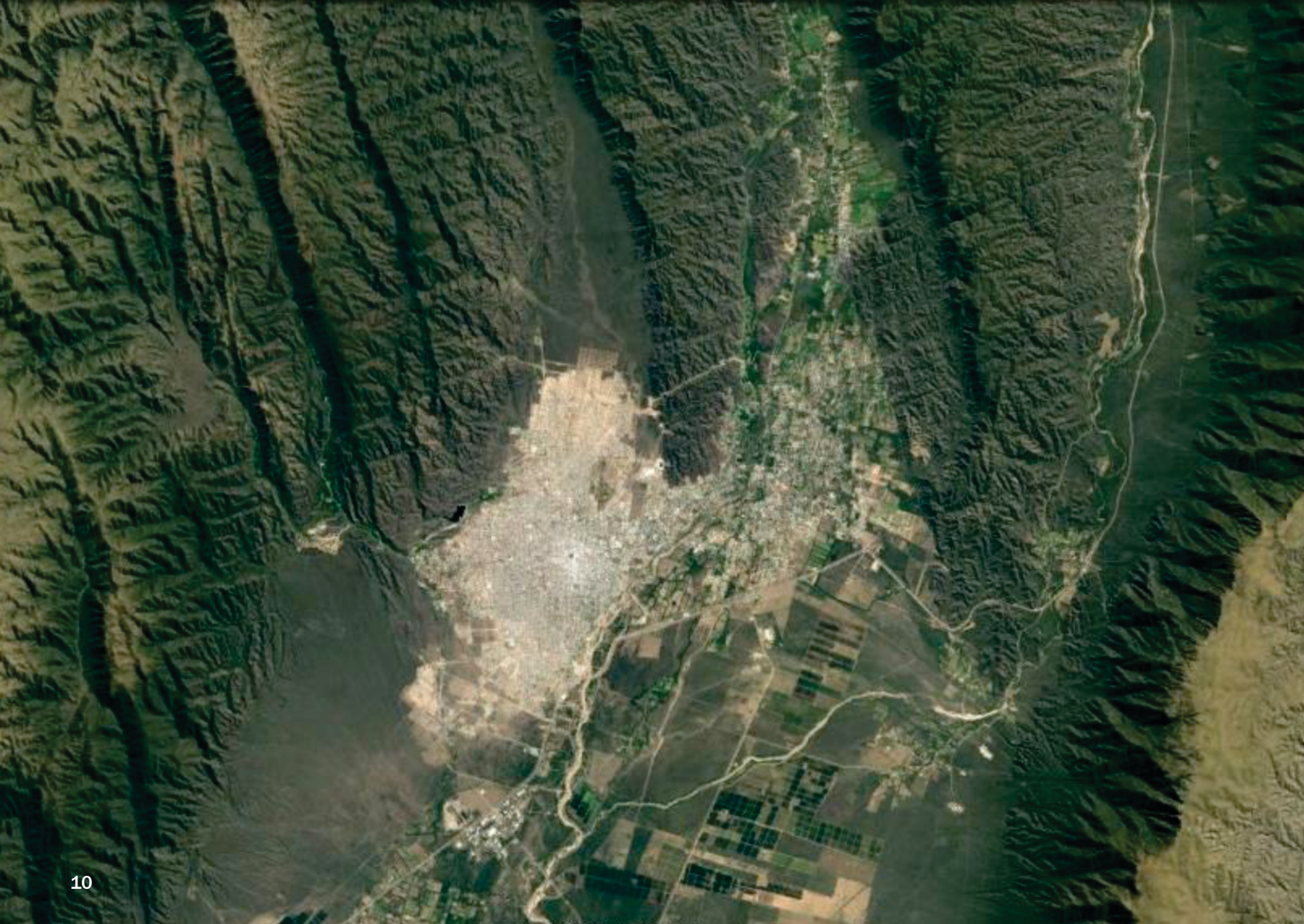
-Taller de Imagen de la Ciudad

-El Plan Urbano Ambiental 2003

-Plan Participativo Ciudad de Catamarca 2020

-Plan Estratégico de Turismo Sustentable de Catamarca 2014

-Foros de Catamarca del Futuro 2016



Diagnóstico de Situación

A través de una lectura sensible, se reconoce a San Fernando del Valle su origen hispánico, aunque con una fuerte impronta italianizante, contenida por cerros e inmersa en un entorno natural de características únicas.

Particular tanto por su cualidad espacial como por su rasgo estrictamente monocéntrico. Su casco histórico es el corazón de la ciudad, el órgano vital y protagonista donde conviven mixturas de funciones, fundamentalmente la residencial; característica que se ha perdido indefectiblemente en las grandes metrópolis, donde al cesar el horario comercial y administrativo, prácticamente mueren, transformándose en lugares inseguros.

Afortunadamente nuestra concepción urbana aún conserva ese aire de ciudad pueblo, en donde la plaza principal sigue siendo el lugar de encuentro e intercambio social por excelencia. Todavía persisten, en alguna medida, esos rituales urbanos como el paseo dominguero o la vuelta del perro. El área central en su integridad funciona como una suerte de gran ágora urbano, es ese el rasgo que refleja nuestra identidad y que consideramos fundamental conservar.

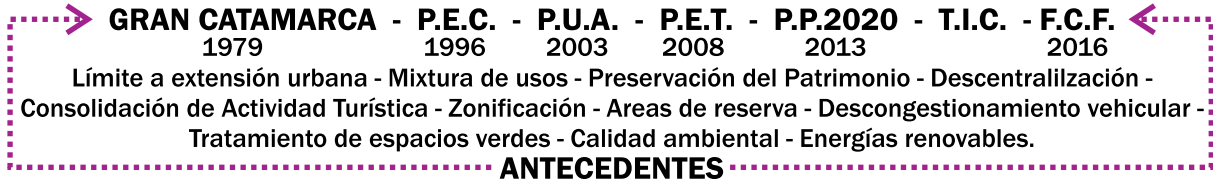
La ciudad ha tenido un crecimiento extendido, y si bien es sabido que la mayoría de las urbes en la actualidad apuntan a la descentralización, compacidad y densificación urbana para sus expansiones, en nuestro suceso urbano pensamos factible ese crecimiento, manteniendo la vitalidad del centro, densificando el sector de las denominadas cuatro avenidas y expandiéndose mediante corredores verdes de actividades múltiples compatibles. Reconociendo y mirando a nuestros ríos y arroyos como articuladores y a las montañas como soporte físico y natural que abraza y protege.



Stefan Sauzuk

Estructura del Plan

DIAGNOSTICO



- PARTICIPACION:**
- Concejo Deliberante
 - Universidad Nacional de Catamarca
 - Instituto Provincial de la Vivienda
 - Unión de Arquitectos de Catamarca
 - Centro de Ingenieros

- AUTORES Y COLABORADORES:**
- Arq. Miriam M. Gómez
 - Arq. Marta Vigo
 - Arq. Patricia Maldonado
 - Dr. Juan C. Sanchez Arnau
 - Alexis Trakman

CATAMARCA
PAIS, REGION, PROVINCIA, CIUDAD

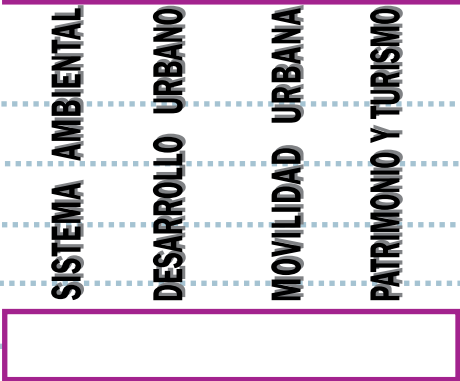
VISION DE CIUDAD

CIUDAD SUSTENTABLE, INTELIGENTE, PARTICIPATIVA, ECOLOGICA, INCLUSIVA...

PILARES ESTRATEGICOS

PRINCIPIOS DE CIUDAD SUSTENTABLE

- 1- MULTIFOCALIDAD
- 2- INTERFACES
- 3- ESPACIOS ABIERTOS
- 4- FLUJOS
- 5- PARTICIPACION



**MONITOREO
CONSTANTE**

Visión de Ciudad

El objetivo del plan es generar un escenario urbano donde la comunidad desarrolle múltiples actividades, con los espacios públicos como lugares de intercambio, expresión y participación colectiva, incrementando el bienestar y explotando el potencial de los habitantes, mejorando su calidad de vida y promoviendo el compromiso ciudadano, la igualdad, equidad e inclusión.

Apuntamos a generar una estructura que integre y organice los distintos elementos urbanos, a partir de un sistema dinámico que relacione todos estos elementos en espacio y tiempo, garantizando su atemporalidad.

Pensamos en una ciudad que revalorice el soporte natural, destacando los elementos que la componen y caracterizan, como las visuales a las montañas y

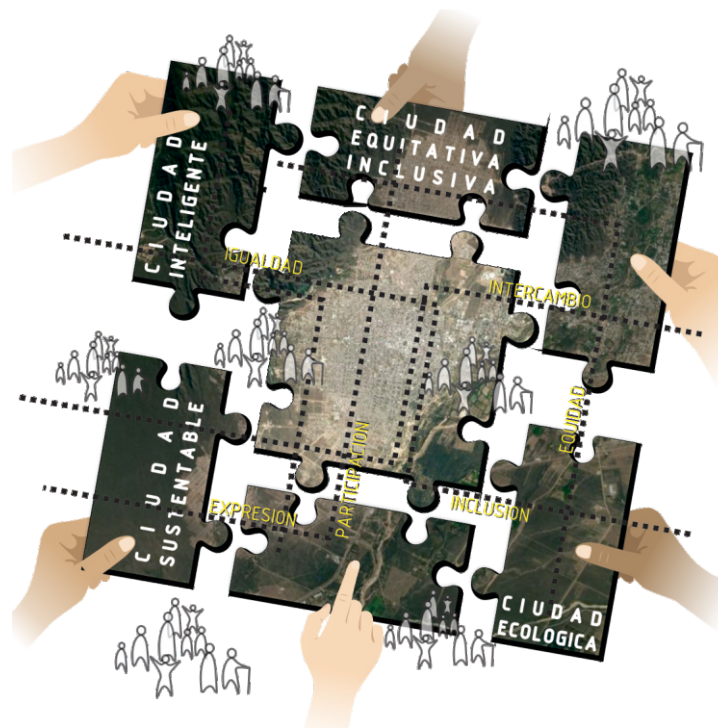
cerros que la abrazan y protegen, la presencia de los ríos que le dan límite a los ejidos y al ramificarse conforman arroyos y canales como venas que atraviesan la ciudad. La topografía característica y la vegetación autóctona forman parte también de los elementos que definen el escenario donde se desenvuelve la actividad ciudadana.

Definimos entonces la sustentabilidad como concepto general para llevar adelante la planificación, entendiéndola desde múltiples ópticas, y desglosándola en subconceptos claves para el desarrollo.

Desde el punto de vista ambiental, la ciudad ecológica busca el mejoramiento en la calidad del aire, saneamiento de arroyos, forestación en sectores claves para controlar temperaturas y mitigar vientos, compensando además las emisiones de carbono. La ciudad inteligente utiliza las tecnologías de la información y la comunicación respondiendo eficientemente a las demandas de instituciones, empresas y habitantes, generando participación activa, y disminuyendo el consumo energético mediante la implementación de recursos, como ser: medios de transporte eléctrico, generación de energía eólica, paneles solares para alumbrado público y semaforización, entre otros.

La ciudad equitativa-inclusiva posibilita el acceso igualitario de toda la población al suelo urbanizado, con infraestructura y servicios, acortando las distancias mediante un transporte público eficaz y económico que permita poner equipamientos y servicios al alcance de los más desfavorecidos, generando oportunidades de crecimiento y desenvolvimiento.

Todos estos aspectos requieren de la coordinación institucional entre las áreas implicadas en el proyecto y desarrollo del Plan Estratégico, siendo vital la participación ciudadana como el modo de validar las decisiones a tomar, fortaleciendo identidad y valores.







Sistema Ambiental

PILAR

Situación Actual - Diagnóstico

Para introducirnos en la problemática ambiental de la ciudad, uno de los factores que más incide en ésta es el clima, que en la ciudad de Catamarca es árido de sierras y bolsones, con precipitaciones principalmente en la época estival (de diciembre a marzo). En el período seco, resulta frecuente la quema de pastizales y los vientos provenientes del sector NE que ocasionan la contaminación del aire con partículas en suspensión llegando a formarse densas brumas o calimas, con sensible disminución de la visibilidad y problemas de salud en la población.

La ciudad presenta gran deficiencia en lo que respecta al sistema de desagües pluviales, lo que ante la presencia de precipitaciones torrenciales genera inundaciones en las zonas bajas del tejido urbano, con impacto socioeconómico negativo. Otra causa de inundabilidad es el avance sin planificación de la frontera urbana o la extracción de áridos sobre las márgenes de ríos Del Valle, Ongolí y arroyos Fariñango, La Gruta y Choya, la que se efectúa sin un plan de gestión para su posterior recuperación.

Otro efecto del avance de la urbanización sobre las márgenes de los ríos es la degradación del sistema hídrico. No sólo se ven afectadas las riberas sino que se contaminan las napas producto del desecho directo de líquidos cloacales y de residuos urbanos, que afecta a la biota acuática, originando un foco infeccioso para la salud de la población.

Los basurales a cielo abierto son una problemática ambiental a resolver. Éstos se concentran en zonas periféricas de la ciudad, especialmente hacia el norte y sur, en áreas aledañas a los ríos, en sitios baldíos, alrededor de contenedores y en puntos específicos llamados volcaderos. Estos basurales generan múltiples impactos, desde propiciar la aparición de insectos y alimañas nocivas para la salud, causar contaminación atmosférica producto de la emisión de gases y olores indeseables por descomposición, hasta la generación de impactos visuales negativos.

Por día, en la ciudad Capital se generan 180 tn. de residuos urbanos, a los que se suman 20 tn. de otras localidades del Valle Central, que también depositan sus residuos en la Planta de Tratamiento de Residuos Sólidos Urbanos (Plan Participativo Ciudad de Catamarca 2020).



Los espacios verdes no sólo tienen la función de recreación y esparcimiento para la sociedad, sino que la vegetación tiene la capacidad de absorber el CO₂ atmosférico disminuyendo los efectos del cambio climático, favoreciendo la reducción de la temperatura, funcionando como barrera natural e impidiendo la erosión del suelo en épocas de vientos; actuando como contenedora de riberas de ríos, e incluso algunas especies son purificadoras del agua. Estas funciones y servicios que nos brinda la vegetación constituyen el objetivo básico para la implementación de planes de forestación, la creación y refuncionalización de espacios verdes, para que San Fernando del Valle sea una ciudad emergente en lo que a sustentabilidad se refiere.

Visión del Pilar: Sistema Ambiental

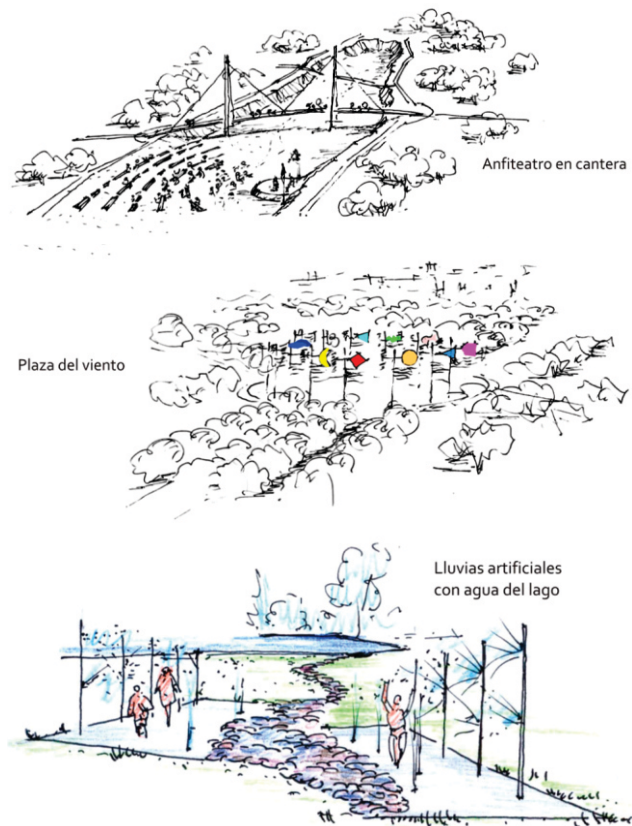
El imponente entorno natural del territorio es lo que inspira la visión de ciudad para el desarrollo del pilar ambiental. La aspiración es que los habitantes puedan disfrutar la urbe y sus recursos naturales, generándose espacios amigables y contenedores que fomenten ámbitos de encuentro y disfrute, para convertir a San Fernando del Valle en una comunidad sostenible.

La meta es concebir una ciudad más verde, con una mejora considerable en la calidad del aire, con recursos hídricos y quebradas recuperados, con nuevos estímulos a la gestión de residuos sólidos urbanos y energéticamente eficiente.

La integración y revalorización de las virtudes paisajísticas y recursos naturales, serán el punto de partida para la elaboración de proyectos que impulsen y recuperen estos espacios. Por ello, reconocer el medio físico-natural donde se inserta la ciudad, su proceso de urbanización y la relación de éstos con el hombre, permiten formular programas orientados a mejorar la calidad ambiental y paisajística, incluyendo proyectos de restauración y revalorización de riberas de arroyos y ríos, así como la restauración y puesta en valor de los espacios verdes y parques.

Objetivos

- + Incrementar la calidad ambiental y paisajística del área urbana, así como también la calidad de vida de los ciudadanos; aprovechando las fortalezas que el medio ofrece.
- + Contribuir a que los municipios del Valle Central puedan ordenarse considerando al agua y a la vegetación como componentes ambientales de integración.
- + Conectar los diferentes puntos de la ciudad, y a ésta con los demás municipios del valle central a través de corredores verdes y parques lineales.
- + Revalorizar los espacios verdes, a través de su restauración e integración, como ámbitos para el disfrute de toda la población.
- + Incrementar en un 12 % la superficie de espacios verdes urbanos y periurbanos por habitante.
- + Restaurar y recuperar los espacios ribereños y recursos hídricos del territorio.
- + Contribuir a mitigar los efectos del cambio climático.
- + Concebir una ciudad limpia y responsable en la gestión de residuos sólidos urbanos.
- + Fomentar el uso de energías renovables.
- + Confeccionar legislación dirigida a problemáticas ambientales.



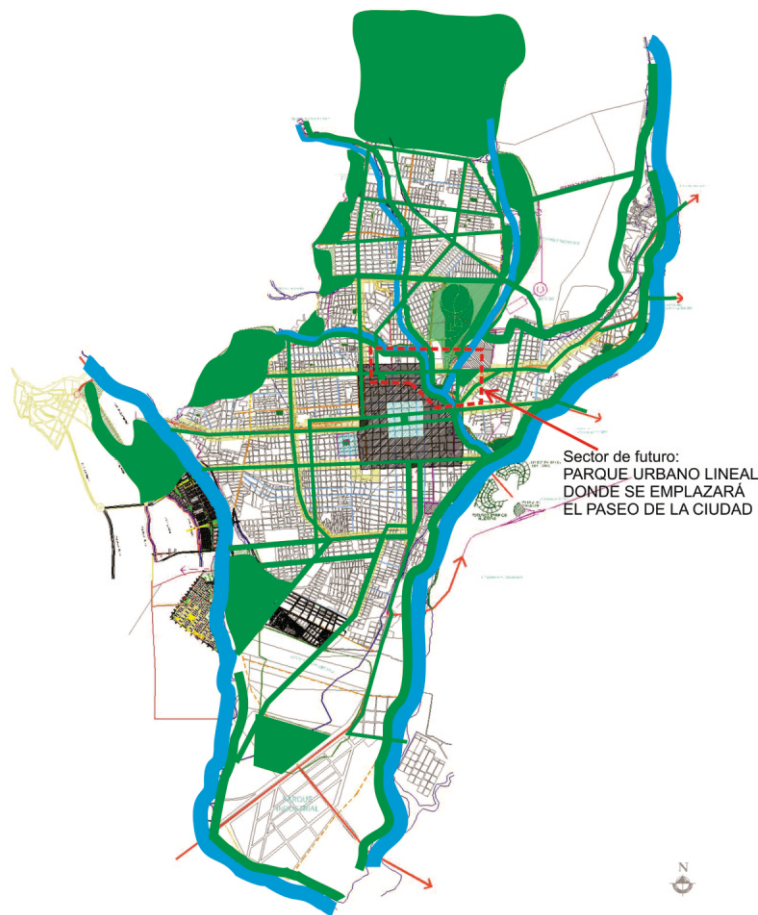
* Croquis anteproyecto Parque Adan Quiroga
Ing. Carlos Thays

Estrategias de acción

- + Recuperación y puesta en valor del paisaje natural y urbano, para potenciar la imagen de la ciudad/territorio, aprovechando equilibradamente las características geobiomorfológicas que constituyen su soporte.
- + Promover la preservación de espacios verdes incentivando su uso responsable.
- + Incorporar medidas de mitigación sobre el cambio climático

Metodología

Se organizarán espacios de diálogo y participación con diferentes actores sociales a fin de que la elaboración de los proyectos se base en la integración de las necesidades y opiniones de la población con las cualidades urbano-ambientales que presenta la ciudad. Todas las propuestas y opiniones que resulten de los encuentros, permitirán identificar problemas, posibles soluciones y determinar prioridades para el lineamiento de los proyectos.



Propuesta

El Sistema Funcional-Paisajístico-Ambiental se caracteriza por el uso racional de los recursos, contener los límites de la mancha urbana existente para revertir la fragmentación y consolidar los espacios intersticiales a partir de parques y reservas; además de contemplar el saneamiento de áreas con problemas ambientales. Los espacios verdes existentes y los futuros, se articulan a través de corredores verdes y parques lineales siguiendo el sistema de canales y ríos de la ciudad. Se contempla la restauración de las márgenes, cauces de ríos y arroyos, establecimiento de líneas de ribera y definición de criterios de forestación y reforestación.

A través de la estructuración del sistema verde de San Fernando del Valle de Catamarca se reconoce la importancia de los espacios verdes de la ciudad en sus diversas escalas. Por la función bioclimática que cumplen, se propone revalorizar y cualificar los existentes y la creación de nuevas áreas.

El Río del Valle tiene un potencial paisajístico, recreativo y vial en la ciudad, por lo que el abordaje de la restauración de su ribera y saneamiento de su cuerpo de agua comprende un proyecto significativo y un desafío para potenciar el río más importante del valle. La recuperación de sus márgenes mediante forestación e infraestructura lo convertirá en un sitio de paseo y recreación para los ciudadanos, fortaleciendo la relación del hombre con la naturaleza y consolidando la concepción de una ciudad amigable e inclusiva.

La intervención de los espacios verdes contempla arbolado, infraestructura, servicios, equipamiento urbano, mobiliario e iluminación.



Programas

+ Restauración integral de paisajes hídricos

A partir de acciones concretas de restauración de espacios ribereños y la generación de parques lineales, se pretende la protección de zonas costeras de ríos y arroyos para minimizar los riesgos de inundaciones. Además el establecimiento de estrategias para sanear y mejorar la calidad de los recursos hídricos degradados mayormente por las condiciones de urbanidad.

+ Forestación y creación de nuevos espacios verdes

Estos programas deben formar parte de los planes de urbanización con el objetivo de mejorar la calidad de vida y el bienestar de los ciudadanos, a partir de la cualificación de los espacios verdes públicos, con propuestas de puestas en valor, ampliación, creación de nuevas plazas, corredores verdes y parques.

+ Calidad de aire

+ Fomento del uso racional de energías

+ Tratamiento de Residuos Sólidos Urbanos

+ Confección de Ordenanzas de temática ambiental



Parques Lineales Arroyos Fariñango y La Florida

Este proyecto corresponde al Parque lineal sobre las márgenes de los arroyos Fariñango y La Florida en el sector comprendido entre Av. Belgrano y Av. Alem. Forma parte del nuevo sistema de verde que se extenderá a través de los arroyos de la toda la ciudad, mejorando así la calidad ambiental de los sectores actualmente degradados; uniéndose a nuevas plazas, parques y corredores.

A través de este espacio verde se busca integrar diversas actividades que incluyen un paseo de feria, juegos para niños, juegos deportivos, juegos para adultos mayores, nuevas plazoletas, caminerías y bicisendas; acompañadas de nuevo arbolado, iluminación y mobiliario.

Se propone que las actividades de venta o intercambio se produzcan debajo de un sistema de pérgolas que siguen el orden lineal del parque, sin límites verticales para que las mismas puedan utilizarse con otras actividades cuando la feria no se encuentre funcionando, o sea flexibilizar el uso para no se convierta en un obstáculo físico y visual del ambiente, priorizando la seguridad de los usuarios.



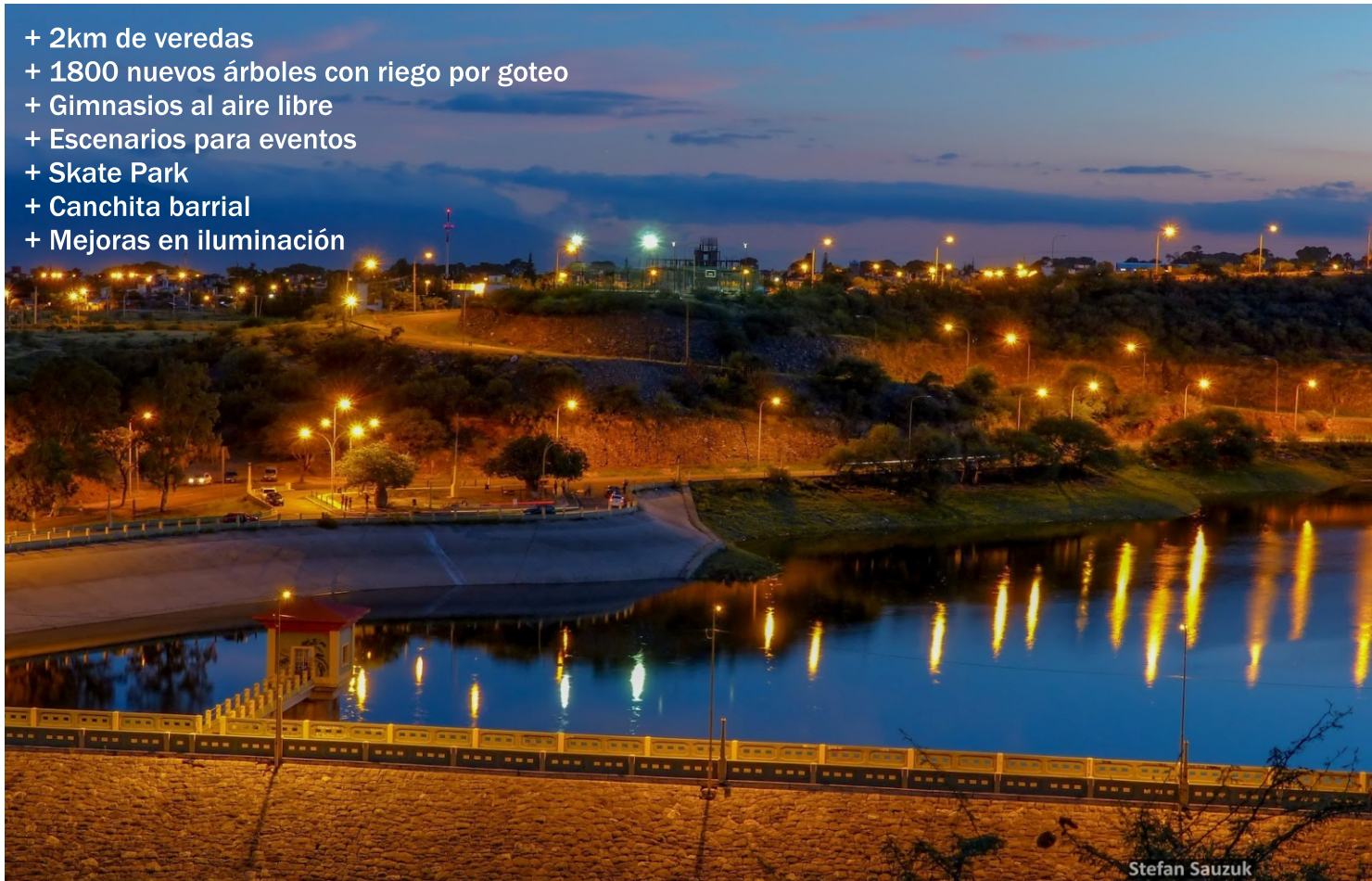
Parque Lineal Arroyo La Florida (tramo Perú-Belgrano)



Planimetría general

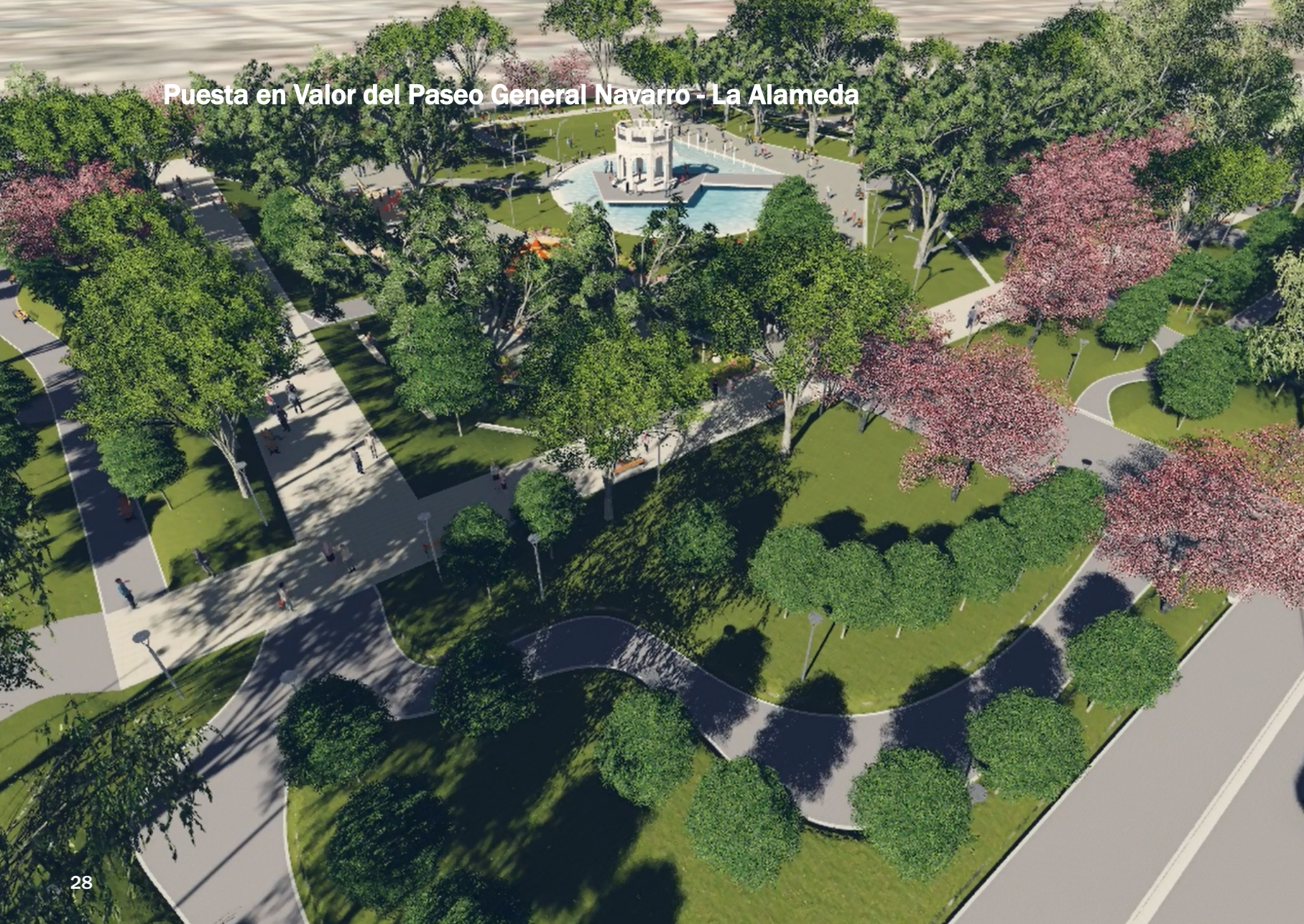
Dique el Jumeal

- + 2km de veredas
- + 1800 nuevos árboles con riego por goteo
- + Gimnasios al aire libre
- + Escenarios para eventos
- + Skate Park
- + Canchita barrial
- + Mejoras en iluminación



Stefan Sauzuk

Puesta en Valor del Paseo General Navarro - La Alameda



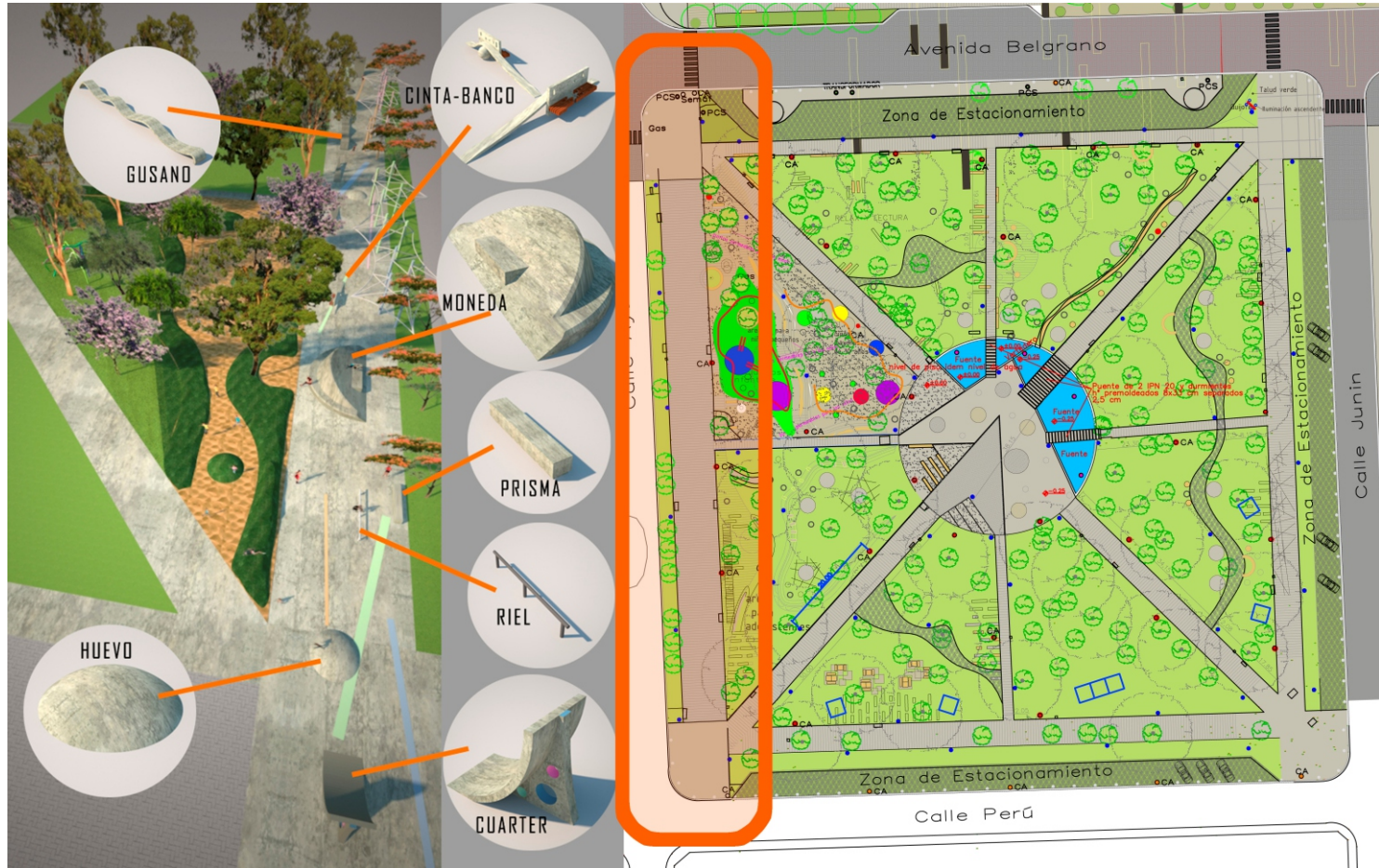


Parque Lineal Arroyo Fariñango



- + Recuperación de las márgenes del Arroyo Fariñango
- + 1,5 km de extensión en Av. Arnoldo Castillo
- + Relocalización de discotecas
- + Sectores gastronómicos
- + Areas de estacionamiento
- + Forestación
- + Infraestructura: rotondas de acceso al sector, pavimentación, veredas, iluminación, red de agua.

Plaza Virgen del Valle - Skate Park





Desarrollo Urbano

PILAR



Diagnóstico

El crecimiento de nuestra ciudad durante las últimas décadas viene dándose por extensión en el territorio y no por consolidación de las áreas ya urbanizadas.

Hacia el norte la mancha se ha extendido hasta un límite el difuso, como consecuencia de la construcción de barrios de vivienda social a cargo del Instituto Provincial de la Vivienda. Hacia el sur la situación es similar, con la urbanización de Valle Chico durante los últimos años, que prevé albergar en su totalidad a cuatro mil familias en un predio de trescientas hectáreas. Esta extensión genera como un desequilibrio en materia de infraestructura y servicios en estas áreas predominantemente residenciales, que si bien cuentan con redes de cloaca, agua potable y energía eléctrica; carecen de otras infraestructuras y servicios como el gas natural, desagües pluviales, cordones cuneta y pavimento, entre otros.

Hacia el este de la ciudad la urbanización se extiende hasta encontrar el límite con el departamento Valle Viejo, y hacia el oeste hasta el km 32 de la Ruta N°4. En estas dos direcciones la ciudad se ha ido consolidando, tanto en ocupación de suelo como también en la provisión de infraestructura y servicios diversos.

La actividad principal en estos sectores es la residencial de densidad baja, con presencia de algunos equipamientos y comercios complementarios sobre las principales Avenidas.

Estas situaciones evidencian una marcada desigualdad en el acceso al suelo, y como consecuencia a infraestructuras y servicios que impactan directamente en la calidad de vida de quienes habitan la ciudad.

El centro contiene múltiples actividades y funciones de la vida ciudadana, como las educativas, administrativas, financieras, comerciales, institucionales, de servicios, entre otras, que si bien dotan al sector de un gran movimiento, tienen un horario específico, y fuera del mismo se produce un éxodo hacia las zonas residenciales antes mencionadas, provocando la disminución de la presencia de personas. Este ingreso y egreso en determinados horarios al área central genera además problemas asociados a la movilidad (tránsito) y contaminación, situaciones que serán estudiadas en profundidad en el desarrollo de los pilares de Movilidad Urbana y Sistema Ambiental dentro del Plan Estratégico.

Por su parte, los principales corredores que conectan el centro con las áreas residenciales poseen actividades comerciales y de servicios en diferentes escalas que complementan dicho uso. De esta manera, cada uno adquiere un carácter de acuerdo a la actividad que predomina en el mismo, ya sea por su escala o por su tipo.

Los corredores además delimitan zonas o barrios dentro de las áreas residenciales, cada uno de estos presenta una configuración particular, que puede estar dada por la dimensión de sus parcelas, ancho de calles y veredas, vegetación existente, similitud en las construcciones, tipologías particulares, costumbres de los vecinos, entre otras. Estas particularidades son las que generan identidad en los ciudadanos a distintas escalas (barrio, ciudad) y resulta importante rescatar.



Visión del Pilar: Desarrollo Urbano

Con el desarrollo, buscamos ordenar la mancha urbana existente, frenando la continua extensión en el territorio y equilibrando las asimetrías territoriales existentes, con el fin de promover la armonía entre los distintos sectores urbanos.

El desafío es entonces, consolidar y densificar la mancha urbana, posibilitando la inclusión social y territorial de los habitantes; generar mixtura de usos, llevando residencias al área central y comercios, equipamientos y servicios a los corredores que conectan con barrios periféricos, acortando las distancias y generando cercanía de los vecinos a sus actividades cotidianas.

Se posibilitará además la ejecución de las infraestructuras faltantes en algunos sectores y el mejoramiento del transporte público.

Para ello resulta fundamental la participación, tanto ciudadana como de instituciones afines a través del debate público, a fin de validar las decisiones y garantizar las conexiones sociales y espaciales buscadas, reforzando el concepto de igualdad y equidad, en donde la ciudad se construya para el ser humano, a partir de sus necesidades y deseos fortaleciendo identidad.

Puesta en valor Plaza 25 de Mayo y entorno



Objetivos

+ Promover la transformación de las condiciones de calidad de vida de los ciudadanos a partir de la planificación de una ciudad a escala de las personas, atendiendo a sus principales necesidades, para que todo aquel que viva, transite y trabaje en la ciudad pueda desarrollar sus actividades en un ámbito armonioso y ordenado.

+ Prever la distribución de la población y frenar la extensión de la mancha urbana, iniciando un proceso de completamiento de áreas consolidadas y en vías de consolidación, mediante la ocupación de suelo vacante y la renovación de tejidos blandos, incrementando la densidad poblacional.

+ Organizar el tejido edilicio conjuntamente con la distribución de los distintos usos del suelo, brindando servicios a las áreas periféricas de predominancia residencial y generando mixtura de actividades compatibles que se traduzcan en economía de recursos para satisfacer necesidades (economía de la cercanía); localizar actividades que por su logística o nivel sonoro y de emisiones resultan incompatibles con otras actividades cotidianas,

prever la readecuación de infraestructura necesaria para las nuevas edificaciones en sectores a densificar, y brindando infraestructura y servicios faltantes a los barrios en vías de consolidación, equilibrando las asimetrías territoriales.

+ A su vez, el control del uso y ocupación del suelo busca además garantizar el acceso a la tierra en sectores consolidados y en vías de consolidación, evitando el éxodo a departamentos vecinos para residir debido al alto valor del suelo en nuestra ciudad.

Estrategias de acción

- + Densificar mediante el proceso de renovación las áreas urbanizadas consolidadas y en vías de consolidación.
- + Garantizar el acceso igualitario a infraestructura y servicios para todos los ciudadanos.
- + Reordenar las actividades que se desarrollan en la ciudad, tendiendo a la mixtura comercial, residencial y de servicios bajo el concepto de sostenibilidad.



Metodología

El equipo de Planificación se capacita e investiga acerca de estrategias de ordenamiento territorial y desarrollo urbano sostenible en Argentina, Latinoamérica y el resto del mundo.

En la Conferencia HABITAT III llevada a cabo en Ecuador en octubre del corriente año se establecieron estándares de progreso en desarrollo urbano sostenible poniendo énfasis en la participación de las partes interesadas y los actores urbanos en todos los niveles de gobierno, como así también del sector privado.

El nuevo programa urbano se centra en los seres humanos que habitan en las distintas ciudades del mundo, sus necesidades y deseos.

Compartimos el ideal de una ciudad para todos, buscando igualdad en su uso y disfrute, promoviendo la integración, seguridad, sanidad, accesibilidad; buscando que todos los habitantes puedan gozar de igualdad de derechos y oportunidades.

Proyecto de Ordenanza. Zonificación.

La nueva normativa de Zonificación busca reordenar el área urbanizada de la ciudad, frenando la extensión, y en lugar de ello densificando las distintas zonas (principalmente residenciales) completando las áreas vacantes y consolidando los distintos barrios.

Ponemos énfasis en delimitar la Zona de Preservación Histórica, en la cuál el Municipio ya ha realizado acciones para la revalorización de la Plaza 25 de Mayo y su entorno inmediato, y donde se propone continuar preservando el patrimonio (histórico, cultural, edilicio, religioso, natural) rasgo principal de nuestra identidad.

Se pretende además generar mixtura de actividades en todas las zonas del área urbanizada, apostando a la economía de la cercanía que genera un impacto positivo además en seguridad, transporte, infraestructura, calidad ambiental, etc. Se trata de localizar actividades comerciales y de servicios en los corredores que conectan la periferia residencial, y actividad residencial en la zona central de la ciudad.

Se destinan además diferentes sitios vacantes en la periferia de predominancia residencial, para la localización de equipamientos de uso público, posibilitando el desarrollo de nuevas centralidades de menor escala que complementen la actividad residencial. Otros sectores son destinados para localización de equipamientos relacionados con prácticas logísticas, las cuáles requieren de grandes superficies y a su vez estar alejadas de otros usos incompatibles.

Se incorpora un APL (Area de Preservación Limitada) en la margen del Río del Valle que constituye el límite con el departamento Valle Viejo.

Esta nueva ordenanza hace hincapié además en el Patrimonio histórico, cultural y arquitectónico ordenando los elementos declarados en Ordenanzas previas e incorporando nuevos elementos para su preservación y puesta en valor.

ANEXO I

PLANO DE ZONIFICACION



- ZPH - ZONA DE PROTECCION HISTORICA**
Zona destinada a proteger y preservar características históricas, paisajísticas y patrimoniales.
- ZCPD - ZONA CENTRAL EN PROCESO DE DENSIFICACION**
Zona destinada a renovación por sustitución edilicia con tendencia a densificación moderada.
- ZE - ZONAS ESPECIALES**
Zona de características particulares en el ejido urbano que reflejan cualidades distintivas.

CENTRALIDADES EXTENDIDAS:

- CE 1 - CENTRALIDAD EXTENDIDA 1**
Uso mixto predominando comercio e instituciones, complemento de actividad residencial.
- CE 2 - CENTRALIDAD EXTENDIDA 2**
Uso mixto conviviendo residencia, comercio y servicios a escala urbana y metropolitana.
- CE 3 - CENTRALIDAD EXTENDIDA 3**
Uso comercial que por sus características perturba otras actividades y el desenvolvimiento del tránsito.
- CE 4 - CENTRALIDAD EXTENDIDA 4**
Uso comercial destinado a brindar servicios de esparcimiento y turismo.

ZONAS RESIDENCIALES:

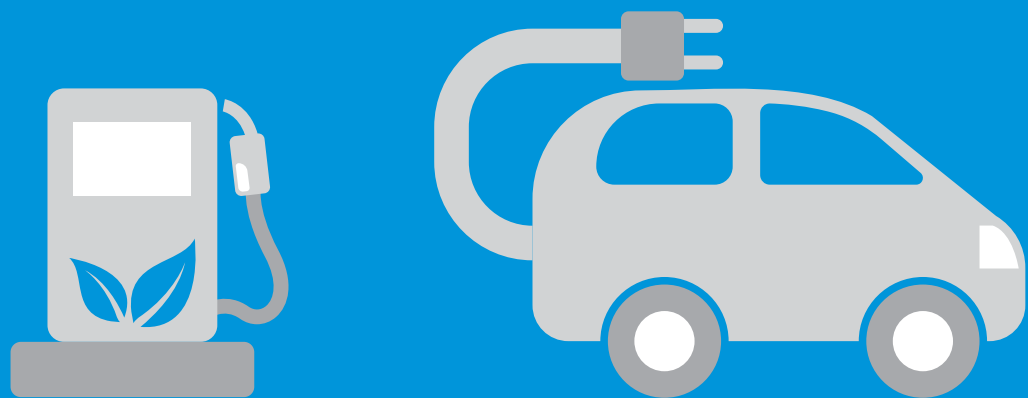
- R1 - DISTRITO RESIDENCIAL CONSOLIDADO**
Zona consolidada cuya renovación y ampliación se realiza mediante procesos de reposición o sustitución
- R2 - DISTRITO RESIDENCIAL EN VIAS DE CONSOLIDACION**
Zona en proceso de consolidación, principalmente mediante completamiento de áreas vacantes.
- R3 - DISTRITO RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD EN VIAS DE CONSOLIDACION**
Zona residencial destinada a alojar a densidades bajas.
- R4 - DISTRITO RESIDENCIAL CONFORMADO POR PLANES SOCIALES DE VIVIENDA**
Zona con conjuntos habitacionales construidos a través de planes sociales de vivienda.
- R5 - DISTRITO RESIDENCIAL SEMI - RURAL**
Zona de crecimiento espontáneo condicionado por las características del territorio.

DISTRITOS DE EQUIPAMIENTOS:

- E1 - DISTRITO EQUIPAMIENTO DE SERVICIOS**
Sector destinado a la localización de instalaciones de uso público.
- E2 - DISTRITO EQUIPAMIENTO DE LOGISTICA**
Sector destinado a la localización de instalaciones que requieren grandes superficies y estar separadas de otros usos.
- EM - EQUIPAMIENTO MUNICIPAL**
Instalaciones y dependencias de carácter administrativo, educativo, recreativo y turístico.
- I - DISTRITO INDUSTRIAL**
Zona destinada a la localización de industrias cuyo nivel de molestias es incompatible con el uso residencial.
- PU - PARQUE URBANO**
Zona destinada al desarrollo de parques públicos (parques lineales, costanera de arroyos y ríos, corredores verdes).
- EV - ESPACIOS VERDES**

AREAS DE RESERVA

- Zonas que conforman los límites del área urbanizada, cuentan con vegetación autóctona y sectores aptos para desarrollar barreras forestales.
- ARA - AREA DE RESERVA AMBIENTAL**
 - ARI - AREA DE RESERVA INDUSTRIAL**
 - ARU - AREA DE RESERVA URBANA**



Movilidad Urbana



PILAR

La red vial principal de la ciudad está constituida por las vías de penetración urbana de las rutas que la vinculan con su región y el país.

Además de las avenidas de articulación interna que circundan el área central, también llamadas las cuatro avenidas, la estructura vial se complementa con vías secundarias de organización barrial y otras de menor jerarquía. El sistema vial responde a su condición de ciudad monocéntrica de nodo atractor y generador de la mayoría de los viajes urbanos.

Respecto a la congestión de tránsito en el área central, no existen serios problemas de fluidez vial, pero en horas pico determinadas arterias presentan demoras. Éstas corresponden a los sectores donde se encuentran emplazadas la mayoría de las escuelas, dependencias del poder judicial, casa de gobierno y entidades bancarias, además de la concentración de comercios y centros de salud. De manera tal que tiene incidencia directa la época del año y los horarios de ingreso y egreso de las instituciones.

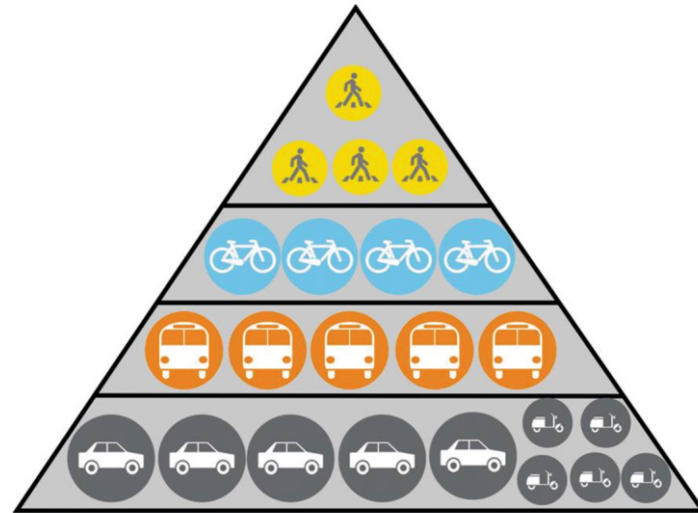
La dimensión del parque automotor, ocupa para sus aparcamientos en calzada, grandes superficies del espacio público que debería ser de los ciudadanos, datos que requieren ser cuantificados para el diseño de la movilidad. En diferentes ciudades se han hecho ensayos para concientizar a los vecinos sobre ésta situación, de manera que sean ellos mismos quienes exijan su derecho sobre el uso del espacio público, como ámbito de interacción social.

Según cifras 2011 de la Dirección Provincial de Transporte, las empresas de colectivos que sirven a la ciudad, transportaron 27 millones de pasajeros. Se detecta una posible subutilización del transporte público, razón por la cuál su costo compite con el uso del vehículo particular, pero no con el de la moto, presentándose ahí otra de las falencias a solucionar para posicionarlo como medio de movilidad eficiente, así como otros más amigables con el medio ambiente.

El transporte público actual presenta frecuencias con intervalos de espera demasiados largos, y no existen garitas de refugio para dicha espera.

Una de las complejidades en su planificación radica en que el transporte depende de la Provincia y parte de su funcionamiento es posible por los subsidios nacionales. Además la extensión descontrolada de la mancha urbana y la necesidad de llegar con el servicio de transporte, complican la ecuación económica poniendo en riesgo la eficiencia del sistema.

La ciudad presenta un elevado índice de accidentes viales, de los cuales la gran mayoría son protagonizados por motos o ciclomotores. El uso de la moto tanto en las ciudades del Noa como en la nuestra, es otro tema a examinar detenidamente en pos de desalentar su uso para una ciudad más segura y de baja contaminación.



Situación actual: dominio del vehículo particular por sobre los demás medios de movilidad, debido a las distancias hacia el centro urbano y a la particular idiosincrasia de la población.

Visión del Pilar: Movilidad Urbana

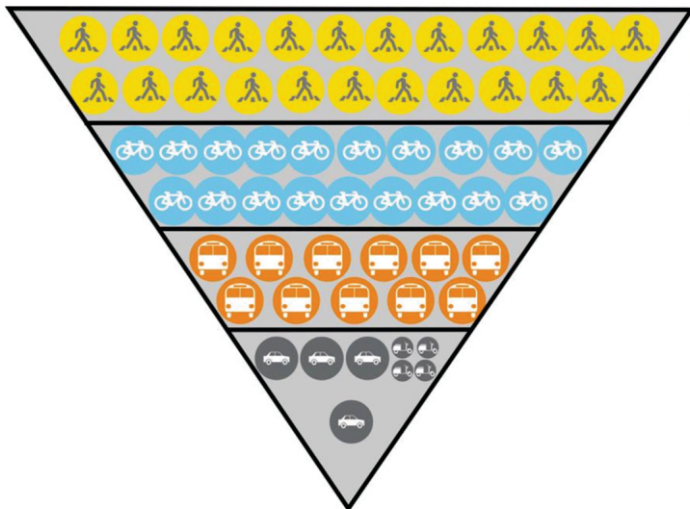
Con el Plan de Movilidad, buscamos cambiar el paradigma del trasladarse en vehículos particulares desde los lugares de residencia a los distintos sectores donde los ciudadanos desarrollan sus actividades laborales, educativas, financieras y de abastecimiento con la intención de mejorar la calidad ambiental de la ciudad en la que vivimos, además de promover hábitos más saludables como consecuencia del uso de medios alternativos de movilidad (no motorizados) que disminuyan significativamente la contaminación ambiental, y a su vez impliquen un ejercicio periódico para quienes lo utilizan, mejorando su bienestar y calidad de vida.

El paradigma de las ciudades del mundo en la actualidad apunta a tener espacios públicos centrados en las personas y no en el automóvil, hacia ciudades más humanizadas.

“Sabemos que si la gente camina y usa la bicicleta, tendremos una ciudad más animada, habitable, atractiva, segura, sustentable y saludable. Entonces ¿Qué estamos esperando?”.

Urbanista Jan Gehl.

Objetivos



Situación perseguida, privilegiar medios de movilidad más amigables con el medio ambiente dentro de la ciudad.

Se perseguirá la articulación e integridad de la ciudad difusa actual. Mejorando la fluidez del tránsito mediante la optimización y reordenamiento del transporte público. Implementando a su vez, medios de movilidad más amigables con el medio ambiente e impulsando el uso de la bicicleta como medio de transporte. Se procurará firmemente desalentar el uso del vehículo particular dentro del centro de la ciudad, y recuperar el uso del espacio público como ámbito de reflexión e interacción por excelencia.

Para su fomento se planea ampliar áreas de peatonalización y de superficies sombreadas.

Para el reconocido urbanista danés Jan Gehl “la ciudad sustentable, es la que recupera la escala humana como objetivo de desarrollo”.

Al objetivo de disminuir la congestión vehicular dentro del casco histórico, se sumará el mejoramiento de las condiciones ambientales y de salubridad preservando el patrimonio cultural de los catamarqueños.

Estrategias sustentables de acción

- + Promover el transporte público urbano
- + Desalentar el uso del vehículo particular
- + Incorporar infraestructura para fomentar el transporte no motorizado.

Numerosas ciudades europeas a partir de la década del 70, y en reacción a las consecuencias de la crisis del petróleo sucedida en agosto de 1973, iniciaron metodologías pioneras tendientes a recuperar medios de transporte más eficientes y amigables con el medio ambiente. Hoy, gran parte de las ciudades latinoamericanas y del Caribe comparten ese reto, sobre todo el de fomentar el uso de la bicicleta y caminar dentro de los diferentes centros urbanos.

Metodología

La planificación dinámica y eficiente del eje de movilidad urbana será factible en la medida que se involucren los diferentes actores como el municipio, con los entes provinciales, las empresas de transporte, la universidad, organismos de incumbencia, y la comunidad. Asimismo consideramos imprescindible darle al tema la autarquía de acción desde el organigrama estatal creando el Ente de Movilidad Urbana y su centro de monitoreo, ya que la implementación de nuevas medidas deben monitorearse constantemente desde su inicio y ser sostenidas en el tiempo para detectar aspectos a mejorar.

Para disminuir los riesgos y maximizar las posibilidades de éxito en las decisiones y posteriores implementaciones urbanísticas la participación ciudadana de los diferentes actores sociales es fundamental. Para lo cual se deben establecer espacios de encuentro de diálogo y consenso, es éste un proceso paulatino y progresivo. Los resultados que se obtengan en los talleres serán aportes que permitirán organizar y delinear el plan integral de movilidad como así también las demás líneas estratégicas.

Propuesta

Con ese objetivo, se plantea desarrollar adecuación de vías, trazado de red de ciclovías, y la infraestructura y equipamiento necesarios para llevarlo adelante. Los recorridos para la bicicleta no sólo plantean conexiones al área central, sino también la vinculación con el departamento Valle Viejo y otras zonas de paseo como los bordes de ríos y montañas.

En cuanto al transporte público urbano se propone sea dividido en dos tipos de vehículos, unos de mayor porte que llegarán hasta las terminales de transferencia y desde ahí se vincularán a otros de menores dimensiones que serán los que podrán ingresar al centro de la ciudad. Se proyecta que sean emplazadas sobre el anillo periférico, sobre las denominadas cuatro avenidas o en sectores aledaños. En estos nodos además de hacerse las transferencias del transporte público, se ubicarán sectores para aparcar bicicletas privadas y/o alquilar públicas, sumando en las proximidades nuevos sectores para el estacionamiento de vehículos particulares.

Para fomentar la apropiación del espacio público, se proponen pequeños espacios de pausa y contemplación. Cada punto será ubicado estratégicamente dentro del casco histórico, frente a edificaciones con relevancia arquitectónica que invitarán a la consolidar la idiosincrasia local.

Desde el inicio de la actual gestión se realizaron acciones intermedias para atenuar la problemática sin desconocer la importancia de la implementación de un futuro plan integral. Podemos mencionar entre ellas la implementación de carriles selectivos, la conexión norte - sur de Av. Latzina, la apertura de la Quebrada de Moreira, el acceso sur. La descentralización de funciones como el Mercado de Abasto y la relocalización de boliches en la zona de Fariñango.

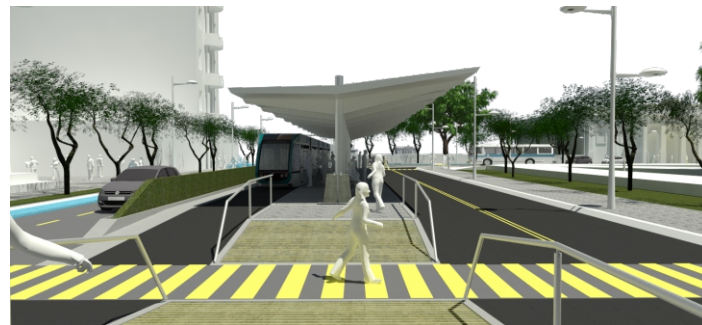
Propuesta de movilidad



El casco histórico de la ciudad es el lugar en donde se concentra mayormente una mixtura de funciones, que si bien es beneficiosa para la dinámica de la ciudad, genera en horas pico serios problemas de congestión vehicular, donde el auto domina claramente al espacio público.

El proyecto de movilidad urbana plantea cuatro terminales de transferencia que serán emplazadas en la periferia del anillo central. En éstas terminales se podrá abordar a transportes de menor

porte y más amigables con el medio ambiente para finalmente poder acceder al casco histórico. Se prevé que las terminales sean ubicadas cerca de puntos estratégicos como la Universidad, La Plaza 25 de Agosto, en inmediaciones al Paseo General Navarro y el CAPE (Centro Administrativo Provincial).



Renders de la propuesta arquitectónica para las terminales de transferencia

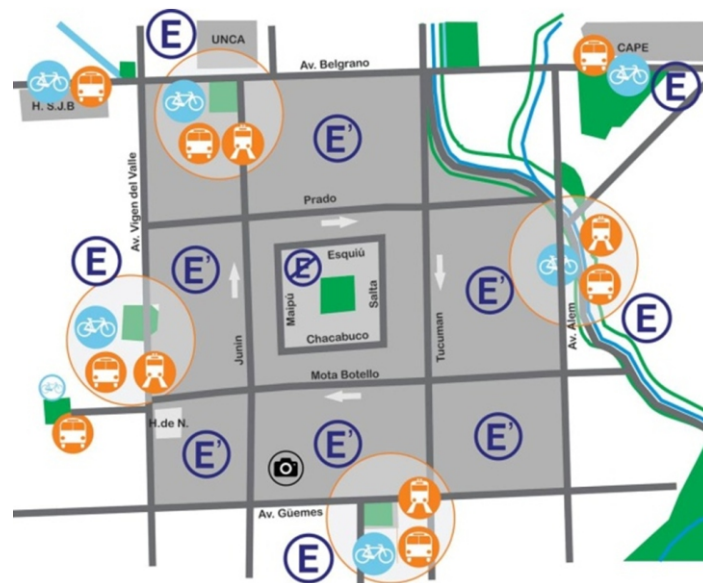


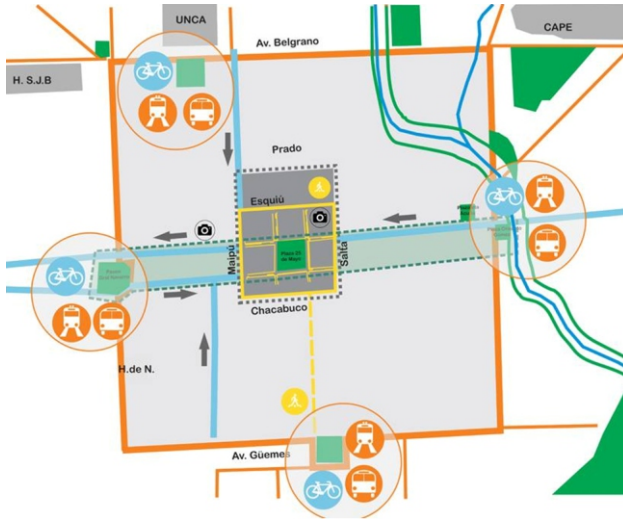
Esquema de funcionamiento de la propuesta de movilidad urbana dentro del casco céntrico y emplazamiento de las diferentes terminales de transferencia.

La propuesta de movilidad dentro del centro contempla la restricción de algunas arterias a un sólo carril y otro para estacionamiento vehicular (que se plantea sea más costoso en éste sector para desalentar su uso).

Se persigue una ciudad que retome la escala humana, que propicie el uso del espacio público y sea más amigable con el medio ambiente.

Se desalentará la utilización de vehículos particulares, estimulando el uso de otros medios de movilidad como el transporte público, la bicicleta o el caminar.

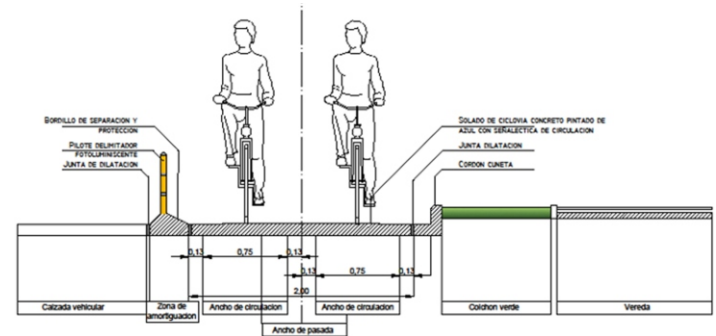




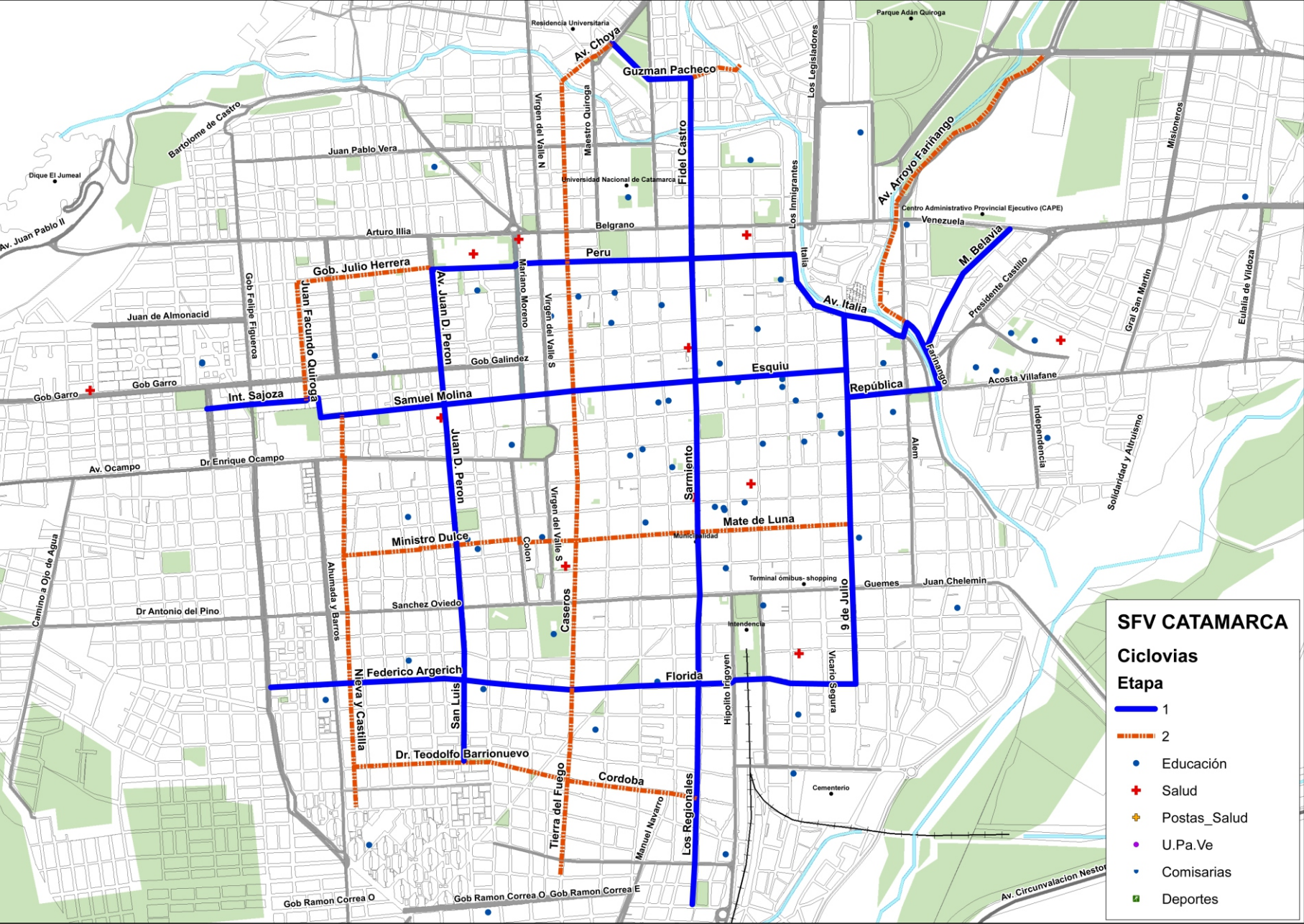
▲ Planteo de peatonalización del centro y jerarquización del eje histórico recreativo de calle República.



El trazado de la red de ciclovías o biciesendas, dependiendo del caso, cuenta con una infraestructura adecuada ya sea para uno o dos carriles, con materiales específicos para el uso de la bicicleta, utilizando métodos de seguridad como bordillos de separación y protección con pilotes delimitantes del espacio de color amarillos para que puedan ser vistos desde cierta distancia, acompañados de señalización horizontal y vertical. A su vez, con la incorporación de iluminación y vegetación a lo largo de los recorridos, se busca generar espacios que alienten la actividad.



▲ Propuesta de peatonalización en calle Rivadavia, sector bancario.





Patrimonio y Turismo



PILAR

Diagnóstico

El patrimonio arquitectónico, paisajístico y cultural de nuestro medio, es lo suficientemente rico para posibilitar lo turístico como fortaleza existencial de nuestra ciudad y su entorno.

En lo urbanístico, el Barrio Marcos Avellaneda, delimitado por Av. Italia, Av. Belgrano y Arroyo Fariñango, constituye un caso único, por el libre trazado de sus calles, que siguiendo la topografía y desafiando las leyes de India, conforman una especial calidad ambiental. Los pasajes diagonales de Av. Alem. Particularmente Villa Cubas, con su plaza a la que llega axialmente la más larga de las calles de nuestra ciudad, Mota Botello. La Tablada, con su escala particular, espacios ajustados, y su diagonal (antiguo camino a Miraflores) conforma el primer barrio de densidad y micros escalas. Todos estos casos merecen un tratamiento especial.

En lo arquitectónico, es vasto lo italianizante, mínimo lo colonial, rico lo art deco, con el único monumento funerario de la Argentina de este estilo, un maravilloso ejemplo institucional de lo moderno, y varios ejemplos de arquitectura doméstica. Lamentablemente todo esto tiende a seguir

perdiéndose, porque no se logró una ecuación posibilitante de conservación, total o parcial.

El primer paso, el de la detección de cada uno de estos objetos o conjuntos de interés patrimonial, se logró a lo largo de un continuo trabajo de distintas gestiones y la preocupación de sus actores, acción que aún continúa. En lo arqueológico, también se trabajó y queda mucho por hacer.

En lo festivo y celebratorio, lo más importante son las dos festividades marianas de la Virgen del Valle, que son propias de la Curia, pero que los fieles se las apropian. El Municipio concretó el Museo de la Virgen y proyecta en el lugar que le es propio a la Virgen, el Santuario de la Gruta, no como objeto, sino como espacio de múltiples vivencias, tanto sacras como paganas, para la adoración y el uso transitorio.

Además tenemos fiestas populares como el carnaval o las reuniones musicales y de representación en las plazas de los barrios, que posibilitan la expresión propia de los residentes.



*Fotografía: Stefan Sauzuk

Visión del Pilar: Patrimonio y Turismo

Procuramos ensayar en profundidad la concientización y conveniencia de respetar la memoria colectiva de nuestros habitantes, lo que de alguna manera nos caracterizó, sin dejar de entender que el tiempo pasó y hoy los requerimientos son diferentes.

No podemos pretender que los espacios que se adecuaban a modos de vida y tecnologías de otro momento, nos den respuestas plenas hoy. Pero si podemos honrar modos y espacios significativos, posibilitando el uso intenso de los mismos. Este es nuestro desafío.

Ya lo hicimos con la Plaza 25 de Mayo, El Museo de La Ciudad, El Museo de la Virgen y La Biblioteca Monseñor Piedrabuena. Lo estamos haciendo con el Paseo Gral. Navarro (La Alameda). Aspiramos a que esto, que es patrimonial y de uso colectivo, se viva intensamente.

Tratamos de demostrar que el Estado puede ser el principal promotor del mantenimiento patrimonial con nuevos usos y modos.



Estrategias de acción

+ En lo edilicio, se procurará mediante ordenanzas y convenios, que el valor de un bien patrimonial tenga el plus que debe tener y que incentive a protegerlo. Es decir, que la titularidad de una pieza de interés sea un valor y no una carga. Pues, nada se logra con las restricciones normáticas que hoy tenemos al uso pleno, sino incentivando conductas que alienten la preservación.

+ Se propone un relevamiento minucioso de cada pieza de patrimonio o interés municipal, para establecer una categorización, como primera medida. Este relevamiento y categorización, nos llevará a definir el grado de restricción que tendrá el objeto de estudio, tomando sustantivamente lo que transmita sus características tipológicas (por ej. zaguán y patio o su expresión y escala urbana, su tecnología). Esto permitirá concertar entre el organismo de control y el propietario un lógico acuerdo. Básicamente se debe permitir construir lo que potencialmente permite la norma en el lote libre, con modificación de algunos parámetros normáticos, con un porcentual como premio o reconocimiento, atento a la conservación.

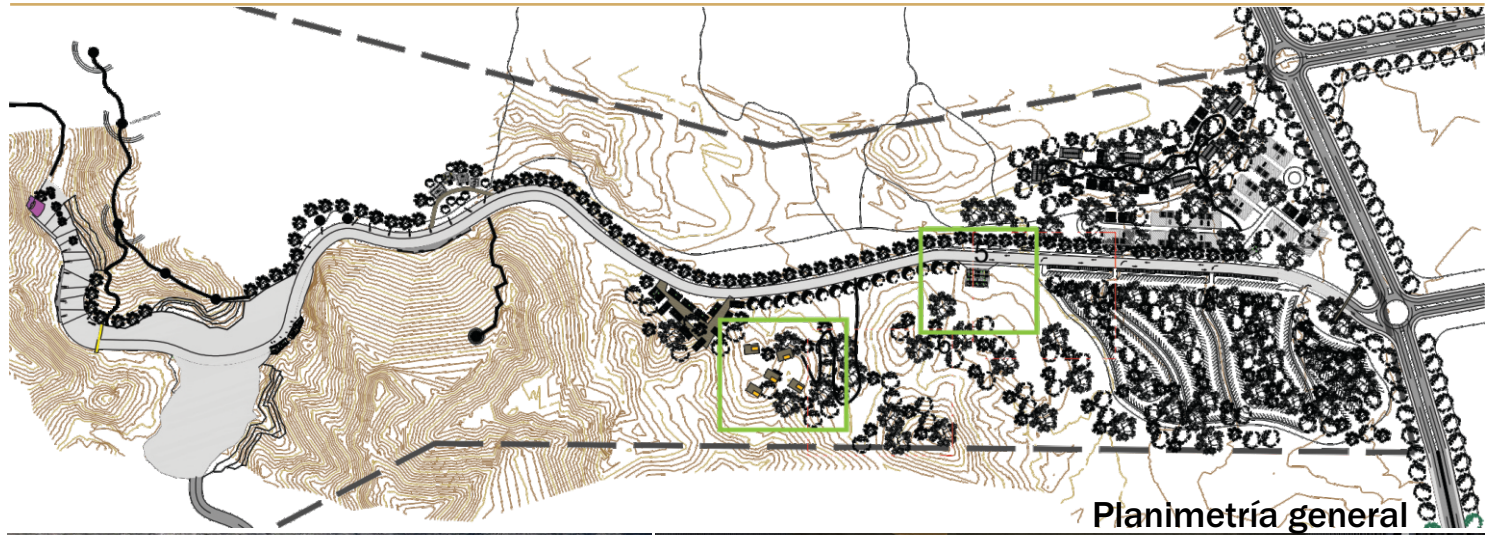
Metodología

Para llevar adelante la detección de nuevos elementos y su correspondiente estudio y categorización se convocará a los Colegios Profesionales y sus especialistas para realizar conjuntamente la tarea, definiendo un único criterio de evaluación, categorización y medidas a tomar para incentivar la conservación y puesta en valor del Patrimonio histórico, cultural, urbanístico y arquitectónico que aún sobreviven como herencia.

Debemos desarrollar acciones que posibiliten la preservación de este patrimonio, que tiene valores intangibles, mediante incentivos concretos y específicos para cada caso.



Santuario - La Gruta





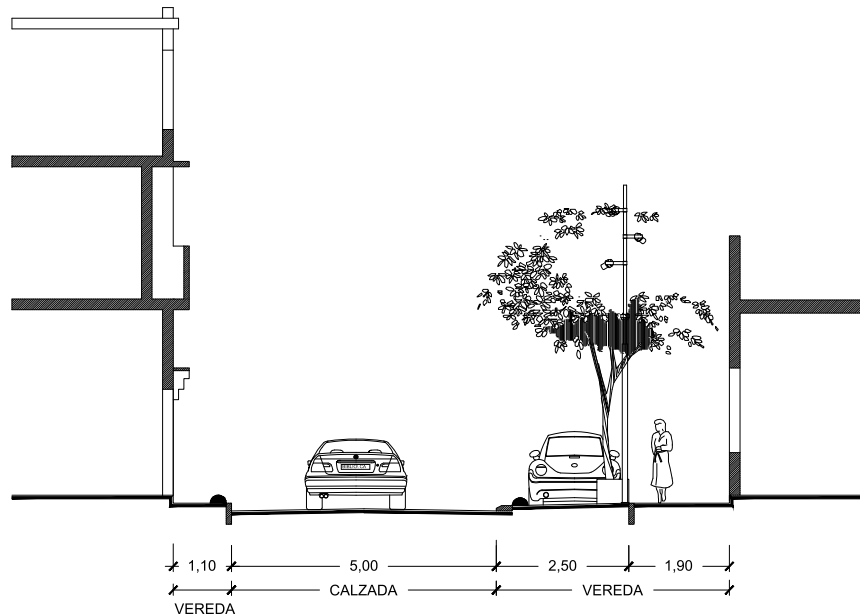
Lugares históricos, patrimonio arquitectónico y urbanístico en el centro y alrededores



Proyecto micro espacios urbanos

INTERVENCIONES FRENTE A ELEMENTOS DE VALOR PATRIMONIAL:

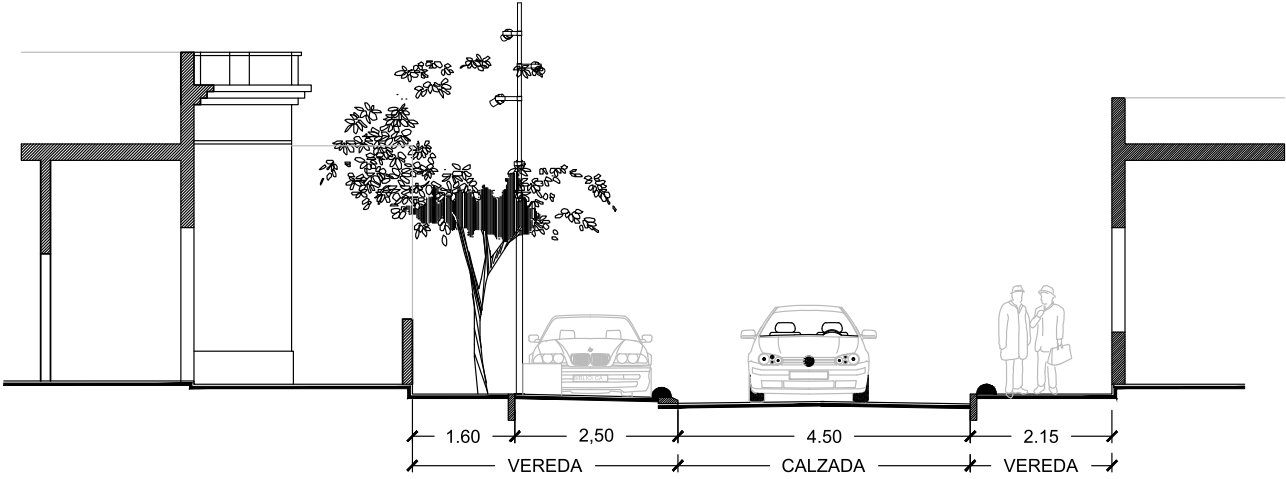
- + Calzada sobreelevada y tratamiento adoquinado.
- + Ensanchamiento de vereda (parada de contemplación).
- + Forestación de primera escala para dar sombra en paradas.
- + Equipamiento e iluminación.



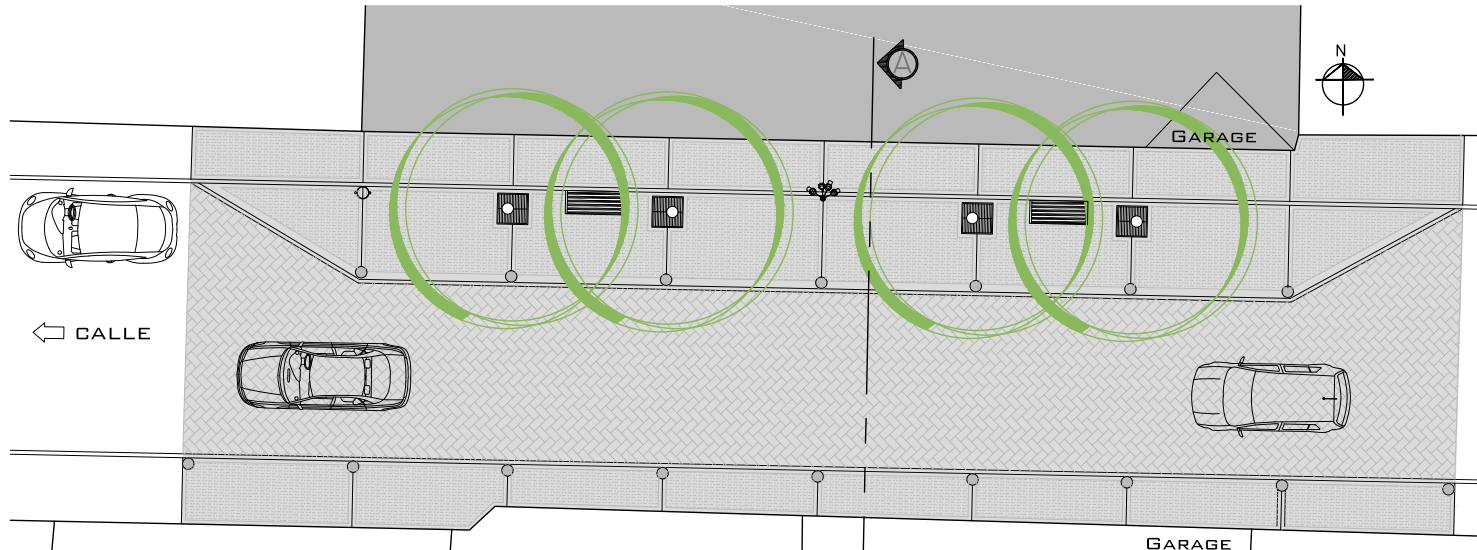
Casa MONAYAR



Proyecto micro espacios urbanos

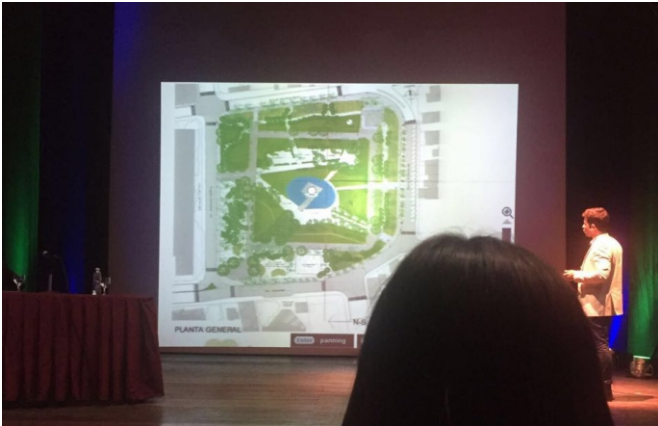


Proyecto micro espacios urbanos



Capacitaciones realizadas y Conferencias

Audiencia Pública - Proyecto Puesta en Valor Paseo General Navarro.



Master Class Gehl Architects. Ciudades para la gente



Pre Foro de Desarrollo Sustentable



V Foro Latinoamericano de Desarrollo Sustentable - Rosario



Capacitación en Innovación Pública - Ministerio de Modernización de la Nación



Reuniones en oficina de Planeamiento Urbano



Agradecimientos

Elizabeth Fontao
Referente de la Red Argentina de Municipios frente al
cambio climático en Catamarca

Aportes Fotográficos

Gonzalo Martínez
Stefan Sauzuk
Arq. Rodrigo Molas García
Arq. Raúl Bordon

Prólogo

Arq. Rodrigo Molas García

Arte y Diseño

Arq. Tania Schönhals

Corrección de textos

Arq. Raúl Bordón
Arq. Tania Schönhals



CATAMARCACIUDAD

Secretaría de
**Planeamiento
y Modernización**

