1. INTRODUCCIÓN

El presente Informe resume los resultados de la tercera etapa de trabajo del "Plan de Desarrollo Urbano Ambiental (PDUA) del Municipio de Cafayate" -provincia de Salta-. Esta etapa consiste una redefinición de las propuestas de desarrollo planteadas en el Segundo Informe del PDUA y en la propuesta de Ordenanzas Municipales orientadas tanto a potenciar las fortalezas y oportunidades encontradas como a regular o mejorar las situaciones negativas que fueron analizadas y diagnosticadas para el municipio durante las etapas de investigación y propuestas de desarrollo estratégico contempladas en el primer y segundo informe.

En el primer informe de avance que el equipo técnico presentó al CFI, se realizó el análisis y subsiguiente diagnóstico urbano ambiental de Cafayate; habiéndose empleado, para tal fin, la metodología de ordenamiento de la información (existente y generada) en cinco "aspectos de análisis". Los aspectos analizados fueron los siguientes: POLÍTICO-ADMINISTRATIVO, FÍSICO-AMBIENTAL, SOCIO-CULTURAL, ECONÓMICO Y FUNCIONAL-ESPACIAL, la información fue acompañada de mapas y esquemas gráficos siempre que fue posible.

En el segundo informe se emplearon y actualizaron los datos expresados en el primero, el equipo técnico discutió los puntos críticos y definió las principales problemáticas actuales del municipio así como sus fortalezas. A partir de este análisis se establecieron los "ejes estratégicos" que ha considerado idóneos para el desarrollo urbano ambiental de Cafayate en los próximos veinte años.

Este informe se compone de una primera parte, fundamentalmente gráfica, y una segunda parte descriptiva que corresponde a las propuestas de ordenanza municipal, íntimamente ligadas a los gráficos presentados. En la primera parte se ilustran y describen las propuestas de desarrollo y el ordenamiento territorial de Cafayate, indicando zonificación de uso del suelo y modelos espaciales de crecimiento. En la segunda parte se proponen las normativas para iniciar el ordenamiento territorial, referidas a la planificación urbana, edificación y medio ambiente.

2. OBJETIVOS

El objetivo general de este tercer informe, enmarcado en el PDUA, consiste en facilitar a las autoridades municipales la administración territorial y promover un crecimiento ordenado y sustentable de Cafayate que conduzca a una mejora en las condiciones de vida cotidiana de sus habitantes. Estos objetivos generales se logran mediante la aplicación de los siguientes objetivos particulares:

1.1. Definir un *modelo espacial* del territorio, buscando iniciar los lineamientos del ordenamiento territorial.

1.2. Poner a disposición de las autoridades municipales -y del ciudadano común- la información espacial del territorio municipal en un Sistema de Información Geográfica de uso libre y de código abierto con el fin de facilitar la gestión territorial, administrando información ordenada de forma inmediata.

1.3. Realizar una normativa que contribuya a mejorar los puntos críticos encontrados para el desarrollo urbano ambiental ordenado de Cafayate. Se procura que, a futuro, estas normativas den lugar a los siguientes códigos:

- Código de planificación urbana;
- Código de edificación;
- Código de medio ambiente.

3. RESULTADOS: SINTESIS DEL PRIMER Y SEGUNDO INFORME DEL PDUA

Fundamentado en la información recopilada, diagnosticada y generada en el primer y segundo informe para el Plan de Desarrollo Urbano Ambiental de Cafayate y habiendo analizado la situación actual del territorio en su contexto político-administrativo, físico–ambiental, socio-cultural, económico y funcional-espacial; obtuvimos resultados que nos llevaron a la elaboración de una propuesta de crecimiento ordenado materializada en *corredores urbanos estratégicos*. Los proyectos de ordenanza que proponemos en este trabajo tienen como objetivo común plantear obras y definir gestiones que lleven al municipio hacia la ejecución de los mencionados corredores, que mejorarán las condiciones de vida tanto de los habitantes como de los visitantes de Cafayate, en el corto y largo plazo.

3.1. PROPUESTA DE DESARROLLO ORDENADO: CORREDORES ESTRATÉGICOS

La propuesta consiste en crear cuatro vías de circulación estratégicamente distribuidas, denominadas “corredores”. La ubicación de éstos rodea la trama urbana dentro del área consolidada como ejido urbano y la conecta con los sectores suburbanos, generando nuevos espacios integrables a la trama actual, que contemplen el desarrollo de Cafayate en los próximos veinte años, buscando facilitar un crecimiento ordenado, controlado, armónico y sustentable al largo plazo. Los corredores están dispuestos de tal manera, que cada uno de ellos influya en la trama urbana conectando las zonas pobladas más alejadas de la ciudad mediante infraestructura hídrica y vial, incorporando un medio de transporte colectivo confortable sin necesidad de realizar grandes modificaciones que impacten negativamente en el área central. La escala y diseño de los corredores busca mantener el perfil del *pueblo vitivinícola*, íntimamente ligado a la vida cotidiana de sus habitantes, facilitando su desplazamiento diario enmarcado en el ambiente histórico y tradicional de vides y bodegas.

La traza de los corredores (Fig. 1), paralela a los márgenes de los ríos Chuscha y Lorohuasi, rodea al casco céntrico evitando grandes intervenciones en la zona consolidada de la ciudad.

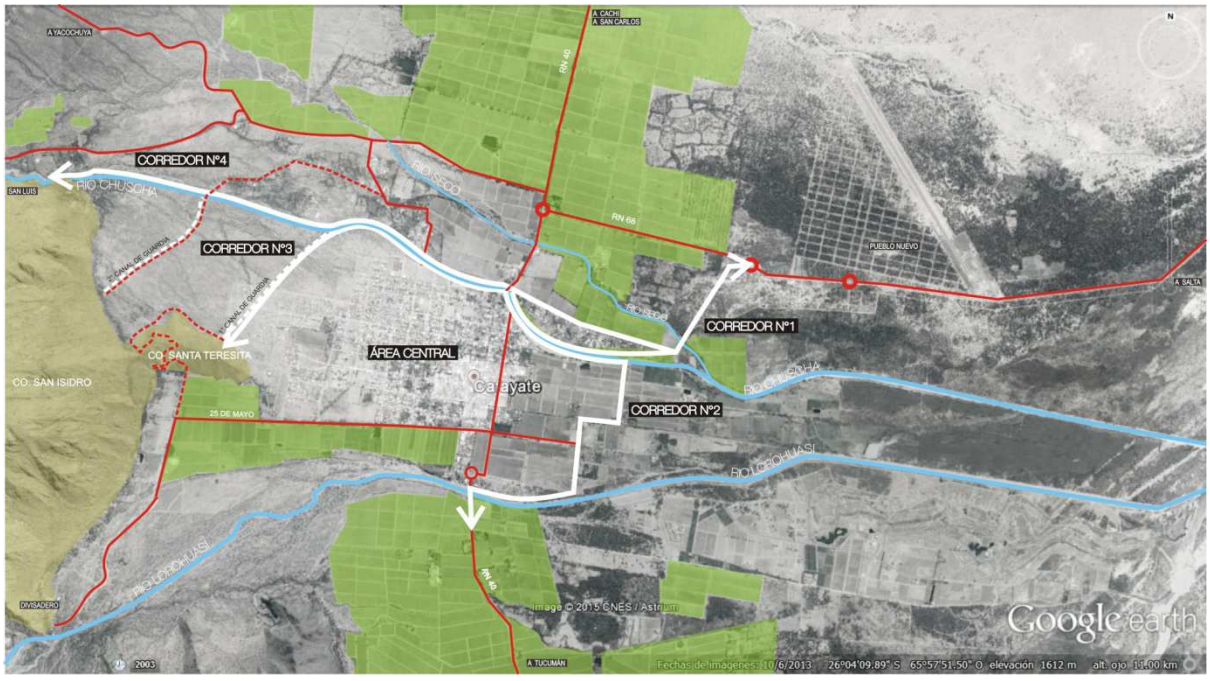

Fig. 1: Ubicación de los cuatro Corredores Urbanos Estratégicos propuestos, que rodean el Área Central. En verde se señalan las áreas cultivadas con vid y en celeste los ríos que limitan al ejido urbano por el norte (río Chuscha) y por el sur (río Lorohuasi).

Los corredores y ríos delimitan un espacio que corresponde al actual ejido urbano de Cafayate, prácticamente consolidado en su totalidad, pero que requiere aún varias intervenciones y corredores interiores para que funcione eficientemente desde el punto de vista urbano. Este espacio se denomina “Área Central”, dentro de la

cual se plantea desarrollar vías secundarias que mejorarán el funcionamiento de los corredores, conectándolos con el ejido urbano y complementándose a éste.

En síntesis, la idea fundamental es materializar los corredores mediante obras de infraestructura hídrica y vial, dotados de calidad estética, paisajística y generando un impacto positivo funcional para la sociedad. Es así que, como resume la Tabla 1, cada corredor responde a las falencias y fortalezas encontradas al examinar cada uno de los aspectos que se han analizado en etapas previas de trabajo y que fueron discutidos ampliamente en los dos informes precedentes al actual, buscando solucionar las primeras y potenciar las segundas de la mejor manera posible.

Tabla 1: Corredores Urbanos Estratégicos: relación con las falencias y fortalezas consideradas para su ejecución.

	Aspecto Político-Administrativo	**Aspecto Físico - Ambiental**	**Aspecto Socio-Cultural**	**Aspecto Económico**	**Aspecto Funcional-Espacial**
CORREDOR 1 COSTANERA – BANDA DE ABAJO	Integración de La Banda de Abajo a la trama urbana, facilidad de acceso a Pueblo Nuevo, previsión de descongestión de tránsito a largo plazo.	Promoción de uso de energías renovables, ecopuntos y clasificación de residuos en zonas de alto impacto visual.	Generación de sitios de encuentros deportivos, culturales, familiares y áreas de ocio y recreación en general.	Promoción de desarrollos agropecuarios-ganadero a pequeña escala (PYMES, Cooperativas), fomentando el traslado del ejido urbano hacia las periferias.	Creación de líneas de transporte urbano (minubuses) rodeando la ciudad. Apertura de los pasajes hacia la calle costanera sobre el margen norte del río Chuscha.
CORREDOR 2 CIRCUNVALACIÓN TRÁNSITO PESADO INTERNO	Protección y control de las riberas aguas abajo del puente. Facilidad de circulación de tránsito pesado interno (maquinaria agropecuaria y otras) a lo largo del corredor, descongestión del área céntrica.	Desarrollo de emprendimientos ganadero-agro-turísticos, erradicando chiqueros del casco céntrico y facilitando su control en las periferias.	Posibilidad de instalación de equipamientos de altos estudios: sede universitaria, albergues y campus recreativos.	Generación de nuevas áreas de desarrollo inmobiliario, puestos de trabajo asociados a la construcción y oferta de nuevos servicios.	Crecimiento homogéneo de la trama urbana, integrando a la misma a Pueblo Nuevo y La Estancia Cafayate en un continuo urbano.
CORREDOR 3 COSTANERA-BANDA ARRIBA-SANTA TERESITA	Protección y control de riberas, requerimiento de estudios específicos para construcción en áreas próximas al río (actualmente clasificadas como No Aptas). Conexión de puntos alejados del casco céntrico por una vía rápida de circunvalación.	Mantenimiento y ejecución de nuevas obras de defensas del río Chuscha. Creación de alcantarillas colectoras de agua de escorrentía.	Generación de sitios de encuentros deportivos, culturales, familiares y áreas de wifi y recreación en general. Zona destinada a utilizarse como Corsódromo.	Creación de puntos de ventas de productos artesanales, libros y comida de pequeña envergadura.	Consolidación de la trama urbana y conexión de los Bº occidentales con el Hospital y acceso a la ciudad por una vía rápida. Creación de líneas de transporte colectivo (minibuses).
CORREDOR 4 BANDA ARRIBA – SAN LUIS	Integración de la Banda de Arriba a la trama urbana. Ampliación de la red de cloacas a la Banda de Arriba.	Eliminación del paso vehicular a nivel en la Banda de Abajo, reducción del riesgo de desborde. Fomento de uso de energías renovables. Creación de dique para generación de energía, riego y contención del río Chuscha.	Facilidad de tránsito de pobladores desde los puestos y parajes hacia el área urbana de Cafayate de forma confortable. Generación de sitios de encuentros sociales.	Reactivación del Recorrido de los frutales. Creación de cooperativas de venta de productos regionales en parajes alejados (San Luis, Yacochuya y puestos aledaños). Oferta de circuitos turístico-rurales y de deportes extremos.	Conexión inmediata por un puente carretero próximo al hospital entre la Banda de Arriba, Yacochuya y puestos cercanos ante una emergencia.

En la actualidad se encuentra en ejecución la edificación de una nueva Estación Terminal de Ómnibus que nucleará a todas las empresas de transporte de pasajeros en un mismo predio, restringiendo el ingreso de aquellas líneas de transporte colectivo que operan diariamente en la ciudad. La misma se emplaza próxima al puente carretero sobre el río Chuscha, a la vera de la ruta nacional 40. El punto de convergencia de los cuatro corredores es precisamente el nodo que generará la nueva estación terminal de ómnibus, junto al puente sobre la ruta nacional Nº 40.

Respecto a los tiempos de ejecución de las obras necesarias para el funcionamiento de los corredores, en adelante consideramos de corto plazo a aquellas que se efectuarían entre 1 y 3 años; mediano plazo, a las que se realizarían entre 3 y 10 años; finalmente, a largo plazo nos referimos a las obras que requerirían más de 10 años para ser concretadas.

Para dar inicio al ordenamiento territorial es necesario realizar una clasificación que indique el uso que se le ha dado a los terrenos edificados y, en base a un análisis del entorno (características ambientales y demandas socio-urbanas), definir el uso que debe darse a los nuevos terrenos edificables generados como resultado de las intervenciones propuestas. La creación de los corredores dará lugar a la revalorización de los terrenos aledaños; aquí se sugiere el uso que debe darse a los terrenos edificables que resulten disponibles, según la clasificación detallada en la Tabla 2, atendiendo a la ubicación de los lotes y su entorno.

Tabla 2: Clasificación empleada para usos de terrenos edificados y edificables, según la zona de la ciudad en que se encuentra el lote. Basada en el Código de Planeamiento Urbano Ambiental de la Ciudad de Salta.

Clasificación	Uso del terreno	Características
M1	Mixto: residencial principalmente. Comercial, institucional, y servicios subordinado.	Altura máx. 10 m: 3 plantas (PB y 2 pisos). Altura máx. del basamento 7 m: PB y 1º piso; 3º piso retranqueado. No admite retiro.
M2	Mixto: comercial e institucional principalmente. Residencial y servicios subordinado.	Altura máx. 13 m: 4 plantas (PB y 3 pisos). Altura máx. del basamento 10 m: PB, 1º y 2º piso; 3° y 4º piso retranqueado. No admite retiro.
M3	Mixto: comercial y turística principalmente. Residencial, recreativo subordinado.	
R1	Residencial de media densidad	Altura máx.: 2 plantas (PB y 1 piso) Altura máx. del basamento 7 m. Admite retiro.
R2	Residencial barrios cerrados	Según normativa interna de cada caso.
AE-NA	Áreas de interés urbanístico - no aptas	Se prohíben o limitan usos o actividades en razón de condiciones particulares de índole ambiental, topográficas u otras, requiriéndose de estudios y proyectos especiales para la determinación de su régimen urbanístico.
AE-RE	Área especial de interés urbanístico: revitalización o renovación	Constituyen áreas de conflicto urbano con potencialidades para convertirse en receptoras de proyectos de alto impacto positivo para la estructura y calidad ambiental del medio urbano.
AE-PC	Área especial de interés ambiental - patrimonio cultural	Son los conjuntos urbanísticos, áreas físicas y representativas del patrimonio histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico de la ciudad y que requieren ser preservados en las características que dieron origen a tal calificación.
AE-RN	Área de interés ambiental - reserva natural	Se pretende resguardar atributos excepcionales de la naturaleza. Son previstas para la preservación del patrimonio natural y de actividades no agresivas que, garantizando la protección de la flora, fauna y demás elementos naturales facilita su perpetuación y sustentabilidad.
AE-EP	Área de interés ambiental - Entorno Patrimonial	Es el sector urbano originario del pueblo, donde se encuentran la mayor cantidad de edificios de valor arquitectónico, monumentos y espacios públicos significativos que representan los valores urbanos existentes con el objeto de preservar las características ambientales y arquitectónicas. Se define también como “área de valor histórico del pueblo”.
AE - ES	Área de interés institucional – Equipamiento Estatal	Son áreas de interés institucional del Estado Nacional, Provincial o Municipal, de grandes dimensiones, ocupadas o destinadas a futuro a equipamientos comunitarios, administrativos, de infraestructuras o servicios.
AE - NG	Área de interés institucional – Equipamiento No Gubernamental	Son áreas de interés institucional No Gubernamental, ocupadas o destinadas a fines o equipamientos urbanos, administrativos, de infraestructuras o servicios.
AGR	Área de explotación agropecuaria	Es un área afectada a explotaciones agrícolas, agro-industriales.

El Artículo Nº 6 de la sección correspondiente a Zonificación de Usos de Suelo, propuesto como ordenanza municipal, define de forma precisa cada categoría respecto a tipos de usos aplicable a Cafayate. A continuación se realiza una breve aclaración para interpretar el mapa de la Fig. 2, que indica la propuesta de crecimiento

ordenado de Cafayate a corto y largo plazo. Se destacan las *áreas consolidadas* (aquellas que actualmente cuentan con la infraestructura y servicios mínimos); *áreas a consolidar* (aquellas en las que se están ejecutando las obras necesarias para transformarse en áreas consolidadas, es el caso de Pueblo Nuevo y otras); *áreas suburbanas* (aquellas que aún requieren infraestructura y servicios, como ser cloacas y agua potable en la Banda de Arriba); *área urbana de expansión* (terrenos que presentan potencial para edificar por su proximidad con áreas consolidadas), considerándose una primera etapa de expansión a mediano plazo y una segunda etapa a largo plazo.

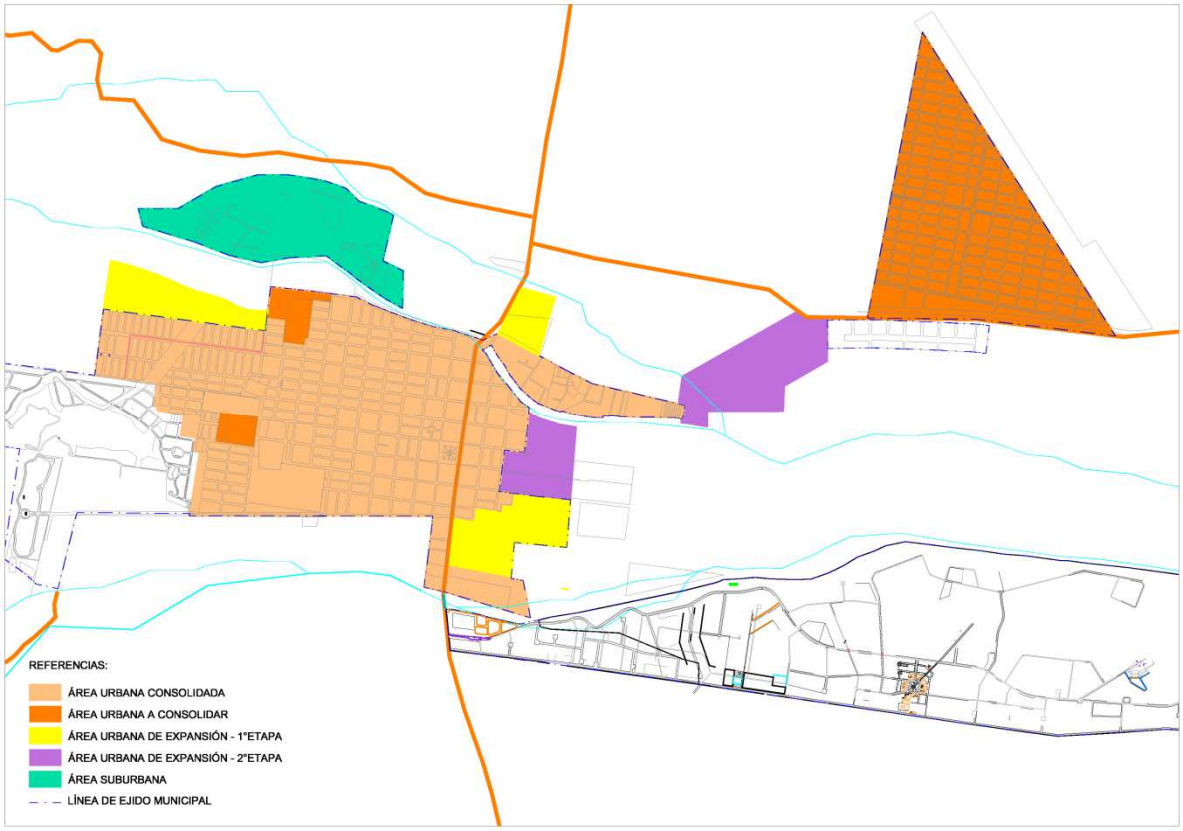

Fig. 2: Usos de suelo: propuestas de crecimiento ordenado de Cafayate a mediano y largo plazo.

Las Áreas Especiales, también son definidas en el Artículo Nº 7.4 del proyecto de ordenanza propuesto. Se trata de áreas que requieren un régimen urbanístico especial, condicionado a sus peculiaridades en lo que se refiere a características, localización, modalidad de ocupación del suelo y valores ambientales. La Tabla 2 otorga una breve síntesis sobre las características de las Áreas Especiales en Cafayate. La Fig. 3 ilustra la distribución de terrenos que se proponen como áreas especiales, resultantes del ordenamiento territorial y de su relación con los corredores urbanos estratégicos.

La Fig. 4 ilustra la zonificación actual (terrenos edificados) y la zonificación propuesta (terrenos edificables) del área urbana y suburbana, así como de terrenos naturales cercanos. Las clasificaciones se describen brevemente en la Tabla 2 y se detallan con precisión en el proyecto de ordenanza propuesto (Artículo Nº 7 y 8) presentado junto a este informe.

ANEXO 1

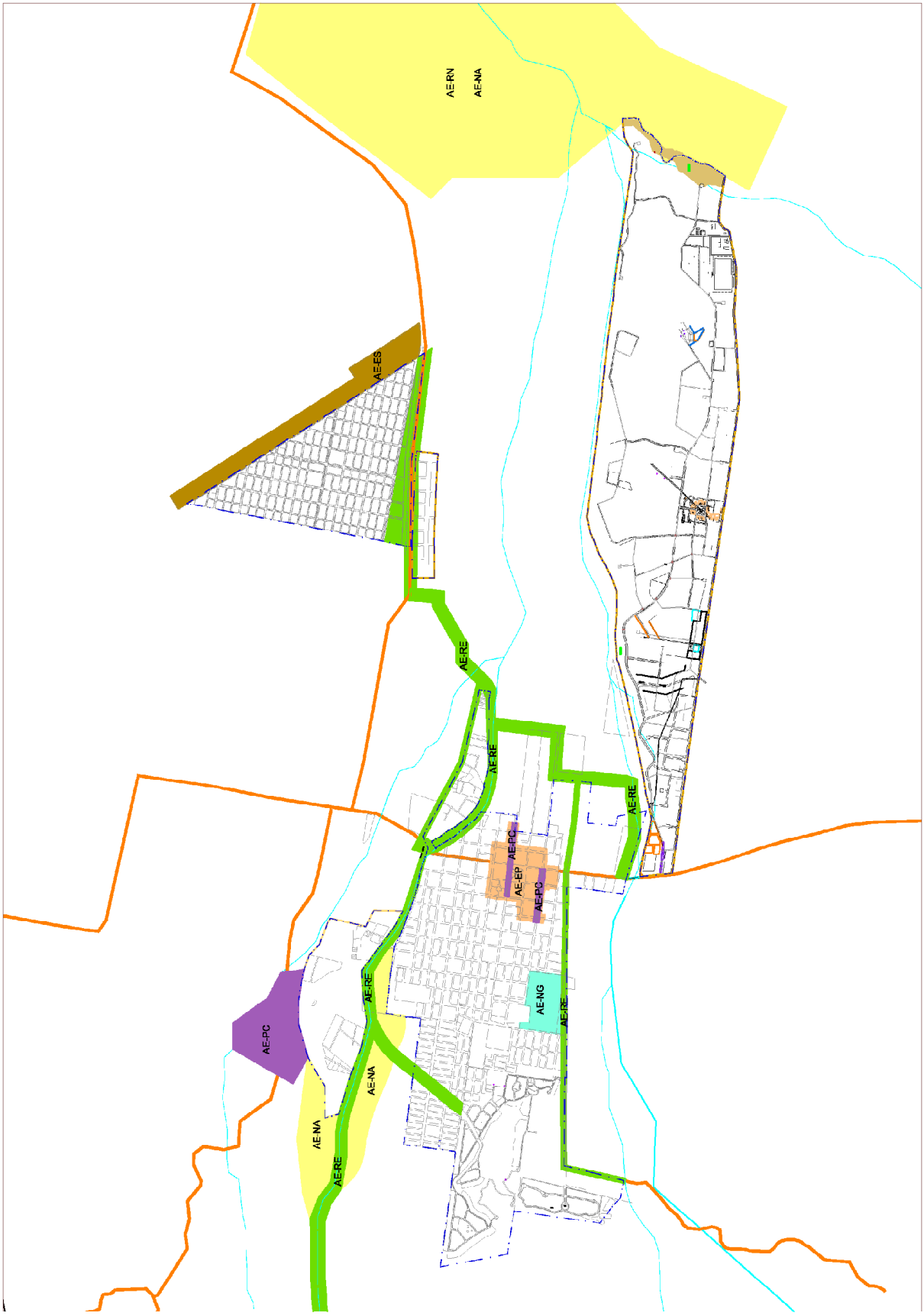

Fig. 3: Usos de suelo como áreas especiales: propuestas y relación con los corredores urbanos estratégicos

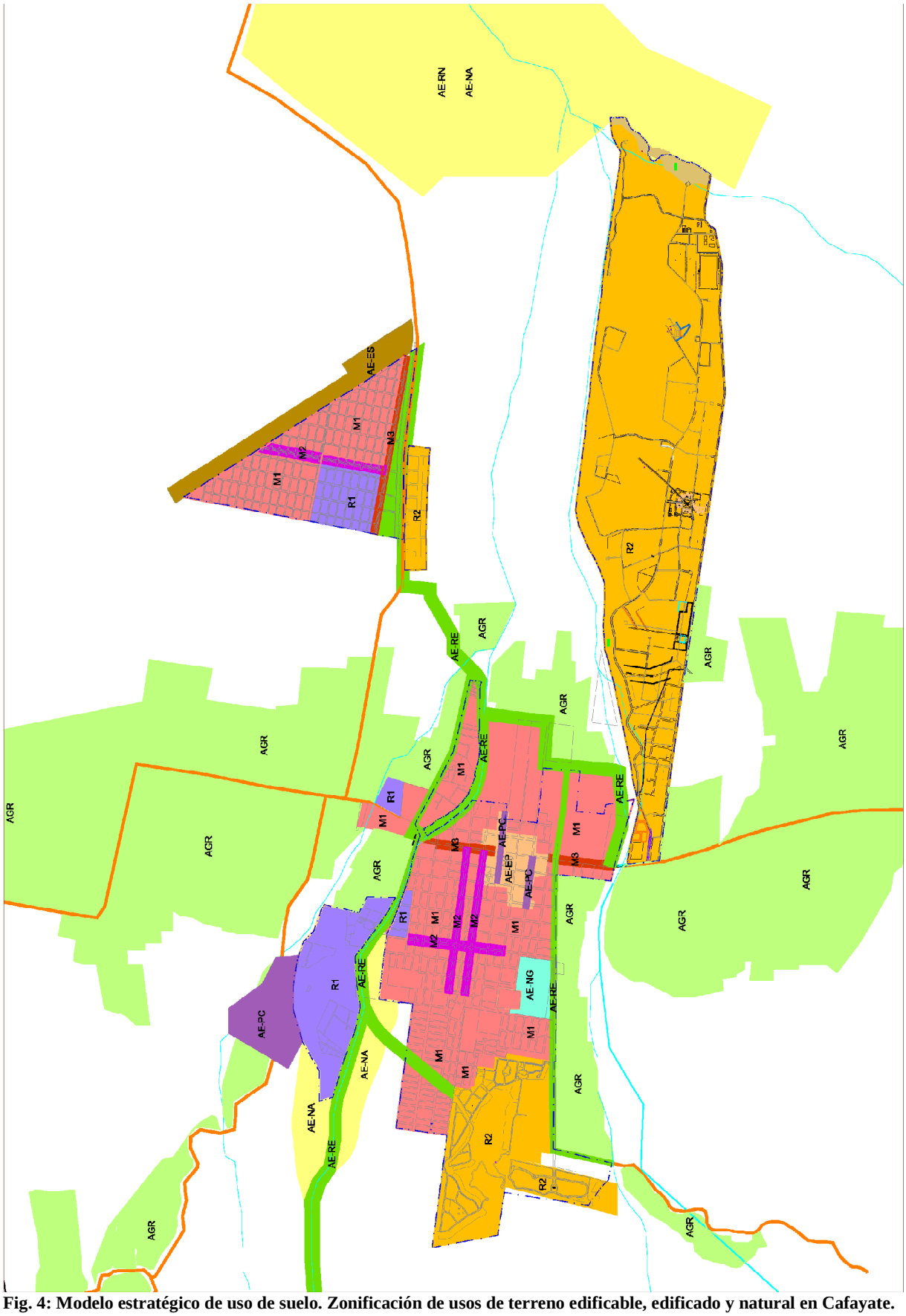

Fig. 4: Modelo estratégico de uso de suelo. Zonificación de usos de terreno edificable, edificado y natural en Cafayate.

A continuación se describen las características de cada corredor y el impacto ambiental, socio-cultural, económico y funcional que calculamos que su ejecución generaría en la sociedad cafayateña. Hemos aclarado que estos corredores requieren obras de infraestructura hídrica y vial. Respecto a la primera manifestamos que, para que el corredor pueda bordear los ríos de forma segura, es imprescindible que se ejecuten las obras correspondientes para garantizar la integridad de las defensas de los ríos, particularmente del río Chuscha. Este tema fue abordado en el apartado dedicado a la "Integridad de Defensas del Río Chuscha", ampliamente discutido en el Capítulo Sistema Físico-Ambiental del Segundo Informe del PDUA de Cafayate.

CORREDOR Nº 1: COSTANERA – BANDA DE ABAJO

La traza de este corredor surge en el puente carretero sobre la ruta nacional 40, donde se ubicará la nueva terminal de ómnibus. Desde allí su recorrido es paralelo al río Chuscha por su margen norte y contempla, además, reformas en la Av. Automóvil Club Argentino por ser la vía principal que atraviesa actualmente la Banda de Abajo hasta su último pasaje. A continuación de la vía abierta sobre la margen del río, se propone la apertura de una vía de circulación hacia el noreste, en terrenos ocupados actualmente por plantaciones de vid, y su empalme con la ruta nacional Nº 68 mediante una rotonda frente en la futura urbanización de Pueblo Nuevo, donde también se encuentra el Club de Campo El Bosque. La Fig. 5 ilustra el trazado del Corredor Nº 1.

Para la creación y función urbana para la cual se ha pensado este corredor, se requiere la ejecución de una serie de obras y acciones que lo hagan seguro y funcional, además se proponen detalles para que sean, a su vez, confortables y educativos. A continuación se describen los aspectos más relevantes y el impacto que se prevé que tendrá lugar como resultado de la intervención.

Respecto a la infraestructura vial vinculada al río, se propone la apertura de la trama urbana en la zona de la Banda de Abajo, mediante la ejecución de pasarelas (a corto plazo) y posteriormente, una vez consolidado el corredor, conectar la Banda con un puente carretero a la altura del último pasaje (a mediano plazo).

En lo que concierne a la infraestructura vial, se propone abrir una vía de comunicación alternativa vinculando, a escala doméstica, el centro de la ciudad con La Banda de Abajo, la urbanización Pueblo Nuevo y el club de campo El Bosque. Esta nueva vía se concibe como refuerzo y soporte a la ruta tradicional que resultaría colapsada por el tránsito vehicular una vez que Pueblo Nuevo sea habitado, pues se trata de 2400 lotes pensados como proyecto de viviendas familiares. El empalme alternativo entre La Banda de Abajo y la ruta nacional Nº 68 debe ser mediante una rotonda de acceso, esto facilitará la fluidez de tránsito de particulares (en la actualidad) y el transporte público de pasajeros (a mediano plazo). Esta calle deberá ser pavimentada, presentar banquina, arbolado urbano y bicisenda, pues la bicicleta es el medio de transporte más usual de esta zona.

Por su parte, la Av. Automóvil Club Argentino de La Banda de Abajo, requiere obras tales como vereda y bicisenda en su margen norte (colindante con la actual zona de viñas) para el traslado ordenando de peatones y ciclistas. Se entiende que estas intervenciones deben realizarse a mediano plazo. Se propone, además, la apertura de una calle que tome la forma de una avenida costanera sobre el margen norte del Río Chuscha, aguas abajo del puente. Actualmente los fondos de los terrenos particulares de la Banda de Abajo colindan con el margen del río Chuscha y no se respeta ni puede controlarse la zona de ribera o el vertido de residuos al cauce.

Con la creación de este corredor se busca regular la trama urbana en la Banda de Abajo. Se contempla la creación de veredas angostas, para no perder la escala característica de este sector de la ciudad y la generación de los espacios libres colindantes ocupados con viñedos para preservar la identidad de esta zona de la ciudad.

Desde el punto de vista ambiental, se propone la creación de un parque lineal temático situado a ambas márgenes del Río Chuscha (la margen sur se discute en el Corredor Nº 2), equipado con maquinaria para realizar ejercicios al aire libre como promoción de vida saludable. Puede analizarse el empleo de energías renovables (solar, eólica) para la iluminación a modo de educación ambiental y de promoción del sitio recreativo como atractivo eco-turístico. Este corredor, que se va a comunicar con la Ruta N°68 como punto de acceso alternativo a Cafayate, deberá tener calidad paisajística similar al acceso actual; esto es, se contemplará la plantación de árboles a lo largo de su recorrido. Se sugiere la plantación de álamos, dando lugar a una nueva alameda de acceso, pues es "la alameda" el acceso a Cafayate por antonomasia. Con esta política se generarán sombras

ANEXO 1

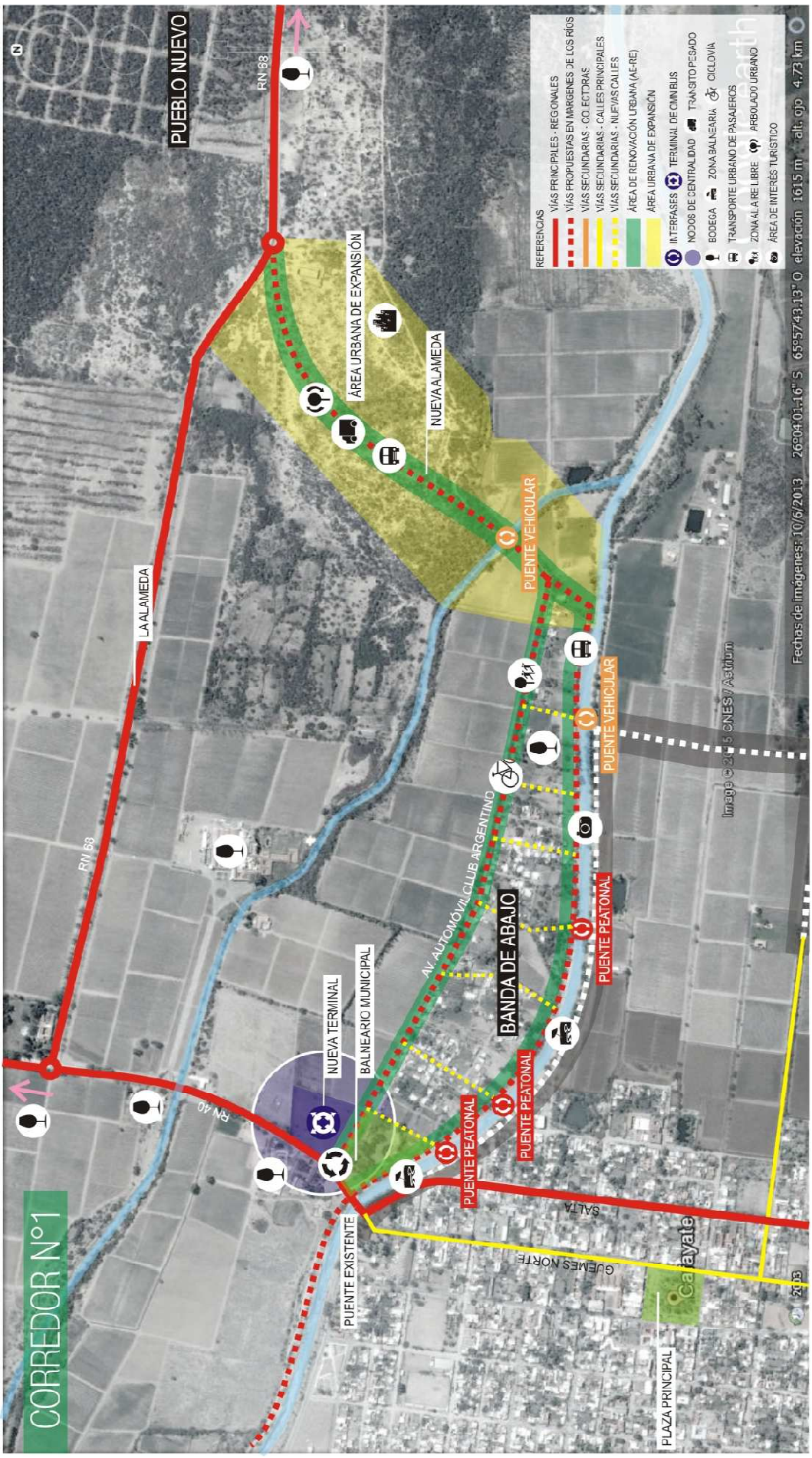

Fig. 5: Corredor Nº 1 “Costanera – Banda de Abajo”

sobre la ruta y ciclovías, mejorando la calidad de vida de las personas que emplean la bicicleta como medio de transporte, hábito usual para desplazarse hacia áreas periféricas. A su vez, se deberá contemplar la colocación de señalética y cestos de basura diferenciados a lo largo de este corredor, promoviendo la utilización de eco-puntos en sitios de alto tránsito e impacto visual, pues Cafayate debe transformarse a corto plazo en una ciudad clasificadora de residuos tan pronto como comience a funcionar la planta separadora de residuos en los próximos meses.

Como oferta socio-cultural asociada al Corredor Nº 1, se pretende generar "áreas de encuentro" en diferentes puntos a lo largo su recorrido, promoviendo la interacción social y conectando el corredor con las zonas residenciales vecinas mediante recorridos de escala doméstica. La Banda de Abajo y Pueblo Nuevo serán los principales polos conectados por cercanía y se prevé la creación de plazoletas como áreas de carácter deportivo, recreativo y de encuentro cultural, veredas amplias sobre la avenida principal, asientos, merenderos, espacios para estacionar automóviles y paradas de colectivo espaciadas. Otro proyecto a desarrollar es el establecimiento de balnearios en las márgenes del río Chuscha. La cercanía con el actual balneario municipal (frente a la nueva terminal), conformaría un corredor acuático de veraneo como una nueva oferta social y turística. Deben analizarse los sitios más convenientes que presenten fácil acceso al río, respetando las defensas del mismo y evitando generar pasos a nivel.

En lo que respecta al impacto económico, es posible que esta zona se transforme en un área de desarrollo agro-ganadera a pequeña escala. El establecimiento productivo-turístico "Cabras de Cafayate", es un precedente en este sentido y podría potenciarse más aún esta zona con el traslado y reorganización de los pequeños productores que se encuentran actualmente en la zona urbana, fomentando así la autogestión de Pymes y/o Cooperativas, permitiendo la explotación ganadera familiar con el objetivo de imponer un producto de calidad y con sello cafayateño al mediano plazo.

Desde el punto de vista funcional-espacial, al ser este corredor el nexo entre Pueblo Nuevo y la nueva terminal de ómnibus, demandará recorridos frecuentes de minibuses que conecten los distintos polos urbanos, buscando priorizar el transporte colectivo por sobre el individual. Por otro lado fortalecerá la trama urbana de la Banda de Abajo, integrándola al ejido urbano a través de varios puntos: dos puentes carreteros y tres puentes peatonales a mediano plazo. Esta continuidad espacial beneficiará la accesibilidad cotidiana de los habitantes de la Banda de Abajo y de Pueblo Nuevo a los servicios que se ubican en el área central. Este corredor se consolidará como una "nueva costanera" o continuación de la actual costanera (ubicada aguas arriba del puente) y permitirá una fácil circulación sobre el margen norte y sur del río Chucha.

CORREDOR Nº 2: CIRCUNVALACIÓN TRÁNSITO PESADO INTERNO

Este corredor recorre la margen sur del río Chuscha, aguas abajo del puente, colinda con un área productiva para cultivo de vid y luego adquiere dirección sur hasta alcanzar la margen norte del río Lorohuasi y recorre la misma hacia el oeste, hasta el puente ubicado sobre el mencionado río donde empalma con la ruta nacional Nº 40, englobando un área (actualmente productiva) destinada a loteo para viviendas a mediano plazo. Para la materialización de una parte de este corredor, es necesario realizar las obras hídricas necesarias para garantizar la integridad de las defensas de la margen norte del río Lorohuasi, aguas abajo del puente. También se requiere exigir la realización de estudios geotécnicos que indiquen el tipo de fundaciones necesarias para el tipo de suelo disponible. La Fig. 6 ilustra el trazado del Corredor Nº 2.

En la actualidad, las márgenes del río Chuscha aguas abajo del puente no se encuentran urbanizadas ni controladas. La calle Salta es paralela a la margen sur del río a lo largo de 200 m, luego la margen del río linda con fondos de casas, negocios, terrenos particulares y con áreas cultivadas. Se propone realizar obras hídricas y viales para abrir una calle que bordee el río en este tramo, preservando las riberas del mismo a lo largo de 1300 m. Esta acción permitiría generar una nueva costanera, proteger y controlar las zonas de riberas, el vertido de residuos, facilitar la circulación de tránsito pesado interno y concentrarla en un sector marginal de la ciudad, descongestionando el área céntrica. La generación de este corredor, con ancho y características adecuadas para soportar tránsito pesado, está especialmente pensado para la movilidad de maquinarias, equipamiento agrícola y

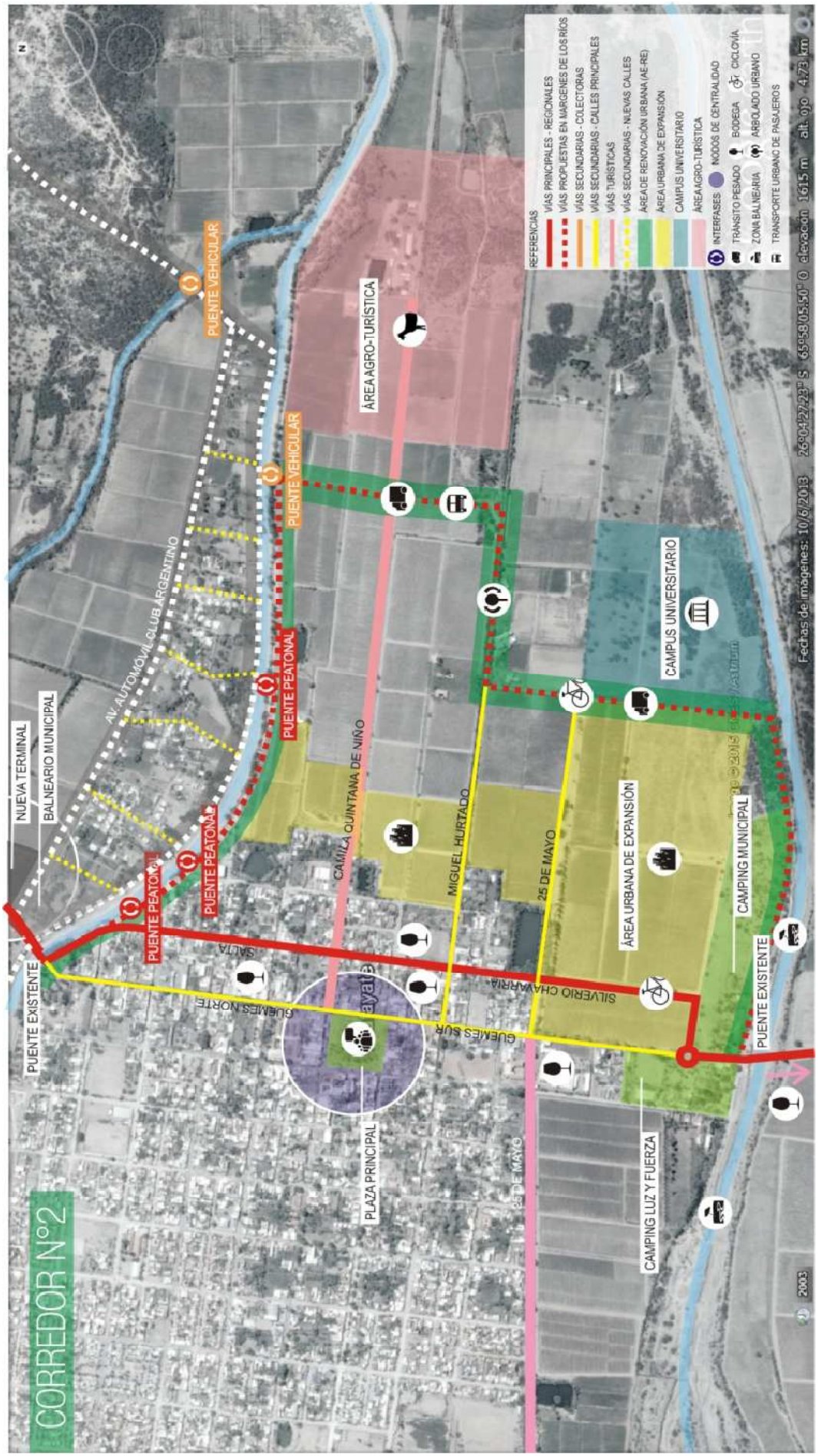

Fig. 6: Corredor Nº 2 “Circunvalación Tránsito Pesado Interno”

camiones que no disponen actualmente de áreas idóneas para su circulación, acorde al porte y peso de los mismos.

Por otro lado, cabe destacar que actualmente el ejido urbano se extiende, desde la plaza principal, 18 manzanas hacia el oeste; mientras que, hacia el este, se amplía sólo 2 manzanas. Al crearse esta nueva zona, van a generarse nuevas oportunidades inmobiliarias, guiando el crecimiento de la ciudad hacia la zona oriental.

Desde la perspectiva físico-ambiental y teniendo en cuenta que el emprendimiento Cabras de Cafayate se encuentra ubicado en esta zona, se propone el traslado de los pequeños productores de animales de granja hacia el este del Corredor Nº 2 y en parte sobre el Corredor Nº 1. Con esto se pretende desarrollar un área agro-turística alejada del casco céntrico y, de esta manera, erradicar los chiqueros que actualmente se encuentran dentro del ejido urbano, trasladándolos a una zona donde se facilite el control de los efluentes generados por éstos, y se ubiquen aguas abajo de posibles captaciones de agua para evitar su contaminación. Para dotar de un mayor confort paisajístico- ambiental, se propone el arbolado de este corredor con especies que brinden buena sombra para que el mismo sea confortablemente transitable.

Respecto al aspecto socio cultural, se propone la instalación de equipamientos sociales universitarios a largo plazo. Esta propuesta surge de la gran demanda de la sociedad cafayateña, especialmente la juventud, que no tiene la posibilidad de movilizarse a la ciudad para continuar con los estudios. Asimismo, al ser Cafayate un polo de atracción regional, jóvenes de localidades vecinas podrían aprovechar estos servicios, empleando los albergues universitarios. Se propone localizar un "campus" como centro de altos estudios, albergues universitarios y centros de convenciones sobre el Corredor Nº 2, próximo al río Lorohuasi (en el acceso sur de la ciudad). El tratamiento de estos espacios será como el de los campus universitarios: amplias áreas con construcciones de distinta envergadura aisladas por espacios verdes y arbolado con caminerías y bicisendas. Los elementos arquitectónicos pueden ser de grandes dimensiones siempre que conserven espacios comunes adecuados a la escala, con las características de espacio semi-público.

Desde el punto de vista económico, al proponer el crecimiento de la ciudad hacia la zona este, direccionado por el Corredor Nº 2, se revalorizarán estas zonas, originando nuevas ofertas inmobiliarias y generando puestos de trabajo para la construcción y ofertas de nuevos servicios.

En el sentido funcional-espacial, se logrará un crecimiento "parejo" de la trama urbana, eliminando los apéndices que actualmente conforman las nuevas urbanizaciones, pues la extensión de la trama hacia el este de la ciudad dará lugar a un nuevo límite del ejido urbano al largo plazo, acompañando el crecimiento urbano desarrollado hacia el noreste con Pueblo Nuevo y El Bosque, y hacia el sureste, cono La Estancia Cafayate. Este corredor, en combinación con el Corredor Nº 1, conforman una arteria rápida para el desvío del tránsito vehicular desde la ruta nacional N°68 hacia la ruta nacional N°40 sin pasar por el casco céntrico, lo que va a permitir descongestionar la zona del acceso por el puente del río Chuscha.

CORREDOR Nº 3: COSTANERA – BANDA DE ARRIBA – Co. SANTA TERESITA

La traza de este corredor comienza en la nueva terminal, recorre la margen sur del río Chuscha por la Av. Costanera, extendiéndose más allá del hospital Nuestra Sra. de Rosario hasta el antiguo canal de guarda, continúa paralelo a éste bordeando el barrio San Francisco (Los Módulos) y culmina al pie del cerro Santa Teresita. La Fig. 7 ilustra el trazado del Corredor Nº 3.

Este corredor va incentivar el mantenimiento de las defensas del río Chuscha aguas arriba del puente, justamente en las zonas donde suelen acontecer desbordes del canal principal, como los ocurridos en varios puntos a lo largo del canal el pasado 6 de enero de 2015, cuando el agua y barro alcanzaron la plaza central.

Se busca también consolidar la trama urbana, extender la calle y veredas con cordón cuneta, proveer el corredor de arbolado urbano de gran porte y equipamiento urbano de iguales características que aquel del Corredor Nº 1.

ANEXO 1

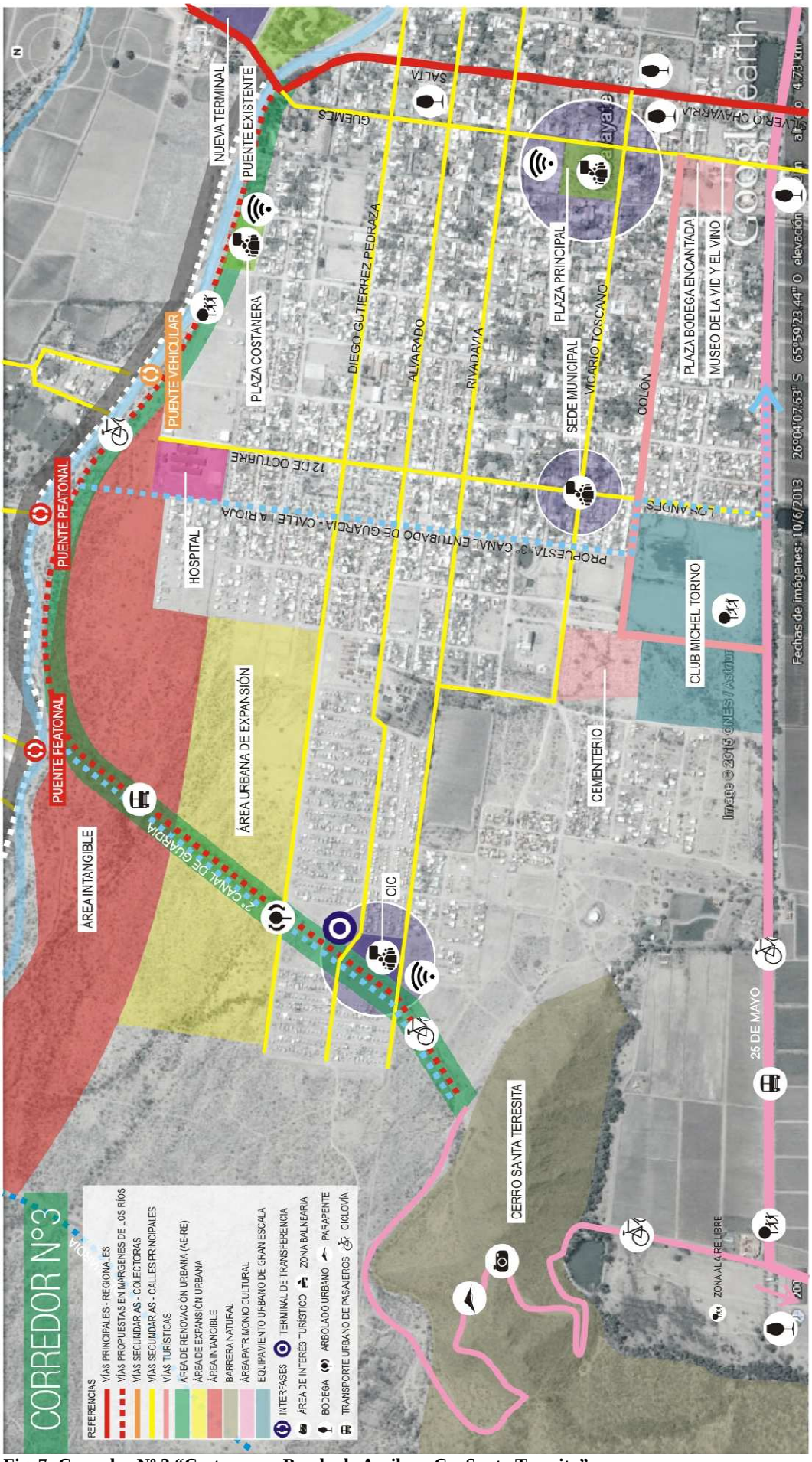

Fig. 7: Corredor Nº 3 “Costanera – Banda de Arriba – Co. Santa Teresita”

Desde el punto de vista ambiental, es necesario tener en cuenta que el canal de guarda paralelo al último tramo del Corredor Nº 3, ha funcionado históricamente como contención y resguardo de la población ante crecidas repentinas del río Chuscha, producidas por efecto de elevadas precipitaciones en la cuenca alta del mismo. Si bien en la actualidad este canal se encuentra en desuso por haber sido reemplazado por un nuevo canal de guarda ubicado aguas arriba del primero, debe supervisarse el correcto funcionamiento del nuevo canal y realizar tareas de mantenimiento para resguardo de la población.

Existe una amplia zona paralela al río Chuscha y próxima al canal de guarda que se ha clasificado como *Área no apta*. En esta zona se limitan usos o actividades en razón de condiciones particulares de índole ambiental: proximidad con el río Chuscha y antecedentes de puntos de desborde del canal, afectando esta zona. Se requieren estudios y proyectos especiales para la determinación de su régimen urbanístico, principalmente es necesario realizar un estudio de riberas que indique, efectivamente, cual es el ancho que debe dejarse a ambas márgenes del río, especifique las características de las obras de defensa y se ejecuten las mismas. Hasta tanto, este sector puede destinarse a usos eventuales como parques o zonas de recreación (corsódromo), pero no puede ser utilizada para usos permanentes como viviendas o instalaciones cuya estructura pueda ser dañada por eventuales crecidas y desbordes del río.

Finalmente, debe plantearse seriamente ampliación de la red cloacal existente, extendiéndose por el Corredor Nº 3 hacia futuras urbanizaciones y por el Corredor Nº 4 hacia La Banda de Arriba.

En la perspectiva socio-cultural, este corredor tendrá semejanzas con el Corredor Nº 1: presencia de plazoletas lineales como áreas de carácter deportivo, recreativo y de encuentro, veredas amplias sobre la avenida principal, asientos, merenderos y amplias zonas destinadas a picnic, y puntos de wifi libre, espacios para estacionar automóviles y paradas de colectivo espaciadas. Se busca promover la vida al aire libre y las prácticas deportivas en los niños y adolescentes de los diferentes sectores del municipio. Este corredor se conecta con el recién construido CIC, facilitando el acceso a este edificio mediante los sistemas de trasporte urbanos propuestos. En el Corredor Nº 3, se pueden desarrollar actividades culturales itinerantes por poseer amplios los espacios públicos: bibliotecas móviles, talleres de capacitación de artes manuales, espacios para proyección de películas al aire libre por las noches de verano. A lo largo de la Av. Costanera se sugiere la colocación de faroles eólicos o fotovoltaicos, ecopuntos para desecho de residuos secos, acompañado por fotografías y estadísticas mostrando el trabajo de la Cooperativa de Recicladores Calchaquí para fomentar el reciclaje. Se aconseja el empleo de asientos formados por materiales con elevada capacidad calorífica, equivalentes a la madera, pero más resistentes a la degradación por exposición solar.

Como impacto económico, este corredor pretende ser un recorrido verde - recreativo – turístico, equipado con bicisenda, al igual que los demás corredores. Se destinarán ciertas áreas a pequeños puestos de ferias artesanales, venta de libros, puestos de comidas debidamente organizados y diseñados con las características típicas del Valle Calchaquí.

En el sentido funcional-espacial, este corredor delimitará trama urbana y tenderá a mejorar el sistema de defensas del río Chuscha en la zona más crítica. Otra característica del corredor será la continuidad de la Av. Costanera más allá del hospital, generando un rápido acceso desde los barrios más occidentales como Paseo de las Viñas, Los Paraísos, La Esperanza, Santa Teresita y San Francisco.

CORREDOR Nº 4: BANDA DE ARRIBA – SAN LUIS

La traza de este corredor surge en la nueva terminal de ómnibus y se extiende hacia el oeste, paralela a la margen norte del río Chuscha, pasando por la Banda de Arriba hasta la localidad de San Luis. Este corredor presenta carácter turístico-rural: es idéntico a los otros corredores en cuanto a infraestructura hídrica y vial hasta el primer canal de guarda pero, hacia el oeste del mismo el camino es de ripio para mantener el carácter rural del paraje de San Luis y zonas aledañas. Debido a la presencia de fincas privadas en el primer tramo de este corredor (desde la terminal hasta la Banda de Arriba), se considera que la ejecución de ese primer tramo puede realizarse a largo plazo, si es que la urbanización avanza hacia este sector. Sin embargo las intervenciones

ANEXO 1

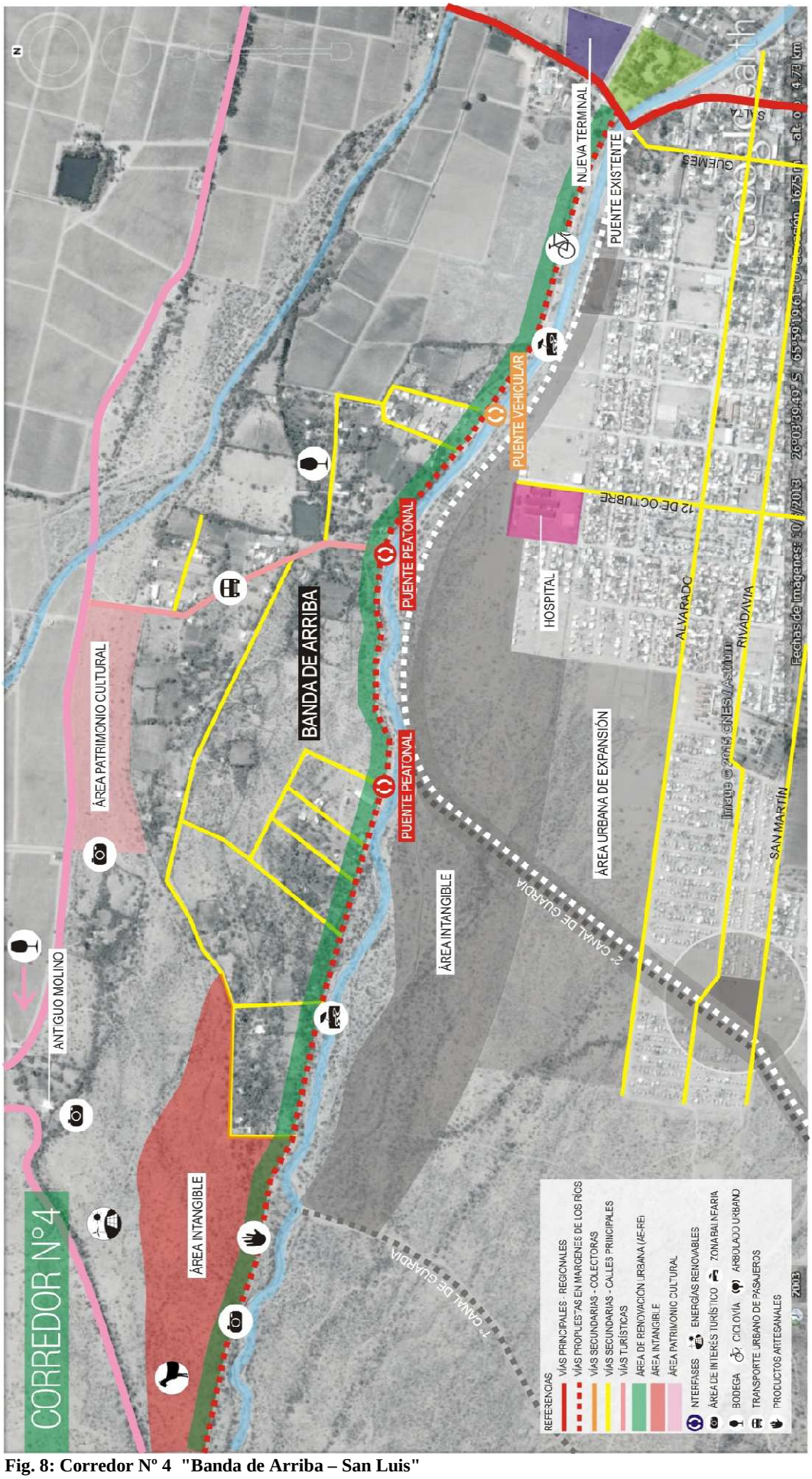

Fig. 8: Corredor Nº 4 "Banda de Arriba – San Luis"

propuestas en el tramo medio del corredor, desde las primeras viviendas de la Banda de Arriba hasta el primer canal de guarda, deben ejecutarse a corto plazo. La Fig. 8 ilustra el trazado del Corredor Nº 4.

El fin de este corredor es mejorar la comunicación vehicular entre La Banda de Arriba y el resto de la trama urbana mediante infraestructura hídrica y vial. La principal intervención a realizar es la construcción de un nuevo puente carretero y peatonal donde se ubica la actual pasarela, en las cercanías del hospital. Con esto se lograrán dos objetivos: por un lado eliminar el actual paso vehicular a nivel que atenta contra la seguridad de la población; y por otro lado, poner a disposición una comunicación vehicular permanente entre la Banda de Arriba y el resto de la trama urbana. El primer objetivo que busca eliminar el paso a nivel se fundamenta en su potencial como punto de desborde del río durante las crecidas, como ocurrió efectivamente el pasado 6 de enero de 2015. Ésta y otras condiciones inseguras detectadas fueron planteadas en el Segundo Informe del PDUA, en la sección correspondiente a “Integridad de las defensas del río Chuscha”, donde se mostraron perfiles transversales al mismo realizados mediante relevamientos topográficos en Agosto de 2014 y se hicieron recomendaciones para garantizar el buen funcionamiento de las defensas. El segundo objetivo consiste en generar un acceso vehicular rápido y seguro a la trama urbana (incluso en épocas e crecidas) desde La Banda de Arriba, Yacochuya y puestos cercanos para acceder al hospital ante una emergencia sin necesidad de recorrer más de 4 Km por el camino enripiado de Yacochuya, para llegar a la ruta nacional Nº 40, cruzar el puente y subir nuevamente hacia el hospital. Esto es un despropósito, ya que la mayoría de las viviendas que se beneficiarían con esta obra se encuentra a menos de 500 m de distancia del hospital, del otro lado del río.

La Banda de Arriba presenta una escala apropiada como área experimental para solicitar financiamiento para la instalación de paneles solares u otras fuentes de energías renovables y promover su utilización.

Otra propuesta a realizar a largo plazo es la construcción de un dique de escala significativa en la cuenca del río Chuscha para generación de energía. Esta obra de ingeniería conlleva a otros dos beneficios: minimizar el riesgo de crecidas y desbordes del canal en las épocas de lluvias y conformar un reservorio de agua potable para consumo o riego en épocas de sequía.

Desde el punto de vista social, se busca generar espacios públicos confortables para promover el encuentro social, y facilitar el tránsito de pobladores desde los puestos y parajes hacia el área urbana de Cafayate, manteniendo parcialmente el carácter rural del recorrido pero, a su vez, confortable. El equipamiento urbano se compone de pequeñas plazoletas, arbolado y áreas para realizar deporte al aire libre.

Desde el punto de vista económico, este corredor debe promocionarse como circuito turístico rural. El recorrido ofrece alternativas de actividades al aire libre en un marco natural, incluyendo caminatas, alquiler de bicicleta, caballos o recorridos en automóvil para visitar los parajes productores primarios de vino patero, quesillos, dulces, lanas, entre otros, hasta llegar a San Luis. Con conexión entre San Luis, La Banda de Arriba y el centro de Cafayate se buscará fomentar la organización de Pymes y Cooperativas para integrarlas al mercado turístico local.

La conexión entre Yacochuya y San Luis a través de este circuito turístico y productivo permitirá promocionar el antiguo “Camino de los Frutales”, enmarcado en la belleza paisajística que posee el sitio que atravesado por acequias y donde pastorean rebaños de cabras y ovejas. Este corredor puede reactivar el desarrollo de economías familiares relacionadas con la producción de productos regionales, con mínimo esfuerzo de movilidad, agrupándolos en cooperativas para llevar el producto al mercado local; o bien, llevando al comprador hasta su puerta a través del Corredor Nº 4.

Otro atractivo turístico-rural a potenciar es la visita al antiguo *Molino de Piedra*, utilizado desde mediados del siglo XIX por las familias del Valle Calchaquí que se acercaban desde puntos muy lejanos a moler el maíz. Actualmente se encuentra en las últimas etapas de refacción para su revalorización.

Existen zonas más cercanas al cerro San Isidro donde se pueden practicar deportes extremos parapente, escalada, rappel, mountain bike, etc. Para promocionar el área con una oferta deportiva distinta deben analizarse los riesgos y seguros asociados a este tipo de deportes y potenciar este atractivo.

Finalmente, realizando un análisis funcional-espacial, la conexión de Banda de Arriba con la zona céntrica a través de las intervenciones propuestas para este corredor, particularmente la creación del puente carretero-peatonal, generará un impacto positivo en la vida diaria de los pobladores. Al igual que en el caso del Corredor Nº 1, con el Corredor Nº 4 se romperá la barrera urbana que genera el río Chuscha integrando las zonas suburbanas a la trama urbana e impactando positivamente en la economía y calidad de vida de la gente.

AREA CENTRAL

La zona definida como "área central" comprende el espacio delimitado por los ríos Chuscha y Lorohuasi. Es decir, abarca el casco céntrico de Cafayate y los sectores más modernos, incluyendo los barrios nuevos y loteos localizados al oeste del *entorno patrimonial* (Fig. 9). Se ha tomado esta área para clasificar el uso de terrenos edificados, regular la actividad constructiva, unificar criterios estéticos y establecer vías de acceso como "*corredores internos*" que sirvan de soporte y se complementen con los corredores principales discutidos previamente. En la sección correspondiente al proyecto de ordenanza (Art.8 y Art. 9.1) se detallan las normativas aplicables especificamente a esta área. Los corredores internos son de menor escala que los corredores principales, pero poseen la idéntica función de ligar centros urbanos mediante infraestructura adecuada. Se ha dejado fuera del área central a los siguientes sectores suburbanos: El Divisadero, La Estancia Cafayate, La Banda de Arriba y La Banda de Abajo. Esta exclusión se fundamenta en la preservación de la identidad intrínseca de estos sectores, manteniendo su escala local pero, a la vez, integrada al área central y comunicados eficientemente con ella a través de los corredores principales. Los límites del área central se muestran en la Fig. 9.

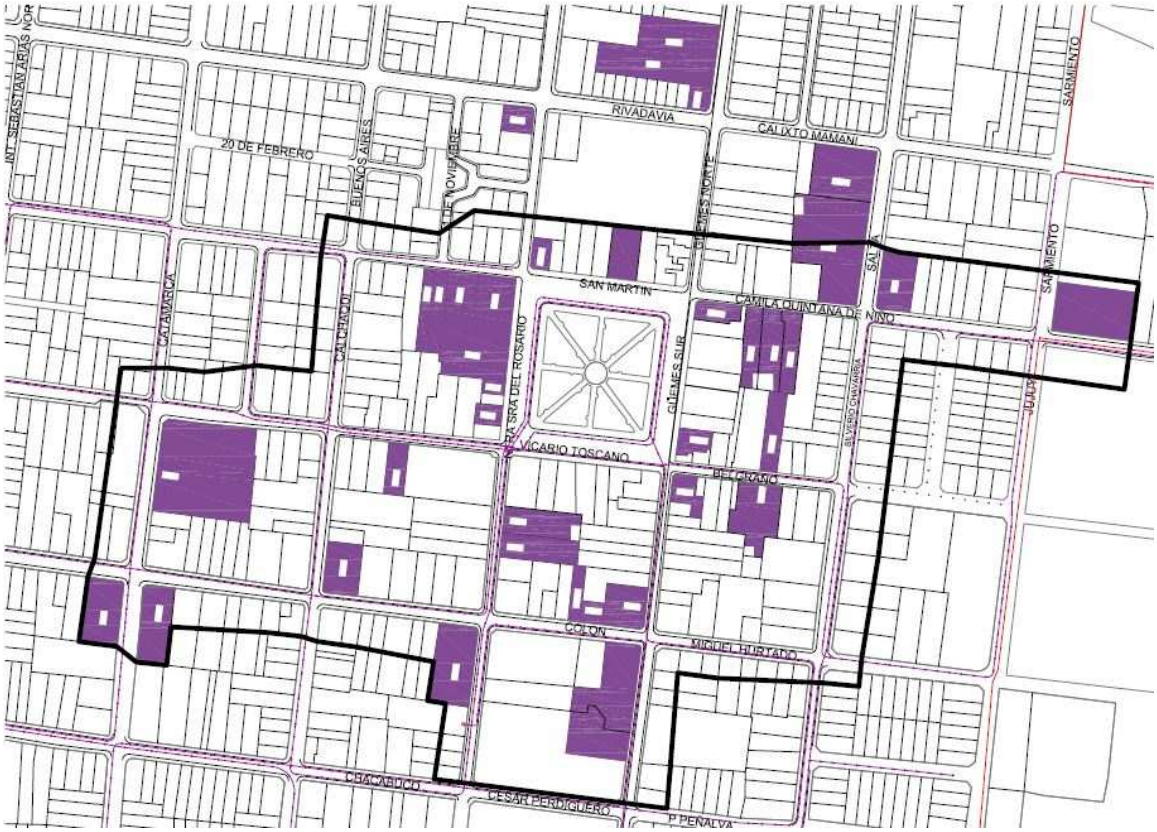

Fig. 9: Delimitación del Área Especial *Entorno Patrimonial* de Cafayate. Los polígonos llenos representan edificios de interés patrimonial. Notar que algunos edificios patrimoniales se encuentran fuera del entorno patrimonial.

Corredores internos: Justificación para su creación

Los corredores internos son calles principales, dotadas de infraestructura confortable para los usuarios (arbolado, bicisenda), que conectan nodos urbanos y político-administrativos dentro de la ciudad. Se han descentralizado algunas dependencias municipales mediante la reubicación de las oficinas correspondientes en

ANEXO 1

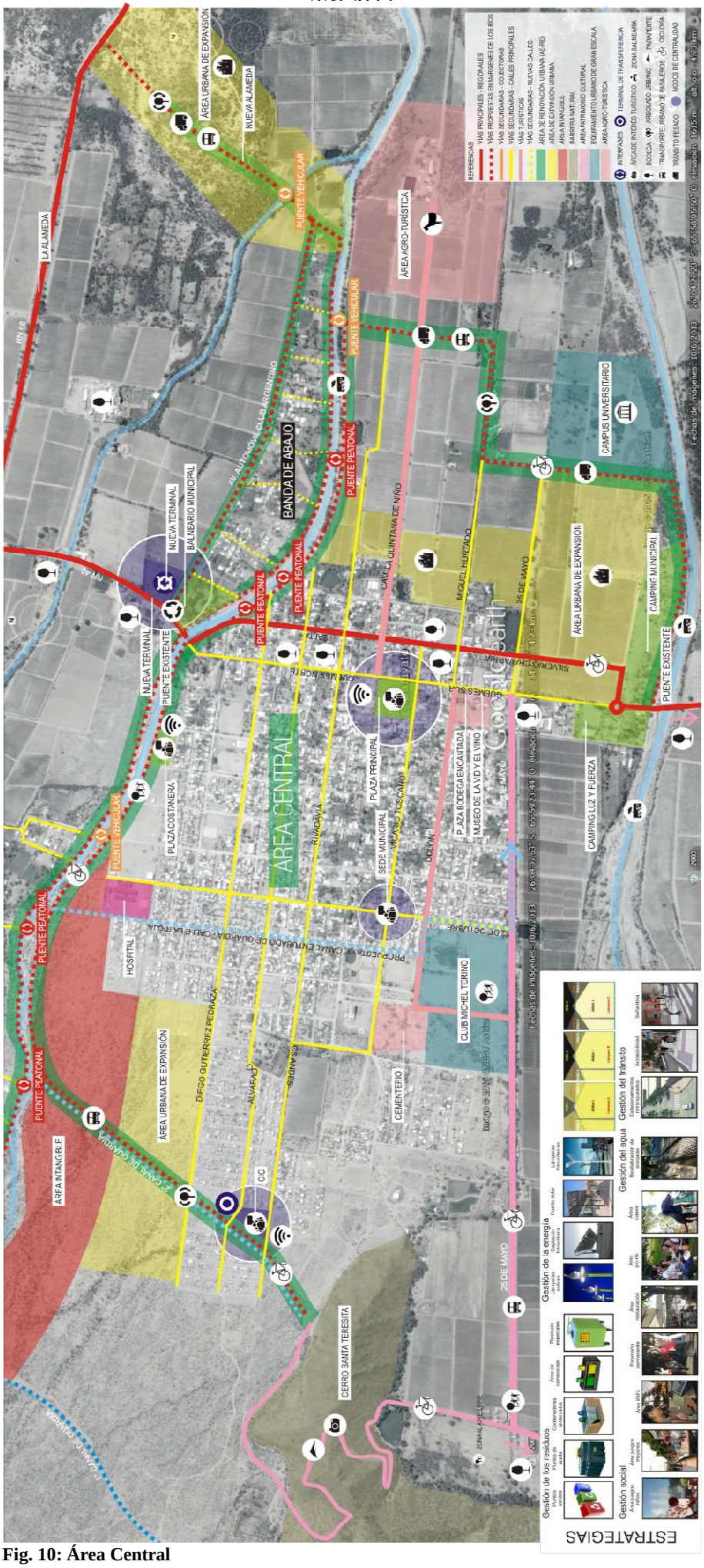

Fig. 10: Área Central

puntos dispersos dentro del área central. Algunas de éstas ya se encuentran fuera del edificio municipal, es el caso del Concejo Deliberante, Acción Social, Dirección de Medio Ambiente, Secretaría de Obras Públicas, Dirección de Tránsito, Dirección de Deportes, Centro de Integración Comunitaria (CIC), Salón de usos Múltiples de la Municipalidad, entre otras. Cada oficina constituye un nodo político administrativo que debe estar bien conectado a la trama urbana. Se prevé, también, trasladar otras oficinas municipales hacia el terreno correspondiente al antiguo Matadero Municipal. En el marco del PDUA se propone ligar estos nodos, e integrarlos a las actuales y nuevas urbanizaciones mediante los mencionados corredores internos.

RED VIAL

Las principales vías de acceso a Cafayate son la ruta nacional Nº 40 (arteria del Valle Calchaquí), que empalma con la ruta nacional Nº 68 hacia Salta Capital. Existen rutas secundarias conectadas con estas principales que conducen a parajes y localidades rurales (Fig. 11). Entre estas últimas se destaca el "Camino de los Pioneros" que empalma con la ruta nacional Nº 68, a la altura de Chimpa antes de cruzar el puente sobre el río Santa María, bordea al río Santa María por su margen oriental y termina en el camino del Hualinchay, al sudeste de Tolombón. Se propone que este camino sea acondicionado con las obras de infraestructura necesarias para la circulación de vehículos pesados de paso, evitando su ingreso a Cafayate. Con esta intervención se busca disminuir el impacto de camiones de carga, transporte de equipamiento con destino a las minas de Catamarca y otras cargas cuyo destino no sea Cafayate. Se estima ejecutar esta intervención a largo plazo.

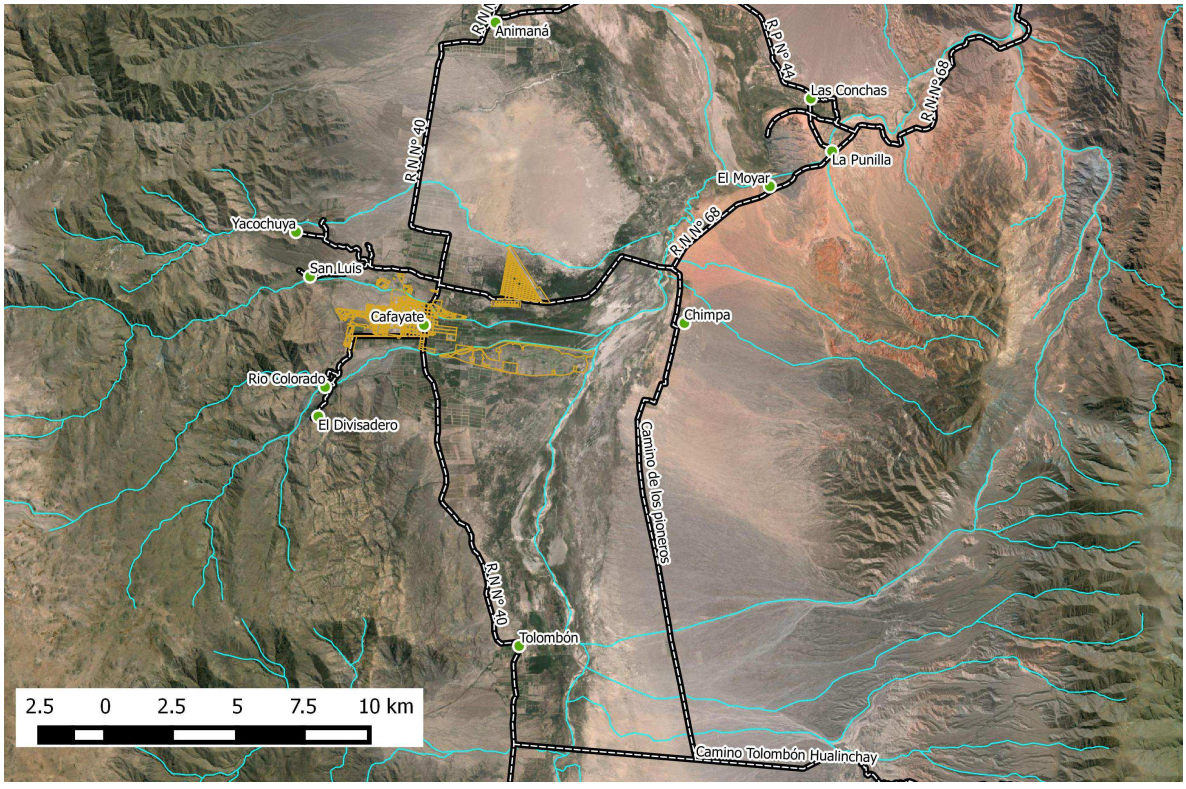

Fig. 11: Vías de accesos principales y alternativas a las áreas urbanas. Señalización del camino de los Pioneros.

Luego de analizar las debilidades y fortalezas encontradas en el territorio, surge la siguiente propuesta de red vial (Fig. 12), íntimamente ligada a los corredores urbanos estratégicos y a los corredores internos que se han discutido previamente. La nueva red vial tiene la finalidad de dar soporte y complemento de la red existente para conectar las áreas consolidadas, a consolidar y de expansión. Se propone la mejora de vías colectoras y el mantenimiento de las vías turísticas y calles principales. Como ya se ha mencionado, las mejoras contemplan la colocación de arbolado urbano, repavimentación en los casos necesarios, veredas amplias y libres de escombros u otras obstrucciones, cordones cuneta y alumbrado público eficiente a corto plazo. A largo mediano-largo plazo se propone la creación de circuitos de medio de transporte colectivo, particularmente de minibuses considerando la baja densidad poblacional, y el equipamiento urbano apropiado para las construir las paradas de colectivo.

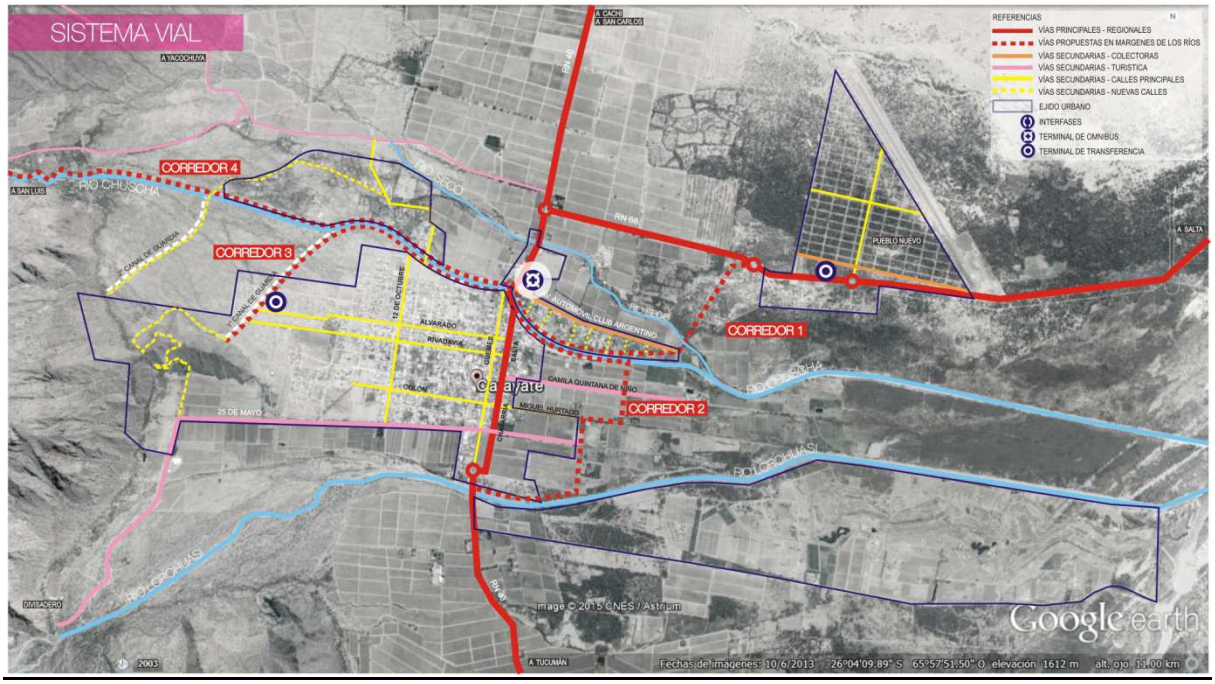

Fig. 12: Red vial existente y propuestas de mejoras y extensión.

Respecto a las ciclovías/bicisendas, se propone una importante extensión de aquellas existentes. En la actualidad hay aproximadamente 6 Km. de bicisenda, 4 Km. sobre la ruta nacional Nº 68 hasta el aeródromo y 2 Km. desde el puente Lorohuasi hasta la Bodega Etchart. Estas bicisendas han tenido un gran éxito desde su instalación y son intensamente aprovechadas por los usuarios locales y turistas. Sin embargo se considera que no son suficientes, pues la bicicleta no solo constituye un medio de recreación y práctica deportiva, sino principalmente un medio de transporte para un elevado porcentaje de la población cafayateña que se desplaza diariamente hacia los sitios de trabajo por este medio. Es por esto que creemos ampliamente justificado la extensión de bicisendas como se ilustra en la Fig. 13.

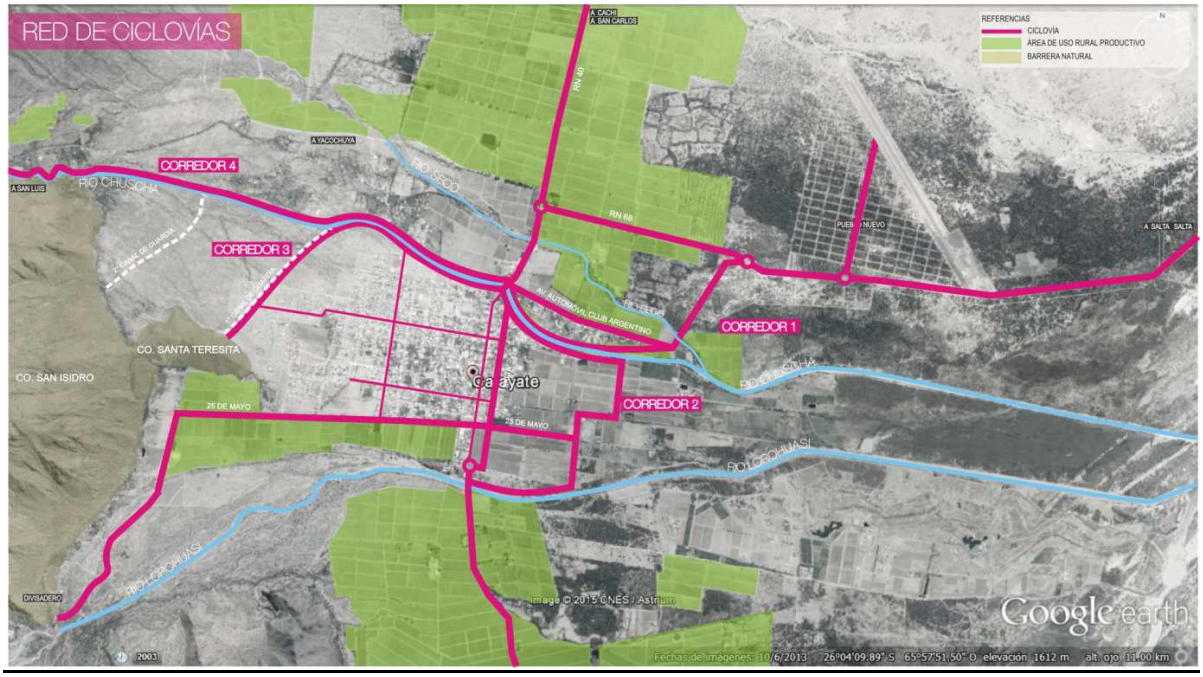

Fig. 13: Red de ciclovías propuesta.

A su vez, para desarrollar el entorno paisajístico de las áreas especiales que coinciden con los corredores urbanos estratégicos y vías turísticas, se propone crear parques lineales, como se muestra en la Fig. 14. Los mismos son dotados de arbolado urbano, acompañado de sistemas de acequias donde sea posible y del equipamiento urbano y recreativo asociado a los corredores urbanos. La propuesta de red de transporte público urbano, indicando posibles circuitos, se ilustra en la Fig. 15.

Fig. 14: Parques lineales propuestos relacionados con los corredores urbanos estratégicos y vías turísticas.

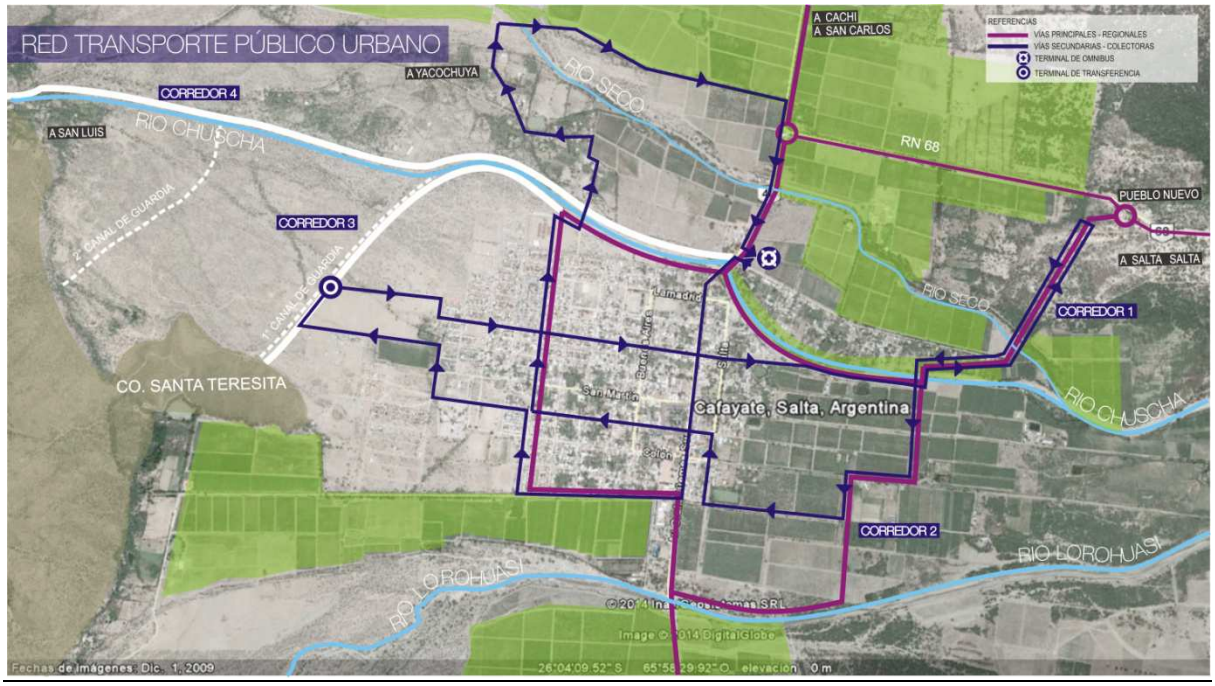

Fig. 15: Propuesta de red de transporte público urbano (recorrido de minibuses).

MODELO ESPACIAL

El modelo espacial de crecimiento que se propone para Cafayate (Art. 5° del proyecto de ordenanza propuesto), es una integración de todas las propuestas expresadas en este informe y se ilustra en la Fig. 16: Modelo espacial. Planea conservar grandes áreas dedicadas al cultivo de vid limitando áreas residenciales, manteniendo la tradición vitivinícola de la región. A su vez propone diferentes vías de acceso a la ciudad a través de avenidas de circunvalación equipadas con ciclovías y equipamiento urbano confortable asociado a parques arbolados lineales. Estas avenidas comunican fácilmente los barrios distantes con los accesos norte y sur sin efectuar grandes intervenciones en el Área Central, pero ligado a ésta través de calles principales y corredores internos, también equipados con ciclovías y arbolado urbano de gran porte. En el Área central se propone la apertura de nuevas vías bordeando los ríos para preservar y controlar las riberas, también propone la apertura de calles destinadas a consolidar las nuevas áreas generadas como resultado del ordenamiento territorial propuesto. Se definen áreas de expansión urbana y se sugiere el uso que debe darse a las mismas, se propone continuar descentralizando las dependencias municipales, generar predios con características de campus para instalar edificios y albergues universitarios a largo plazo. Se definen áreas intangibles, que requieren estudios previos antes de ser edificadas debido a riesgos potenciales por su cercanía a ríos o por su potencial como área de reserva natural. En el Entorno Patrimonial se definen las características estéticas que deben presentar las fachadas y nuevas construcciones; se indican edificios de valor patrimonial y se dan los lineamientos de preservación de los mismos. También se contempla la ejecución y monitorización de obras de defensa del río Chuscha, en menor medida del río Lorohuasi para garantizar la seguridad de la ciudad ante eventos de crecidas. Se busca conectar el área suburbana de la Banda de Arriba con el resto de la trama urbana conectándola con ésta mediante un puente carretero y extendiendo a ella el sistema de cloacas y agua potable. Un tratamiento semejante se propone para la Banda de Abajo, instalando puentes peatonales y un puente carretero que servirá como conexión entre el Corredor Nº 2 y la nueva avenida de acceso al pueblo instalada entre Pueblo Nuevo y la Banda de Abajo. La promoción del uso de energías renovables y de clasificación de residuos se hará a través de los Corredores Nº 1 y 3 principalmente, por creerse que serán los más transitados y, por lo tanto, los de mayor impacto visual. Allí se colocará luminaria a base de energía solar y/o eólica y señalética sobre separación de residuos, acompañadas por puntos de depósitos de residuos secos (ecopuntos) a fin de fomentar la clasificación para optimizar el funcionamiento de la nueva planta separadora de residuos. Se impulsará la práctica de deportes al aire libre mediante torneos y competencias de diferentes disciplinas llevadas a cabo en los corredores y se crearán puntos de encuentro social y zonas de wifi en diferentes sectores de los mismos. Se conectarán los diversos barrios de la ciudad mediante circuitos de minibuses con paradas confortables y espaciadas dispuestas en los corredores urbanos e internos. Se mantendrá la característica rural de algunos caminos tradicionales, como el camino a la Cueva del Suri y el último tramo del Corredor Nº 4 hacia San Luis, pero con una bicisenda y arbolado urbano. Las Figs. Fig. 17, Fig. 18, Fig. 19, Fig. 20 y Fig. 21 ilustran las características de estos nuevos espacios propuestos mediante planos y cortes con indicación de dimensiones.

ANEXO 1

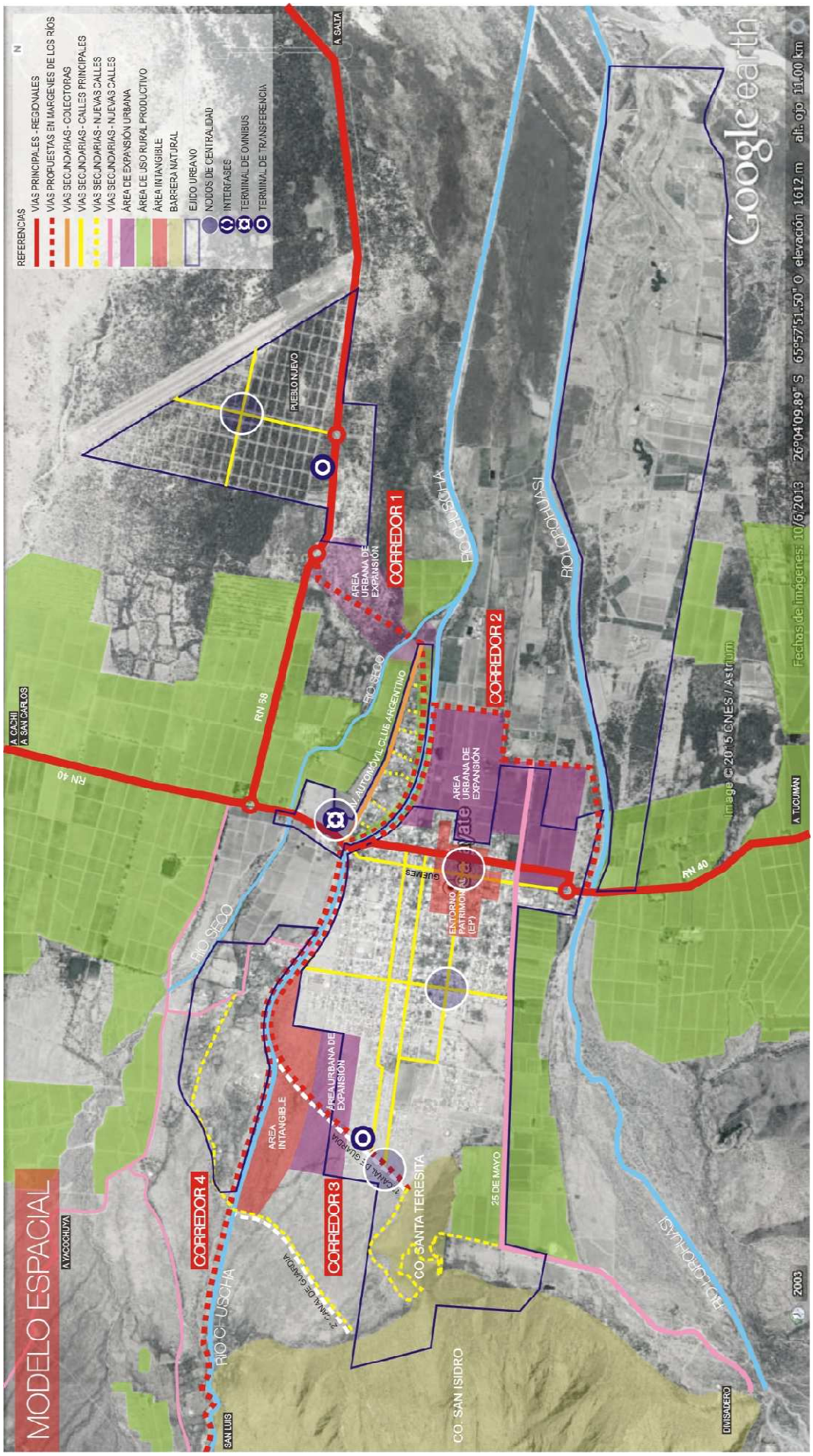

Fig. 16: Modelo espacial

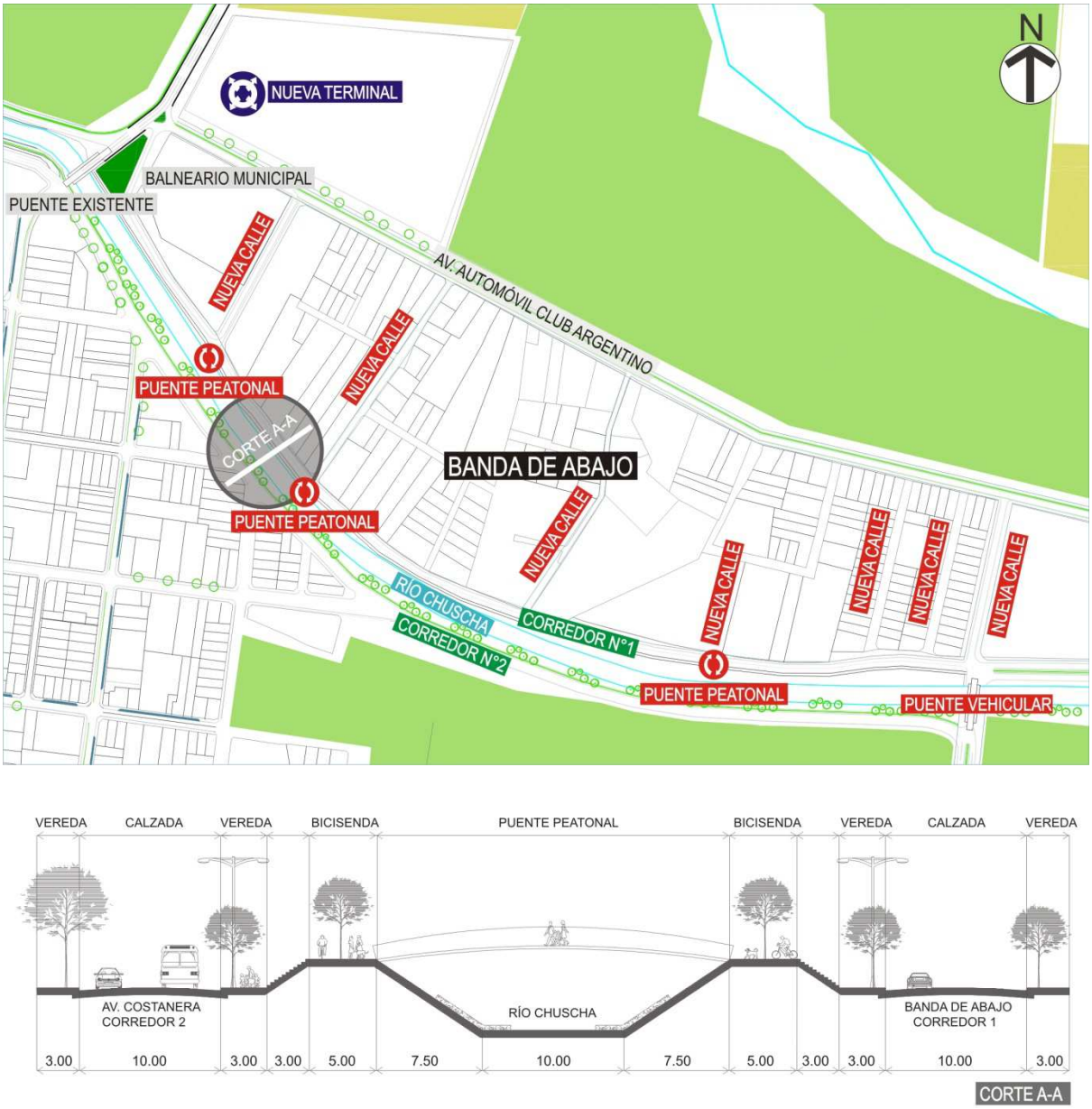

Fig. 17: Modelo Espacial: plano de ubicación y corte A-A ilustrando la propuesta de desarrollo urbano para los Corredores Nº 1 y 2.

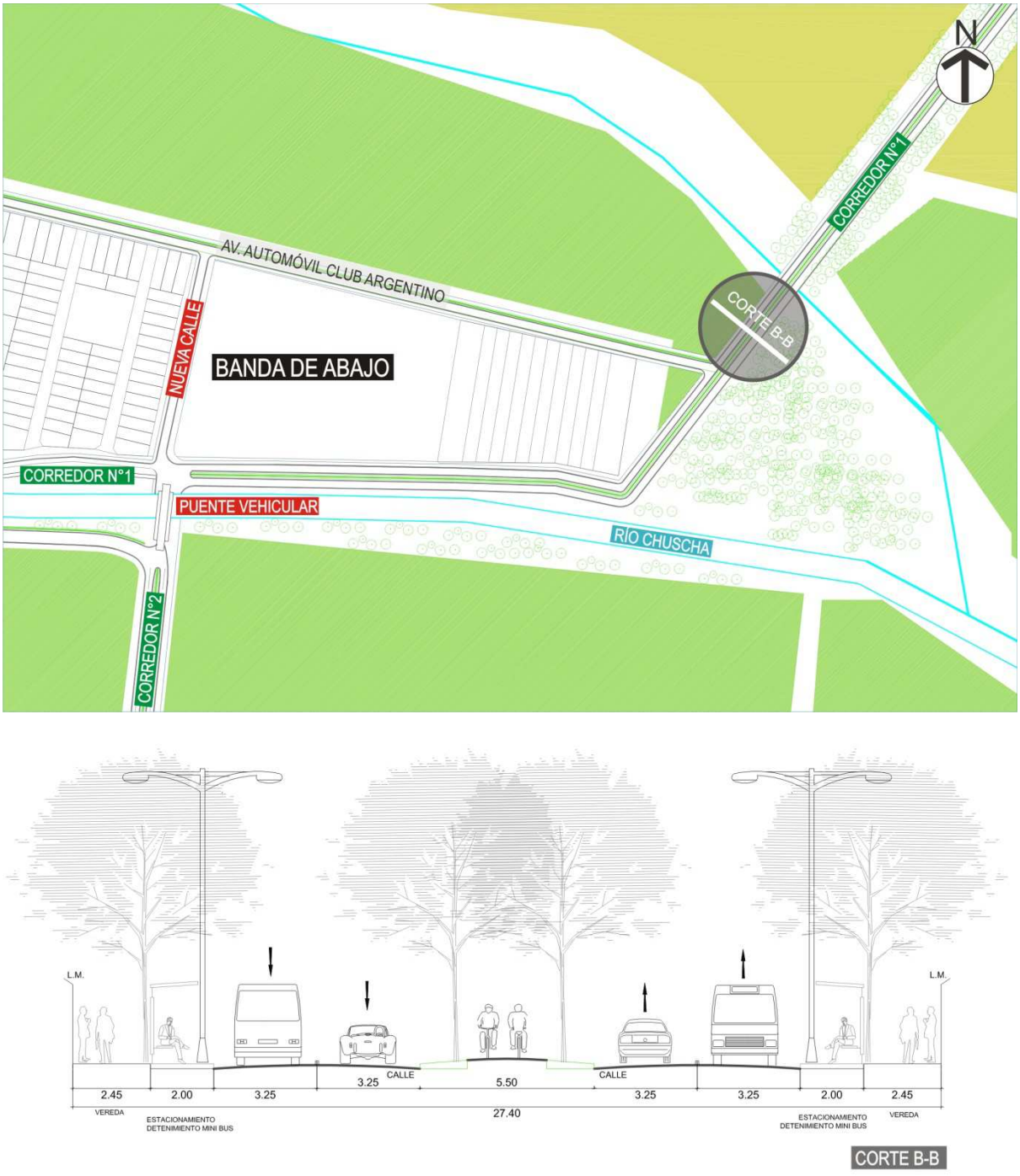

Fig. 18: Modelo Espacial: Plano de ubicación y corte B-B ilustrando la propuesta de desarrollo urbano para el Corredor Nº 1.

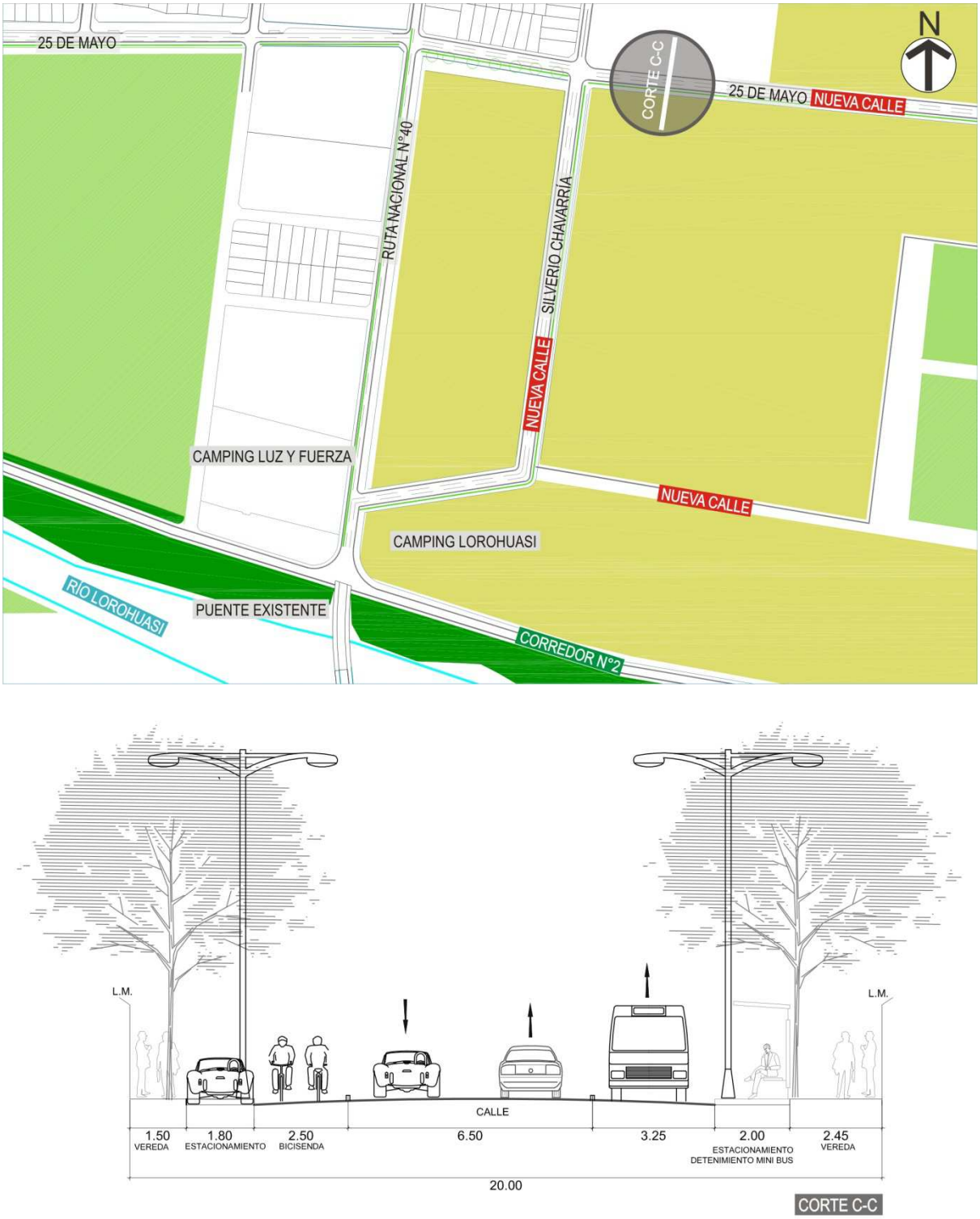

Fig. 19: Modelo Espacial: Plano de ubicación y corte C-C ilustrando la propuesta de desarrollo urbano y apertura de nuevas calles en el Área Central.

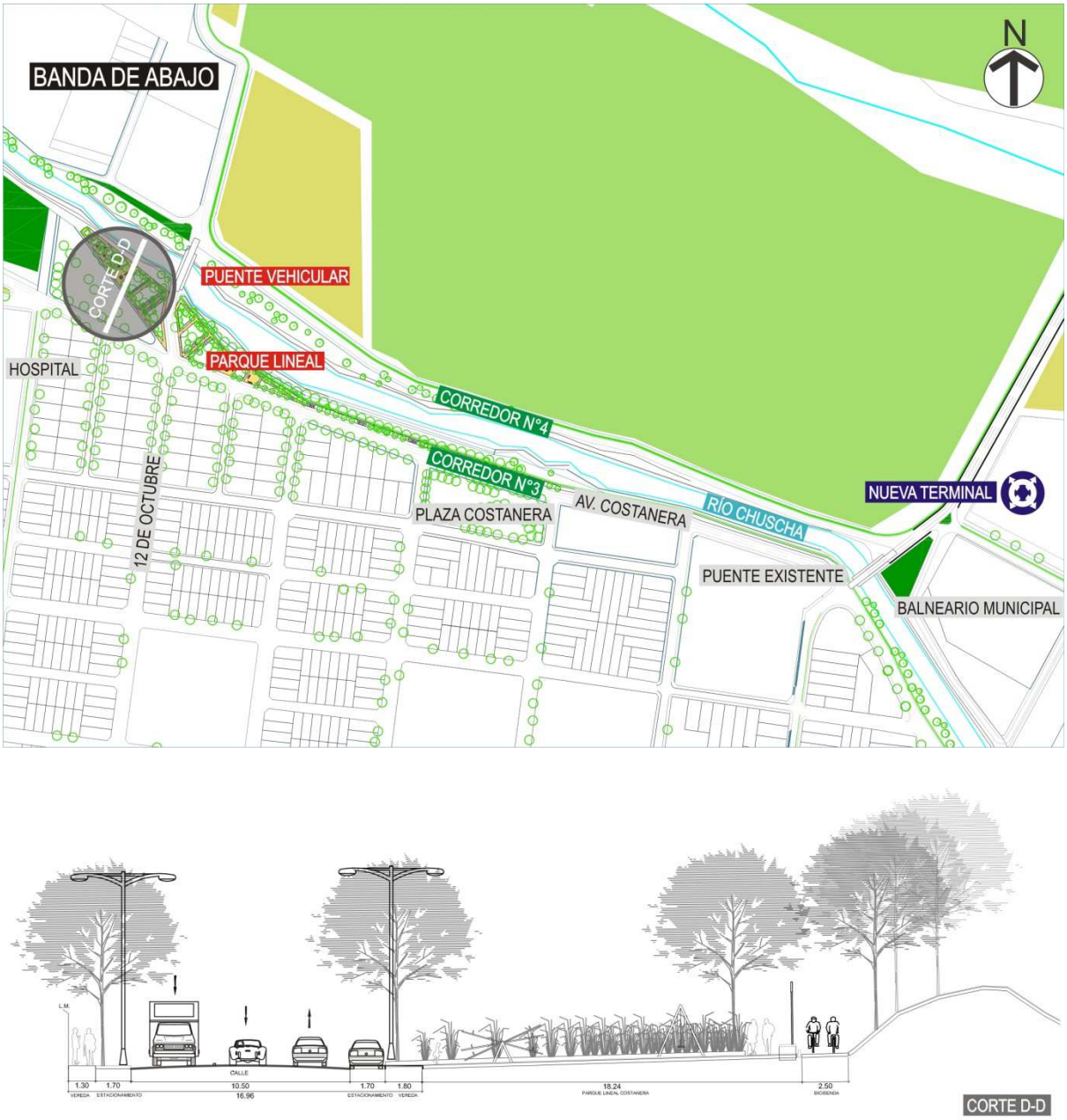

Fig. 20: Modelo Espacial: Plano de ubicación y corte D-D ilustrando la propuesta de desarrollo urbano para los Corredores Nº 3 y 4.

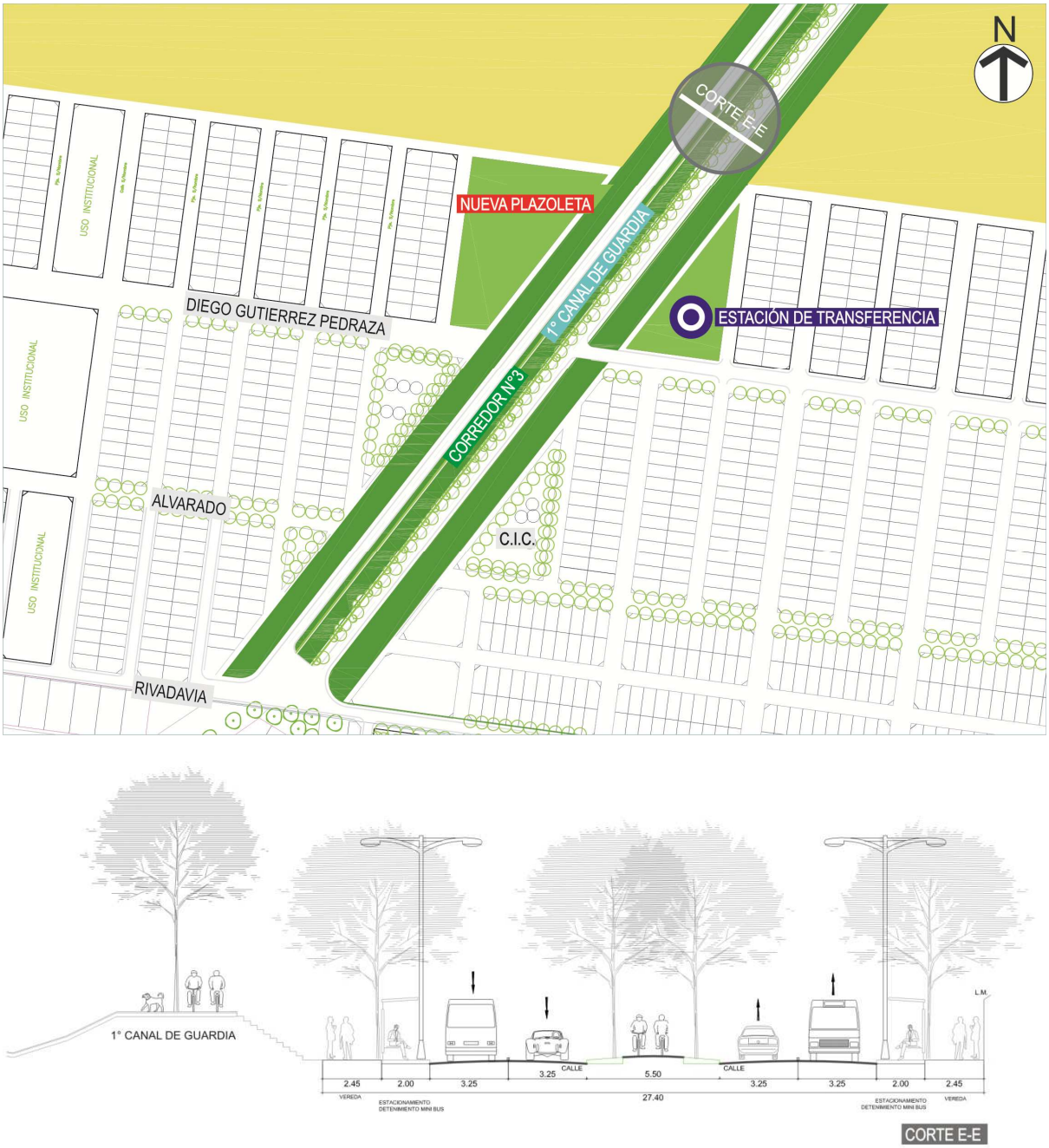

Fig. 21: Modelo Espacial: Plano de ubicación y corte E-E ilustrando la propuesta de desarrollo urbano para el Corredor Nº 3

3.2. PROPUESTA DE GESTIÓN DE TERRITORIO: ADMINISTRACIÓN DE LA INFORMACIÓN ESPACIAL MEDIANTE UN SIG

Toda la información espacial obtenida y generada durante la ejecución del PDUA de Cafayate constituye una extensa base de datos de gran utilidad para la gestión territorial. Esta base de datos ha sido georeferenciada en un Sistema de Información Geográfico de uso libre y de código abierto denominado QGIS. El software empleado se denomina QuantumGIS o "QGIS" y posee una Licencia Pública General de GNU que garantiza a los usuarios finales (personas, organizaciones, compañías) la libertad de usar, estudiar, compartir, copiar y modificar el software. Puede descargarse desde la página: http://www.qgis.org. Para la ejecución de este trabajo se ha empleado la versión *Valmiera*. La disponibilidad de la información espacial en un SIG representa una poderosa herramienta para gestión del territorio.

Con la entrega de esta base de datos espacial, aspiramos a que toda la información quede a disposición de las autoridades municipales y de cualquier usuario interesado o afectado por el ordenamiento territorial de Cafayate. De este modo, la base de datos puede ser editada, mejorada y actualizada permanentemente y de forma dinámica, acompañando la metamorfosis del territorio durante su crecimiento que, como hemos comprobado durante la elaboración de los informes previos, es muy veloz.

Esta herramienta eficaz consiste en una compilación de la información territorial plasmada en mapas temáticos georreferenciados y de acceso inmediato en un Sistema de Información Geográfica (SIG). Allí constan una amplia variedad de datos de toda índole que es posible actualizar permanentemente en función de la disponibilidad de información. Dentro de la información que puede almacenarse en esta base de datos espacial se puede citar la siguiente: mapas geológicos, geomorfológicos, curvas de nivel (pendientes), ubicación de pozos de aguas, ríos permanentes, ríos transitorios, áreas de cultivo, bosques nativos, zonas de riesgos de incendios, rutas nacionales, provinciales, caminos secundarios, registros catastrales, estado de las calles (asfaltadas, de tierra, con baches), áreas con mayor número de accidentes de tránsito, ubicación del alumbrado público, arbolado urbano, zonas de riesgos de crecidas obras de infraestructura urbana (deficiente, en buen estado, en ejecución), áreas de depósitos de residuos, terrenos fiscales, terrenos privados, áreas de recreación, escuelas, tipo de comercios, densidad poblacional, número de habitantes por vivienda, sólo por citar algunas de las más comunes. Cada uno de estos mapas tiene asociada una base de datos y puede superponerse con otros mapas en función del aspecto que se quiera analizar, antes de decidir el uso más apropiado que se le dará al suelo en ese sector en base a las apetencias territoriales sobre el mismo. Es decir, con una rápida visualización de los mapas se obtiene una gran cantidad de información de forma casi instantánea que tiene gran valor para realizar la administración del territorio.

4. NORMATIVA PROPUESTA:

FUTUROS CÓDIGOS

DE PLANIFICACIÓN URBANA, DE EDIFICACIÓN Y DE MEDIO AMBIENTE.

En este capítulo se proponen normativas a modo de *Proyectos de Ordenanzas Municipales*, basadas en códigos urbanos existentes, pero adaptadas a las características del municipio de Cafayate. Algunas de las normativas propuestas ya han sido presentadas por particulares o cooperativas ante el Concejo Deliberante para ser tratadas, pero aún no fueron aprobadas.

Se procura que las normativas que aquí se proponen sean consideradas para la creación de un Código de Planificación Urbana, un Código de Edificación y un Código de Medio Ambiente. Creemos que la ausencia de estos códigos obstaculiza el crecimiento ordenado de Cafayate e impide que las autoridades municipales controlen asuntos que son de su entera competencia.

Resulta de suma importancia que el Municipio en uso de sus facultades, intervenga en estos momentos de cambio y crecimiento urbano, previendo el desarrollo futuro de la localidad y creando las condiciones para su ordenamiento tanto en lo que respecta al medio urbano como así también el espacio rural que abarca el Ejido Municipal, en procura de la preservación de aquellas condiciones naturales que proporcionan hoy el sustento a la población.