



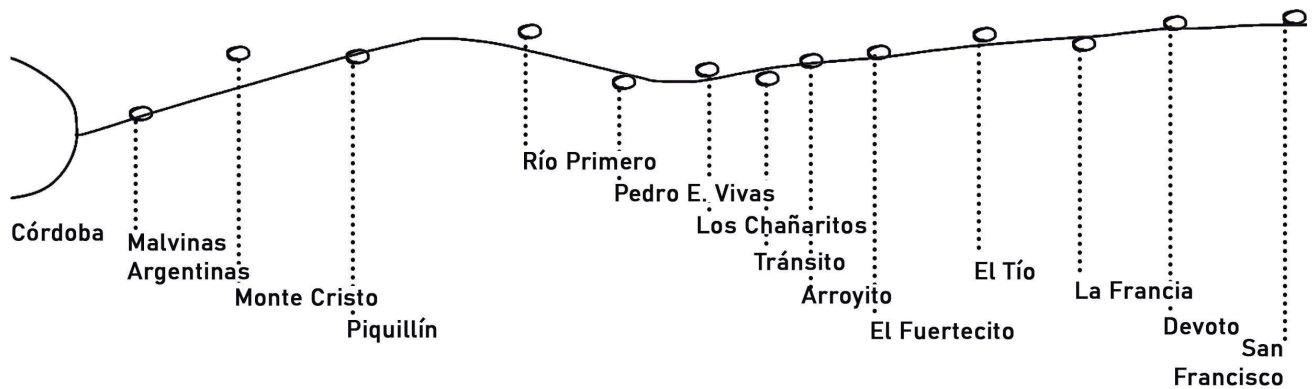
ACTIVIDADES ACADÉMICAS

PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE RÍO PRIMERO 2019-2034. EXPERIENCIA DE LA CÁTEDRA DE URBANISMO 2A FAUD-UNC

JULIETA CATALINA BARRIOS MAGOIA
AMPARO ARGÜELLO PELAYO
AYELÉN SAAVEDRA
FAUD - UNC. Alumnas Adscriptas Urbanismo 2A

Con participación de la Prof. Asistente Arq. Mónica Martínez

CÁTEDRA URBANISMO 2A
ARQ. MÓNICA SÁNCHEZ
FAUD - UNC. Profesora Titular Urbanismo 2A
ARQ. VICTORIA CEBRIÁN
FAUD - UNC. Profesora Adjunta Urbanismo 2A
ARQ. MÓNICA MARTÍNEZ, ARQ. SEBASTIÁN ROSA,
ARQ. JORGE RUIZ, ARQ. LUCIANA REPISO, ARQ. CÉSAR TORRES
FAUD - UNC. Profesores Asistentes Urbanismo 2A



Fuente: Elaboración propia.

En este artículo se presenta una experiencia colectiva de trabajo en taller desarrollada en la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba (FAUD - UNC), Cátedra de Urbanismo 2 A, Profesora titular Arq. Mónica Sánchez, Profesora adjunta Arq. Victoria Cebrián, durante la segunda mitad del año 2019.

Esta práctica se realiza en el taller a cargo de la Arq. Mónica Martínez, y cuenta con la colaboración de las alumnas adscriptas Julieta Catalina Barrios Magoia, Amparo Arguello Pelayo, Ayelén Saavedra, como cierre de la etapa de diagnóstico del segundo trabajo práctico, que propone un Plan de Ordenamiento Urbano-Territorial para el Municipio de Río Primero, Córdoba; con escenario futuro 2034.

Este trabajo práctico forma parte del segundo eje temático planteado por la cátedra: La intervención urbanística; gestión, planificación y proyección urbana-territorial, y tiene como objetivos generales:

1. Desarrollar las competencias para el estudio e intervención de la ciudad contemporánea como hecho integral inserto en diversos escenarios territoriales y contextuales.
2. Comprender las problemáticas y desafíos de los hechos

urbanos en su multiescalaridad y multidimensionalidad.

3. Comprender y manejar los contenidos, procesos, métodos, instrumentos y actores de la planificación urbano-territorial y de la gestión local orientadas al ordenamiento físico-espacial ambiental.

En cumplimiento de dichos objetivos se plantea en el taller, luego del análisis por grupos conforme la guía de trabajos prácticos, la construcción colectiva del diagnóstico urbano-regional, mediante la participación activa de todos los grupos, en la identificación de los problemas regionales y urbanos más representativos.

Reconocer y nombrar los problemas constituye un ejercicio pedagógico importante en urbanismo. La comprensión de sus causas y efectos en las diferentes dimensiones estudiadas, y los actores que participan, constituye un avance fundamental para el planteo de soluciones adecuadas en las siguientes etapas del proceso de planificación.

A su vez, la construcción colectiva del diagnóstico síntesis, permite simular el futuro ejercicio profesional, integrar actores y reconocer los mecanismos de gestión, afianzar conocimientos y relacionar teoría y práctica en el proceso de planificación. El taller tiene una modalidad de

trabajo dinámico, donde los estudiantes desarrollan cada punto de la metodología en grupos compuestos de 2 a 4 integrantes, durante las 4 horas de los viernes por la noche, son grandes comisiones; este carácter diverso favorece el enfoque colaborativo que busca la cátedra, la participación, los debates y la interacción entre los grupos.

A continuación, se presenta una primera introducción al análisis urbano y regional, para luego, sintetizar los problemas resultados de la construcción colectiva en el taller.

RIO PRIMERO EN LA REGIÓN METROPOLITANA CORDOBA, EL CORREDOR DE LA RUTA N°19

La Región Metropolitana de Córdoba está formada por 56 localidades, vinculadas por una red de vías. La ciudad de Río Primero es parte de ella; se localiza sobre la Ruta Nacional n°19 a 50 km al Este de la ciudad de Córdoba, camino a los puertos de Santa Fe, Rosario y Buenos Aires.

El corredor de la Ruta Nacional N°19 une las provincias de Córdoba y Santa Fe; pasa por 5 departamentos de la primera, y 3 de la segunda provincia. Partiendo desde la ciudad capital de Córdoba, encontramos

Malvinas Argentinas, Monte Cristo, Piquillín, Río Primero, Pedro E. Vivas, Los Chañaritos, Tránsito, Arroyito, El Fuertecito, El Tío, La Francia, Devoto, San Francisco; allí comienza la provincia de Santa Fe, culminando en Santo Tomé.

La Ruta Nacional N° 19 actualmente cuenta con autopista desde la ciudad capital a Río Primero, los últimos 45 km fueron inaugurados el septiembre del 2019.

Actualmente está en obra el tramo restante entre Río Primero y San Francisco.

Río Primero tiene una ubicación privilegiada por su cercanía a los centros urbanos vecinos, por el paso a los puertos y su comunicación con las regiones norte y noreste del país; pero dentro del departamento cumple un rol secundario; funciona como ciudad dormitorio para otros centros como Arroyito, donde la población acude a trabajar.

EL MUNICIPIO DE RIO PRIMERO

Río Primero se origina con el paso del Ferrocarril en 1888, para unir Córdoba a los límites de la provincia de Santa Fe. Como en muchos otros procesos de urbanización basadas en el paso de las vías, se asentaron

las primeras viviendas alrededor de la estación del ferrocarril, del lado norte del Río y de las vías.

En cuanto a su soporte natural, se conoce que su tierra es de menor calidad respecto a la región pero su clima mediterráneo lo beneficia con las lluvias de verano. El río que pasa por la ciudad es el Suquía, que se origina en las sierras cordobesas, debido a factores antrópicos se encuentra contaminado; y sus vientos predominantes son del Noreste en verano y Sureste en el invierno.

La ciudad se estructura por las vías férreas del tren Mitre y Belgrano, y el río. El trazado urbano se encuentra al norte del río, sobre las costa de éste y rondando el tejido se concentra la actividad agrícola intensiva.

En la traza urbana fundacional al borde del ferrocarril Belgrano se presenta una mixtura de usos, comercial y residencial, este último es de mayor densidad poblacional, allí y en el cruce de los ferrocarriles, decrece a medida que se aleja hacia el noroeste. Los equipamientos se concentran sobre el trazado céntrico.

Los espacios verdes públicos son escasos y se encuentran desvinculados entre sí.

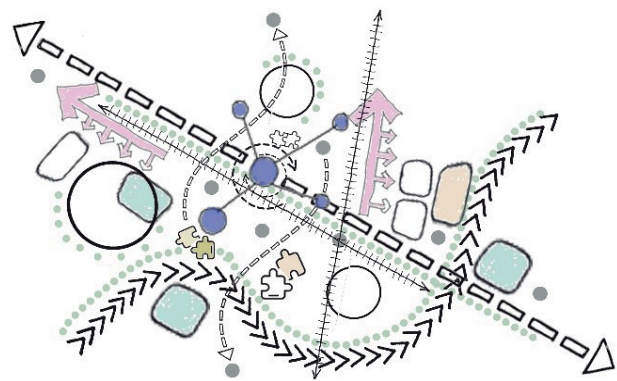
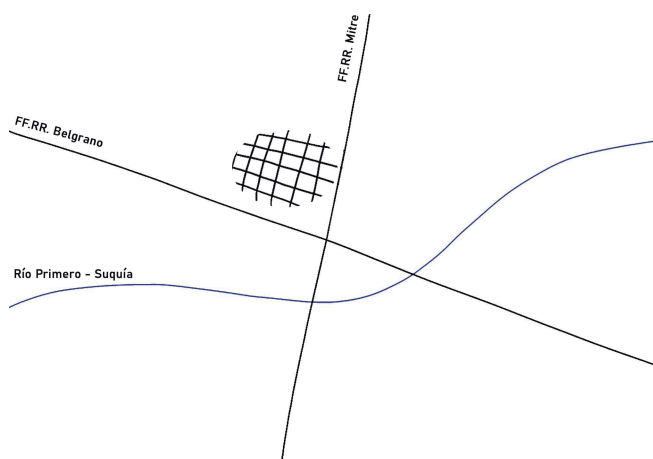
La actividad industrial se espar-

ce a lo largo de ambas vías férreas, hay una manifestación mayor sobre las vías del ferrocarril Mitre.

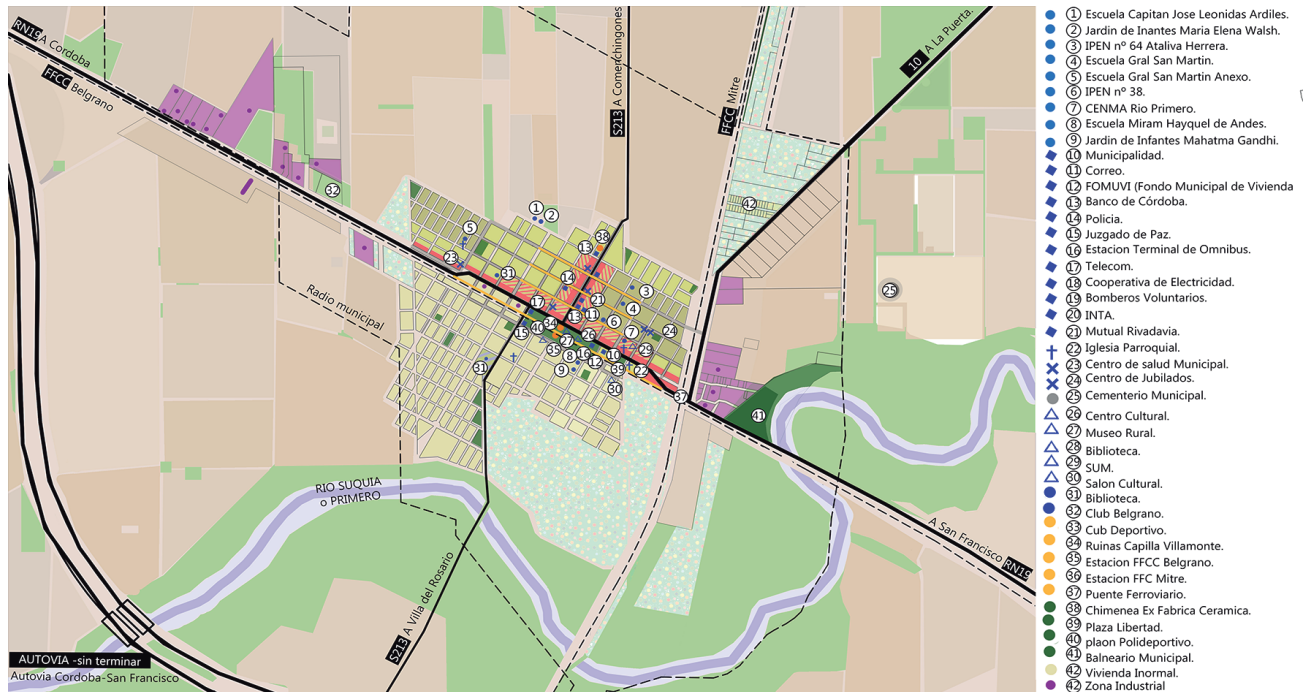
Según el Censo Nacional de 2010. la ciudad de Río Primero cuenta con 7.389 habitantes. Actualmente la localidad funciona como ciudad dormitorio, brinda los servicios necesarios para ello, el flujo poblacional es hacia Montecristo y Arroyito, donde se encuentran las industrias Mosaicos Blangino y Arcor.

Río Primero es un centro urbano productor agrícola-ganadero, se trabaja con siembra extensiva de soja, trigo, maíz; y en la actividad ganadera la cría de ganado bovino y porcino. Para demostrar su potencial se hace el evento "FestiRío" una vez al año. También cuenta con industrias, promotoras de puestos laborales. Aunque la mayoría son dentro de la actividad comercial y servicios (puestos públicos en la policía o magisterio).

En el ámbito de la salud, la localidad cuenta con un Centro de Atención primaria de la salud, que depende de la Municipalidad. No hay especialistas dentro de éste, por ende se hacen derivaciones y emergencias a la ciudad de Córdoba y Santa Rosa de Río Primero.



Derecha: Esquema conceptual estructura urbana. Grupo Lautaro Quattroccolo, Ariel Galván.



Esquema conceptual estructura urbana. Grupo Lautaro Quattrocolo, Ariel Galván.

CONSTRUCCIÓN COLECTIVA DE LOS PROBLEMAS

La dinámica de trabajo plantea la presentación y discusión colectiva en taller de los problemas regionales en una primera clase, para luego abordar los problemas urbanos en una segunda.

Para ello, cada grupo plantea un problema, sus causas, efectos y los actores intervinientes, y lo identifica con alguna/s de las dimensiones que se estudian.

Abierto a la posibilidad de debate, se llega a la construcción de dos cuadros síntesis de modo participativo, uno por cada escala.

En los siguientes párrafos explicamos las problemáticas encontradas en ambas escalas, ordenadas por dimensión.

La dimensión política institucional administrativa se integra a la física-funcional espacial-ambiental y socio-económica cultural en esta síntesis: los problemas detectados se asocian con los actores involucrados y los

marcos jurisdiccionales y administrativos específicos.

10 PROBLEMAS REGIONALES

Comprende un diagnóstico síntesis del Corredor Ruta Nacional N°19 en la Región Metropolitana Córdoba.

Dimensión físico-funcional espacial-ambiental:

1. Sub utilización de la infraestructura ferroviaria. Debido a la falta de una política nacional de promoción ferroviaria de uso productivo y de transporte para cargas y personas, se incrementa el valor del transporte por falta de competencia, ya que se continúan utilizando mayoritariamente los camiones para las cargas, y principalmente el ómnibus o el auto en transporte de personas. Los actores responsables son el Estado Nacional, las empresas concesionarias y los sindicatos.

2. Falta de infraestructura de gas natural. A pesar de ya haber solucionado las redes

troncales a nivel nacional, la carencia se mantiene por la falta de políticas provinciales para conexiones a la red y de políticas nacionales. Se reconocen como principales actores el Gobierno de la Provincia de Córdoba y la Distribuidora de Gas del Centro (Ecogas). Esta situación genera escasez de oportunidades económicas para la población.

3. Falta de conectividad alternativa entre centros, afectada por el trazado de la autovía. Superpuesta con la ruta preexistente entre centros; su diseño no tiene en cuenta la conectividad interna entre éstos afectando la economía local, con pérdidas de oportunidades económicas entre los pequeños centros. Entre los actores participan el gobierno nacional, el provincial y los municipios afectados.

4. El río Suquia se encuentra contaminado. Producto de los efluentes cloacales mal tratados de la planta Bajo Grande, a 50 km de la Ciudad de Río Primero. Son responsables de la situación actual: la Municipalidad de Córdoba, el Gobierno



Fuente propia.

de la Provincia y actores privados. Los barrios de la ciudad de Córdoba y poblaciones como Capilla de los Remedios, Río Primero, Villa Santa Rosa y Laguna Mar Chiquita tienden a darle la espalda al río por los efectos que se producen como la degradación de calidad del río, pérdida de biodiversidad; además reduce el uso de éste con fines productivos y/o recreativos.

5. Incompatibilidad ambiental entre el uso rural extensivo y las áreas urbanas de los pequeños centros. Esto se debe al incontrolado uso de agroquímicos, en las prácticas extensivas principalmente. Producido por la negligencia de actores privados y el bajo control y regulación por parte de los Gobiernos Provincial y Municipales, disminuyendo la población rural y con pérdida de calidad ambiental.

6. Problema ambiental por progresivos desmontes. Ocasionado por la falta regulación y control, por parte de los gobiernos municipales y de la provincia de Córdoba. La transgresión

de las normas por parte de los actores privados, y por último el efecto de toxicidad de los productos que generan sobre el suelo y agua, afectando la salud de la población.

Dimensión socio-económica cultural.

7. Fuerte polarización de la ciudad de Córdoba. Se vincula directamente a la alta concentración de servicios en la ciudad central (equipamientos, servicios, trabajo, etc.). Y a la falta de alguna ventaja competitiva por parte de los municipios más pequeños como Río Primero para atraer población. Esto influye directamente en el efecto de migración y pérdida de población, aumentando la brecha de dependencia económica y funcional con la ciudad de Córdoba, y el desequilibrio territorial.

8. Poca variedad de actividades económicas urbanas y rurales. En la región de Río Primero y municipio, por la acotada diversidad de las mismas y por la falta de oferta laboral. Predominancia de

actividades ligadas al trabajo agropecuario. Escasa oferta educativa de especialización complementaria. Esto produce una mayor polarización socio-económica, menos ingreso para los municipios y una baja cantidad de puestos de trabajo.

9. La tasa de crecimiento poblacional decreciente se debe a la escasez de oportunidades laborales y a la falta de competencia en servicios, estrechamente relacionadas a las actuaciones de los gobiernos municipales, Provincia y Estado Nacional; y a la baja apuesta por parte del privado en inversiones que generen oportunidades de desarrollo. Esto causa un envejecimiento poblacional y la pérdida de dinamismo dentro del sistema de ciudades del corredor de la Ruta N° 19.

10. Escasa representatividad política dentro de la región, proporcional a la cantidad de habitantes de los centros urbanos de la región. Este desequilibrio de representación produce dificultades de gestión y baja interacción entre los gobiernos municipales, provinciales y

nacionales.

10 PROBLEMAS URBANOS

Comprende un diagnóstico síntesis de los problemas urbanos del Municipio de Río Primero desde las dimensiones abordadas por la Cátedra.

Dimensión físico-funcional espacial-ambiental:

Parte de los problemas ambientales que afectan la ciudad, están presentes a escala regional, tal como la contaminación del río y el uso de agroquímicos en la interfase urbano-rural.

1. Anegamientos producidos por la mala localización de la urbanización o afectación de la geomorfología del territorio producto de ésta, además de falta de infraestructura en torno al ferrocarril que incrementa la situación; lo que lleva a reproducir los efectos característicos de este fenómeno: el apelmazamiento del suelo, dejar las raíces sin oxígeno y contribuir a la salinización del suelo. Esto principalmente afecta a las condiciones de habitabilidad y completamiento de la urbanización de forma equilibrada.

2. Tratamiento de las calles de tierra, producto de la falta de intervención de la calzada, ya sea con asfalto, adoquín u otro. Para el mantenimiento de las mismas se utiliza el agua, uno de los recursos naturales más escasos, lo que significa un mayor costo económico de los servicios para la población. A su vez, la falta de riego produce la contaminación del aire por polvo en suspenso.

3. Déficits de equipamientos de salud y espacios verdes. Escasa infraestructura sanitaria y falta de personal médico, debido a la ausencia de políticas sanitarias y de recursos por parte del munici-

pio. Esto causa el traslado de los enfermos y accidentados a otros centros, al no contar con la infraestructura requerida se aumenta la mortalidad. Escasa biodiversidad y calidad ambiental de los espacios verdes, el corredor verde del río, y falta de otros espacios como parques o reservas urbanas. Entre las causas principales se destaca la falta de un plan urbano que comprenda un plan sectorial de espacios verdes por parte del Municipio de Río Primero.

4. Cambio en la estructura urbana, debido al nuevo trazado de la autovía, que tensiona el crecimiento de la ciudad hacia ese sector, lo que incentiva la modificación de la dinámica urbana y la especulación inmobiliaria. La falta de un plan para ordenar el crecimiento de la ciudad.

5. Falta de conectividad entre los sectores Norte y Sur, fruto del trazado original del ferrocarril, con baja cantidad de cruces a paso nivel, produciendo un uso ineficiente de la red vial.

6. Contaminación del aire por el smog, producido en parte por el tránsito de transporte pesado que circula por la ruta N° 19, que pasa por el medio de la ciudad; generando afeciones relacionadas a la salud y pérdida de calidad en las construcciones, ya que el smog repercute en los materiales.

7. El basural a cielo abierto ubicado cerca del área inundable, es consecuencia de la falta de políticas públicas, escasos recursos, desconocimiento de la técnica para el correcto tratamiento de la basura, su recolección y concientización de la población.. Esta problemática provoca contaminación, pérdida de condiciones de salud y calidad ambiental de la ciudad de Río Primero y cercanías.

Dimensión socio-económica cultural:

Parte los problemas económicos, ligados a la falta de diversidad de actividades económicas y oportunidades de empleo, son características de la región. Las comunicaciones y el transporte de carga son elementos comunes a la mayoría de los centros.

8. Escasa oferta recreativa, lo que provoca el traslado de quienes quieren consumir estas actividades a otros municipios. Falta de incentivos económicos para este uso o promoción municipal de las mismas.

9. Usurpación de bienes patrimoniales, producto de la situación de pobreza, que fuerza a los habitantes a una búsqueda por un lugar donde alojarse, sin priorizar el bien patrimonial sobre las necesidades. Falta de previsión del gobierno nacional, provincial y municipal del valor de los bienes patrimoniales urbanos. Esto incrementa la pérdida de identidad a lo largo del tiempo.

10. Asentamiento informal, producido por la falta de políticas habitacionales y por la situación a nivel nacional de pobreza; generando una disminución de calidad de vida de los habitantes e imposibilitando el derecho al hábitat pleno.

Diagnosticado los problemas principales luego del análisis de las diferentes dimensiones provistas por la cátedra, se continua el proceso de planificación en sus siguientes etapas. El desarrollo de esta experiencia permite valorar la importancia de una correcta identificación de problemas y prioridades, y su transferencia a las siguientes etapas del Plan de Ordenamiento Urbano Territorial, para el horizonte temporal 2034.