

PROGRAMA DE DESARROLLO ECONÓMICO Y CIUDADES

Lineamientos para potenciar el desarrollo productivo y urbano de la ciudad de Córdoba

María Victoria Boix
Paula Szenkman
Fernando Murillo
Agustín Chiarella
Nicolás Dino Ferme
María Victoria Marco
María Agustina Lacunza
Antonella Barra





El uso de un lenguaje que no discrimine, que no reproduzca estereotipos sexistas y que permita visibilizar todos los géneros es una preocupación de los autores de esta publicación. Dado que no hay acuerdo sobre la manera de hacerlo en castellano, se consideraron tres criterios a fines de hacer un uso más justo y preciso del lenguaje: 1) evitar expresiones discriminatorias, 2) visibilizar el género cuando la situación comunicativa y el mensaje lo requieren para una comprensión correcta y, 3) no visibilizarlo cuando no resulta necesario.

Resumen

Este documento constituye el informe final del proyecto de “Desarrollo productivo y usos de suelo en la ciudad de Córdoba: una propuesta para potenciar el desarrollo sostenible”, llevado a cabo por CIPPEC para la Municipalidad de la ciudad de Córdoba. El proyecto busca aportar lineamientos para el diseño de una estrategia de uso del suelo para la ciudad de Córdoba que potencie sus capacidades económicas y de sostenibilidad, al mismo tiempo que contribuya a mejorar la calidad de vida de sus residentes, de acuerdo a las tendencias y buenas prácticas globales.

El documento presenta el perfil socio-urbano y productivo de la ciudad de Córdoba, analiza la normativa vinculada al uso de suelo para identificar desafíos y oportunidades, considerando un análisis del estado de la conversación global y las principales tendencias en torno al desarrollo y crecimiento de las ciudades, así como elementos vinculados a la pospandemia. En base a ello, se definen lineamientos y recomendaciones de política pública para potenciar el crecimiento económico y socio-urbano de la ciudad de Córdoba. A partir del análisis socio-urbano y productivo es posible identificar seis características distintivas del desarrollo de la ciudad.

Primero, los distintos planes de ordenamiento territorial analizados refuerzan una monocentralidad de Córdoba en desmedro del desarrollo de micro centralidades a nivel barrial. A partir de la década de 1990, las visiones holísticas cedieron ante intervenciones territorialmente acotadas que, junto a herramientas como los convenios urbanísticos, favorecieron un crecimiento sin antecedentes de los usos residenciales en la mancha urbana hacia la periferia.

Segundo, la mancha urbana se extendió considerablemente sobre las zonas periurbanas, lo que generó un tejido extenso y poco denso. La amplia presencia de tierra urbana vacante y de baldíos (más de 200.000 hectáreas) dio lugar a un tejido discontinuo y a un sub-aprovechamiento de las zonas urbanas mejor localizadas y servidas. A su vez, las áreas intermedias y periféricas tienen una mayor fragmentación urbana y tipologías residenciales no tradicionales: 88 barrios cerrados y 163 barrios populares. A pesar de la extensión territorial, la expansión de la mancha urbana fue acompañada, en gran medida, por el equipamiento urbano necesario.

En tercer lugar, este crecimiento se dio en áreas de uso de suelo destinado a industrias peligrosas y potencialmente contaminantes, además de en áreas destinadas a la producción rural. Esto implica que casi el 36% de los cordobeses y las cordobesas se encuentra a menos de 1.000 metros de zonas destinadas a este tipo de industrias. Y, por otro lado, casi el 14% de la población de Córdoba está a 1.000 metros o menos de zonas destinadas a usos productivos rurales.

Como cuarto rasgo se identifican desafíos en relación a la calidad del transporte y la congestión vehicular. Si bien el sistema de transporte público ha acompañado el crecimiento de la mancha urbana, se releva una pérdida de calidad de prestaciones del transporte público. El formato estrella del sistema de transporte redundante en poca conectividad en las áreas pericentrales e intermedia y en una caída de los pasajeros transportados: pasó de representar 0,5 viajes por persona por día al 0,17, mientras que el uso del vehículo privado incrementó de forma sostenida, lo que resulta en un aumento de la congestión vehicular.

Quinto, la ciudad de Córdoba cuenta –como la mayoría de las ciudades del país– con problemas crecientes para garantizar el acceso a la vivienda adecuada a su población. El aumento de la cantidad de hogares (15,2%) entre los censos de 2001 y 2010 generó una presión creciente sobre la demanda de viviendas. La oferta

de viviendas disponibles para venta o alquiler es baja (3%), al igual que los lotes vacantes. Además, en la ciudad de Córdoba, el 17% de los hogares presenta déficit habitacional, es decir que no cuenta con una vivienda adecuada porque la comparte con otros hogares, requiere ampliaciones y/o mejoras (como materiales de mejor calidad constructiva, acceso a servicios o mayor espacio). La sumatoria de estas cuestiones dificulta el acceso a la vivienda y alimenta el crecimiento de la mancha urbana y su tejido residencial.

Por último, como sexto elemento, se observa que la evolución económica reciente favoreció la especialización en actividades que han ganado dinamismo en la ciudad, como actividades administrativas, servicios de programación, industria informática y electrónica, comercio automotor, servicios de salud y construcción de edificios. En sentido contrario, se replegaron sectores manufactureros tradicionales que habían caracterizado la actividad de Córdoba en los años 2000. Del análisis surgen oportunidades de crecimiento de sectores de alta demanda internacional y desafíos para generar una senda de crecimiento propia con fuentes de empleo que absorban la oferta de empleo local.

A partir de estas características del perfil socio-urbano y productivo que proveen una visión integral de los desafíos y las oportunidades que enfrenta la ciudad de Córdoba, CIPPEC identificó **cuatro lineamientos de política pública prioritarios para promover el crecimiento sostenible de la ciudad de Córdoba:**

- **Lineamiento 1: construir una visión y una gobernanza en torno al desarrollo urbano sostenible de la ciudad de Córdoba.** Se sugiere promover un desarrollo urbano planificado y coordinado, a partir del diseño de un plan integral de desarrollo que limite la expansión urbana, consolide el tejido compacto, promueva nuevas centralidades barriales, fortalezca el sistema de transporte público y la movilidad activa y, a su vez, potencie el uso mixto de la zona centro. Se considera estratégico que esta planificación articule los usos de suelo, la infraestructura y los servicios, el acceso a la vivienda y el desarrollo económico como principios rectores. Se identifica como una oportunidad el fortalecimiento de una agencia de desarrollo como potencial articuladora entre el sector privado y la visión de desarrollo económica y urbana para la ciudad de Córdoba. A su vez, se recomienda que a través de este plan se genere un proceso de actualización y articulación normativa de carácter participativo para la regulación del uso de suelo de la ciudad de Córdoba.
- **Lineamiento 2: promover estrategias para potenciar el acceso a la vivienda adecuada.** La ciudad de Córdoba requiere ampliaciones y mejoras del parque habitacional para mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Para ello, se propone diseñar herramientas e incentivos para movilizar el suelo servido y vacante, vinculando estos últimos con la planificación territorial, a través de la definición de áreas estratégicas de desarrollo o de interés prioritario en el área pericentral. Se sugiere generar vinculación con el sector privado para re canalizar los esfuerzos de producción de vivienda hacia las áreas más consolidadas promoviendo una densificación sostenible de la ciudad. Además, la Municipalidad puede incorporar herramientas de gestión urbana como el recupero de plusvalías y/o criterios de zonificación inclusiva para impulsar el desarrollo de vivienda asequible para los cordobeses, Además, se recomienda profundizar los programas de mejoramiento de viviendas, tanto en barrios formales como informales.
- **Lineamiento 3: identificar oportunidades de mejora en competitividad y reconversión de industrias.** La última década ha mostrado una disminución en el dinamismo y especialización de los sectores industriales, por lo que se sugiere fomentar la reconversión industrial a través de la regeneración de zonas industriales en desuso para uso logístico, la promoción de sinergias y eficiencia entre industrias tradicionales y la priorización de proyectos en áreas

previamente desarrolladas (*brownfield*). A su vez, se sugiere la creación de amortiguadores (*buffers*) ambientales para reducir las externalidades negativas de las industrias tradicionales ahora cercanas a áreas residenciales.

- **Lineamiento 4: potenciar la clusterización económica de sectores emergentes.** En la búsqueda de potenciar el dinamismo y la especialización de la base productiva de la ciudad de Córdoba, se sugiere una serie de recomendaciones que buscan potenciar las industrias emergentes con el fin de generar derrames económicos positivos que contribuyan a la generación de microcentralidades. Del mismo modo, se sugiere renovar el tejido consolidado para atraer industrias dinámicas y sinergias económicas residenciales –como puede ser por medio de la revitalización de la zona centro–, así como también potenciar clusters en el área pericentral.

Presentación

Este documento constituye el informe final del proyecto de “Desarrollo productivo y usos de suelo en la ciudad de Córdoba: una propuesta para potenciar el desarrollo sostenible”, llevado a cabo por CIPPEC en asistencia técnica a la Municipalidad de la ciudad de Córdoba. El proyecto busca aportar lineamientos para el diseño de una estrategia de uso del suelo para la ciudad de Córdoba que potencie sus capacidades económicas y de sostenibilidad, y contribuya a mejorar la calidad de vida de sus residentes, de acuerdo a las tendencias y buenas prácticas globales.

Para la elaboración del análisis y los lineamientos de política pública que presenta este documento, el equipo realizó una revisión documental y normativa, entrevistas a actores estratégicos y procesamiento de fuentes estadísticas y datos no convencionales. A su vez, realizó un taller participativo organizado junto a la Municipalidad de ciudad de Córdoba y la Agencia para el Desarrollo Económico de la ciudad de Córdoba en el que participaron referentes locales del sector privado y público para diseñar de forma colaborativa los lineamientos y recomendaciones que este documento presenta.

Índice

1. Introducción.....	7
2. ¿Cómo se piensan las ciudades?	8
2.1 Tendencias globales.....	8
2.2 Importancia del uso de suelo para el desarrollo de las ciudades	10
3. Desafíos y oportunidades de la Ciudad de Córdoba.....	11
3.1 Perfil socio-urbano	12
3.2 Perfil productivo.....	21
4. Lineamientos estratégicos para el desarrollo sostenible de la ciudad de Córdoba.	28
5. Consideraciones finales	36
Bibliografía	39
Anexo metodológico	43
Acerca de los autores y las autoras	45

Índice de tablas y gráficos

DIAGRAMA 1. Áreas de análisis de la Ciudad de Córdoba	12
MAPA 1. Extensión del área urbanizable de la Ciudad de Córdoba (1985 y 2019).....	13
MAPA 2. Radios censales próximos a usos de suelo destinados a industriales potencialmente contaminantes (<1000m) (1985)	14
MAPA 3. Radios censales próximos a usos de suelo destinadas a producción rural (<1000m) (1986)	15
MAPA 4. Establecimientos de salud públicos y privados de nivel inicial, primario y secundario de la ciudad de Córdoba y área de influencia (<500 m) (2022).....	16
MAPA 5. Establecimientos educativos públicos y privados de nivel inicial, primario y secundario de la ciudad de Córdoba y área de influencia (<500 m) (2021)	17
MAPA 6. Cobertura de las estaciones de transporte público. 500 y 1000 metros (2022)	18
MAPA 7. Mapa sobre transporte público en Córdoba (2022)	19
MAPA 8. Localización de tipologías no tradicionales de uso residencial (barrios de tipo cerrados, barrios RENABAP, barrios de vivienda social) (2022)	21
GRÁFICO 1. Variación de dinamismo entre 2004-2010 y 2010 - 2019. Shift Share sobre PGB ciudad de Córdoba y PIB nacional.....	22
TABLA 1. TOP 10 actividades básicas del Economic Base Analysis (2021)	24
MAPA 9. Mapa de densidad de establecimientos económicos en la Ciudad de Córdoba (2021).....	27
MAPA 10. Mapa de densidad de establecimientos económicos localizados fuera del área central de Córdoba (2021).....	28
RECUADRO 1	29

1. Introducción

Durante las últimas décadas, las ciudades globales han revisado sus paradigmas de desarrollo urbano y económico a la luz de nuevas agendas internacionales. Nociones como *ciudades para las personas* o *ciudades de 15 minutos* son cada vez más recurrentes en la definición de las hojas de ruta para el crecimiento urbano sostenible de las ciudades, al poner en el centro la calidad de vida de las personas y la apropiación del espacio público en general. A su vez, las agendas de desarrollo económico están cada vez más signadas por estrategias de atracción y generación de talento relacionado a la economía del conocimiento y modos de producción industrial más sostenible (World Bank Group, 2015). Estas agendas, además de plantear lineamientos generales, establecen objetivos y metas en relación a elementos como vivienda, integración socio-urbana, planificación y usos del suelo, competitividad y sostenibilidad ambiental, entre otros. Mejorar la competitividad de las ciudades es un camino para erradicar la pobreza y aumentar la prosperidad.

Recientemente, las ciudades se vieron atravesadas por diferentes tendencias: la competencia entre empresas especializadas de servicios; los cambios producto de la pandemia COVID-19 y la importancia del uso del suelo para el desarrollo de las ciudades. El uso del suelo urbano es un tema clave a la hora de planificar la manera en que las ciudades crecen, y establecer los lineamientos para promover competitividad económica. Ésta depende en buena medida de los incentivos que se establecen en relación al uso del suelo en los planes urbanos y códigos urbanísticos y de edificación. Esta normativa guía el desarrollo urbano, y por tanto el bienestar individual y colectivo y es un factor crítico para alcanzar los objetivos generales de sostenibilidad ambiental, crecimiento económico e inclusión social (OECD, 2017).

La Ciudad de Córdoba está impulsando un plan para llevar a la urbe a un modelo de desarrollo productivo que se constituya en base un modelo de las cuatro “C”: una economía circular, que cimente sus herramientas en el sólido desarrollo de una economía del conocimiento y de una economía creativa, con raigambre territorial, desarrollando una infraestructura en igualdad de condiciones, de la mano de una economía comunitaria (CORLAB Magazine, 2021).

Sin embargo, el marco normativo que ordena el espacio urbano y sus usos, que guían este proceso, fue elaborado hace 35 años y está compuesto por tres ordenanzas con un entramado de modificaciones parciales. La naturaleza de las ordenanzas y sus posteriores modificaciones fueron desarrolladas bajo contextos económicos donde, en términos agregados de la provincia, el sector terciario ocupaba mayor relevancia (52%) de la estructura económica. Pero este sector ha tenido grandes transformaciones hacia lo que se denomina la nueva economía de servicios. Esta transformación de la industria tiene implicancias económicas, tales como el aumento de la presencia de los servicios en los procesos empresariales y de consumo, la capacidad de los servicios para convertirse en una actividad innovadora, productiva y transable. Pero además generó cambios en las necesidades y la demanda para su desarrollo, en especial relativas a recursos espaciales e infraestructura. Es por eso que la naturaleza de las ordenanzas desarrolladas bajo modelos productivos de ese tiempo puede estar limitando el dinamismo de la economía de la ciudad, las posibles oportunidades de crecimiento, de productividad, y no contemplando los posibles desafíos socioambientales actuales de la ciudad de Córdoba. Ante esta situación, urge potenciar el desarrollo económico sostenible a través de sus usos del suelo contemplando los cambios suscitados globalmente en los últimos 35 años, apoyando vínculos económicos, sociales y ambientales positivos, respetando un desarrollo sostenible, resiliente y que potencie y factorice la modernización tecnológica y la innovación.

En ese contexto, en noviembre de 2022, CIPPEC y la Municipalidad de Córdoba asumieron una colaboración técnica que da origen al proyecto “Desarrollo productivo y usos de suelo en la ciudad de Córdoba: una propuesta para potenciar el desarrollo sostenible”. El objetivo es asistir en la elaboración de lineamientos estratégicos de uso del suelo que potencie las capacidades económicas y de sostenibilidad de la ciudad de Córdoba, y contribuya a mejorar la calidad de vida de sus residentes, de acuerdo a las tendencias y buenas prácticas globales.

Este documento se estructura de la siguiente forma. En el apartado 2, se sistematizan las principales tendencias globales en términos urbanísticos y de desarrollo productivo que permiten analizar las dinámicas de las ciudades en términos ambientales, productivos y normativos, considerando también, las implicancias que dejó la pandemia del COVID-19 para esta agenda. En los apartados 3 y 4 se presentan los principales hallazgos de las características y la evolución reciente de las dinámicas sociales, urbanas y productivas de la ciudad de Córdoba con el fin de identificar su perfil socio-urbano y productivo, y las transformaciones más relevantes, así como de sus aspectos normativos. También se analiza la normativa de uso del suelo y se identifican fortalezas e inconsistencias sobre las cuales trabajar en pos de promover un desarrollo sostenible y equilibrado en base a los pilares de crecimiento. En el apartado 5, se desarrollan una serie de lineamientos y recomendaciones de política pública que tienen el objetivo de potenciar el desarrollo urbano inclusivo y promover el crecimiento económico resiliente de la ciudad de Córdoba.

2. ¿Cómo se piensan las ciudades?

2.1 Tendencias globales

En las últimas décadas, las ciudades se han convertido en el escenario de los grandes desafíos del siglo XXI: las nuevas tecnologías y la pandemia, la economía del conocimiento, la desigualdad (entre otros), son aspectos que tienen consecuencias palpables en los espacios urbanos. En esta línea, se han identificado cuatro tendencias globales que atraviesan a las ciudades del mundo y se analizan sus implicancias para la ciudad de Córdoba en particular.

Avances en la digitalización, cambios en cómo trabajamos, vivimos y nos movemos en las ciudades. Pérdida de conectividad aérea.

Avances en la digitalización, cambios en cómo trabajamos, vivimos y nos movemos en las ciudades. Pérdida de conectividad aérea

La pandemia aceleró el avance de la digitalización y generó modificaciones en los modos de habitar, trabajar y moverse en las ciudades. Las medidas de aislamiento y distanciamiento, que se establecieron durante la pandemia, promovieron la digitalización abrupta de la vida cotidiana, ya que la mayoría de las actividades que eran presenciales (trabajar, estudiar, hacer deportes y/o actividades lúdicas) comenzaron a ser remotas y virtuales. Por ejemplo, el 56% de las empresas de IT radicadas en el Distrito Tecnológico de Buenos Aires tienen 40m² en desuso y solo el 3% de sus trabajadores volvieron a la presencialidad entre 4 y 5 días a la semana (Polo IT, 2022). Esta situación redujo la demanda de movilidad y aumentó el uso del transporte particular, lo cual se estima generará un incremento del 40% en la tasa de movilidad en América Latina para 2030 (BID, 2021).

Estos cambios también modificaron las formas de habitar: los hogares priorizaron vivir en espacios más amplios y verdes por sobre hacerlo en la ciudad central. En consecuencia, se registraron incrementos en las transacciones y

los precios de las viviendas en los suburbios metropolitanos (OCDE, 2022). Estos cambios en las formas de trabajar, moverse y vivir promovieron la degradación de los centros de negocios, la mayor congestión vehicular y el aumento de la presión inmobiliaria sobre las zonas periféricas. Hoy en día, en un contexto de pospandemia, si bien el aislamiento terminó, la digitalización perdura y los consecuentes cambios continúan vigentes en menor medida, generando nuevos desafíos para las ciudades y sus dinámicas urbanas.

A su vez, luego de una lenta recuperación, la conectividad aérea de la Argentina está alcanzando niveles de 2019. La conectividad aérea de cabotaje fue la que más rápidamente se recuperó en Argentina: en abril de 2023, se registraron 10.326 vuelos de cabotaje, un 2.5% menos que en el mismo mes de 2019; en el plano internacional, la recuperación del mercado aéreo fue mucho más lenta: para abril de 2023, la cifra de vuelos internacionales alcanzaba las 5.217 frecuencias mensuales, un 25% menos de frecuencias para el período (SINTA, 2023).

Zonas y parques industriales

Las zonas y parques industriales se están reconvirtiendo para adaptarse a los requisitos de sustentabilidad ambiental, aprovechar el desarrollo de nuevas tecnologías, incorporar y reconvertir hacia nuevas industrias y contemplar la proximidad con zonas residenciales que se da por el avance de la mancha urbana. Originalmente, fueron parte de una forma de planificar y fomentar el desarrollo económico en las proximidades de las ciudades. Sin embargo, los cambios posindustriales fueron acompañados de un proceso de expansión que generó la consecuente conjunción con las zonas industriales, incorporándolos al tejido urbano (Baranova, 2021). Esto generó un alejamiento de las nuevas zonas industriales y la reconversión de los parques ya instalados dentro del entramado urbano (Taft, 2018). En cuanto a la reconversión, una tendencia es impulsada por e-commerce y la logística de la última milla: cada U\$D 1.000 millones en ventas de e-commerce, se necesitan 100.000 mt² adicionales de espacio de almacenamiento (BID, 2021). Además, también existen las reconversiones impulsadas por los parques eco-industriales (PEI) en los que las empresas cooperan entre sí y con la comunidad local para reducir la generación de residuos y la contaminación, compartiendo los recursos de manera eficiente. De todos modos, la posibilidad de la reconversión industrial está sujeta con la reconversión de la matriz productiva de las ciudades.

Promoción de la Economía Del Conocimiento (EDC)

Dentro de los motores que está generando mayor importancia para el crecimiento de las economías se encuentran las actividades relacionadas a la EDC¹ para las cuales, ante los altos niveles de urbanización, en las ciudades se encuentra la mayor proporción de la población educada, formada en habilidades, creativa y emprendedora que genera conocimiento y redes de conocimiento. Más aún, las ciudades son los espacios donde se pueden sostener negocios o inversiones grandes que generan economías de escala para absorber y extender la innovación. Estudios recientes encuentran que el sector de conocimiento, como otros, se beneficia de los efectos derrame de conocimiento intra-industria facilitado por la concentración geográfica - en especial, a través de la rotación laboral local dentro del sector (Kekezi et al 2020)-. Teniendo en cuenta que las ciudades se benefician y son espacios fértiles para el desarrollo de la economía de conocimiento, se trata de un sector con características de producción netamente urbanas además de considerarse una industria limpia. Por eso, globalmente, gobiernos de distintos niveles se encuentran generando políticas que tienen como objetivo potenciar la industria que genera puestos de trabajo de alta calificación y sueldos altos, enfocando sus políticas

¹ La economía del conocimiento (EDC), parte del sector de servicios, está conformada por actividades que se caracterizan por la innovación y el uso intensivo de tecnologías, cuyo factor central de producción es el conocimiento y las ideas de las personas.

para la atracción de este tipo de talentos, con el condicionante actual del trabajo remoto. En Argentina, actualmente, representan el 8% de las exportaciones (Argencon, 2021).

Industrias creativas

La consolidación de las industrias creativas tiene un rol fundamental en el desarrollo de las ciudades, ya que las hace más atractivas para vivir, impactando positivamente en el empleo. Al igual que la EDC, también es un sector que se ve favorecido por los efectos de aglomeración que se dan en las ciudades: tienden a necesitar la formación de clusters para su proliferación. Pueden ser pequeñas zonas, barrios o ciudades enteras, pero la forma en que tienden a proliferar es a través de la proximidad y la sinergia. Según la UNESCO y el Banco Mundial (2021) la ubicación de los clústeres creativos está influenciada por la concentración de las industrias creativas y los factores institucionales tienen menor relevancia a la hora de influir en el proceso de clusterización. Recientemente se han englobado en lo que se define como la economía naranja y es objeto de interés por organismos internacionales y gobiernos de todos los niveles. Su contracara es la tendencia a proveer fuentes de trabajo en el sector informal y sus consecuencias en relación a derechos laborales y previsionales. Sumado a eso, la tendencia de crecimiento del sector se vio fuertemente afectada por la pandemia, dejando entrever la fragilidad del sector, ya que es un sector que se caracteriza por prácticas laborales informales y microempresas con reducida capacidad para responder a la volatilidad económica (Buchoud et al, 2021).

2.2 Importancia del uso de suelo para el desarrollo de las ciudades

El uso del suelo urbano es una cuestión clave a la hora de planificar el crecimiento de las ciudades y establecer los lineamientos para promover la competitividad económica. Esta última depende en buena medida de los incentivos que se establecen en relación al uso del suelo en los planes urbanos, códigos urbanísticos y de edificación. Esta normativa guía el desarrollo urbano y, por tanto, el bienestar individual y colectivo, siendo un factor crítico para alcanzar los objetivos generales de sostenibilidad ambiental, crecimiento económico e inclusión social (OECD, 2017).

La planificación del uso del suelo consiste en asignar un recurso escaso (el suelo) a distintos usos que compiten entre ellos, buscando un desarrollo eficiente y ordenado del espacio. Anteriormente, las formas de producción condicionaron en gran medida los procesos de planificación de las ciudades tendiendo a separar y estructurar áreas para la producción, la vivienda y el esparcimiento. Con el paso del tiempo, las políticas de usos de los suelos fueron virando a intentar encontrar mejores sinergias que capturen los efectos positivos y negativos de las actividades económicas, los efectos sobre el medioambiente y las personas, y una visión de futuro que permita la sostenibilidad de la ciudad y sus habitantes.

El objetivo primario de la planificación del uso del suelo es su utilización efectiva, eficiente y sustentable asegurando la prosperidad de las generaciones presentes y futuras. En este sentido, a través de la planificación del uso del suelo, se ha buscado promover el desarrollo económico también. Varias investigaciones han encontrado que las intervenciones en formato de planificación urbana con objetivos de desarrollo económico tienen externalidades positivas y negativas dependiendo del tipo de intervención. Por ejemplo, la planificación y las políticas de uso del suelo compacto pueden derivar en mayor eficiencia en los usos de servicios y posibilitar las economías de aglomeración. La producción y difusión de información relacionada con el uso de la tierra brinda transparencia, reduciendo los costos y la incertidumbre.

Las regulaciones del uso de la tierra pueden limitar la disponibilidad de uso para vivienda y disminuir la oferta de mano de obra, lo que dificulta el crecimiento económico regional.

Existen múltiples formas de definir los usos del suelo, las más generales son: residencial, industrial, comercial, de transporte y agrícola. Además, existen usos del suelo mixto en donde múltiples usos pueden convivir sin comprometer la seguridad de la sociedad. A través de esta planificación se puede proteger al medio ambiente, reducir o limitar la expansión urbana (dependiendo de las condiciones y necesidades de la ciudad), facilitar el desarrollo de infraestructura faltante para una zona de una ciudad e incluso, habilitar usos compatibles en una determinada zona.

En Argentina, la mayoría de las ciudades crecieron de forma no planificada, expandiéndose en exceso y propiciando una mayor desigualdad social. Entre 2006 y 2016, la expansión de los principales aglomerados urbanos del país fue de 90.000 hectáreas, lo que equivale a la superficie de 4,5 Ciudades de Buenos Aires. Esta expansión fue mayor al crecimiento poblacional, lo cual disminuyó la densidad poblacional y aumentó los costos de traslado y provisión de infraestructura (debido a la lejanía respecto al equipamiento urbano). La expansión se debió principalmente a usos residenciales (85%), industriales (12%) y de equipamiento (3%). Respecto al primer uso (residencial), la mayor parte de la expansión se explica por la construcción de urbanizaciones cerradas, que profundizan las desigualdades sociales y promueven la fragmentación de la trama urbana (Cordara, Duarte, Gimenez Hutton et al, 2018).

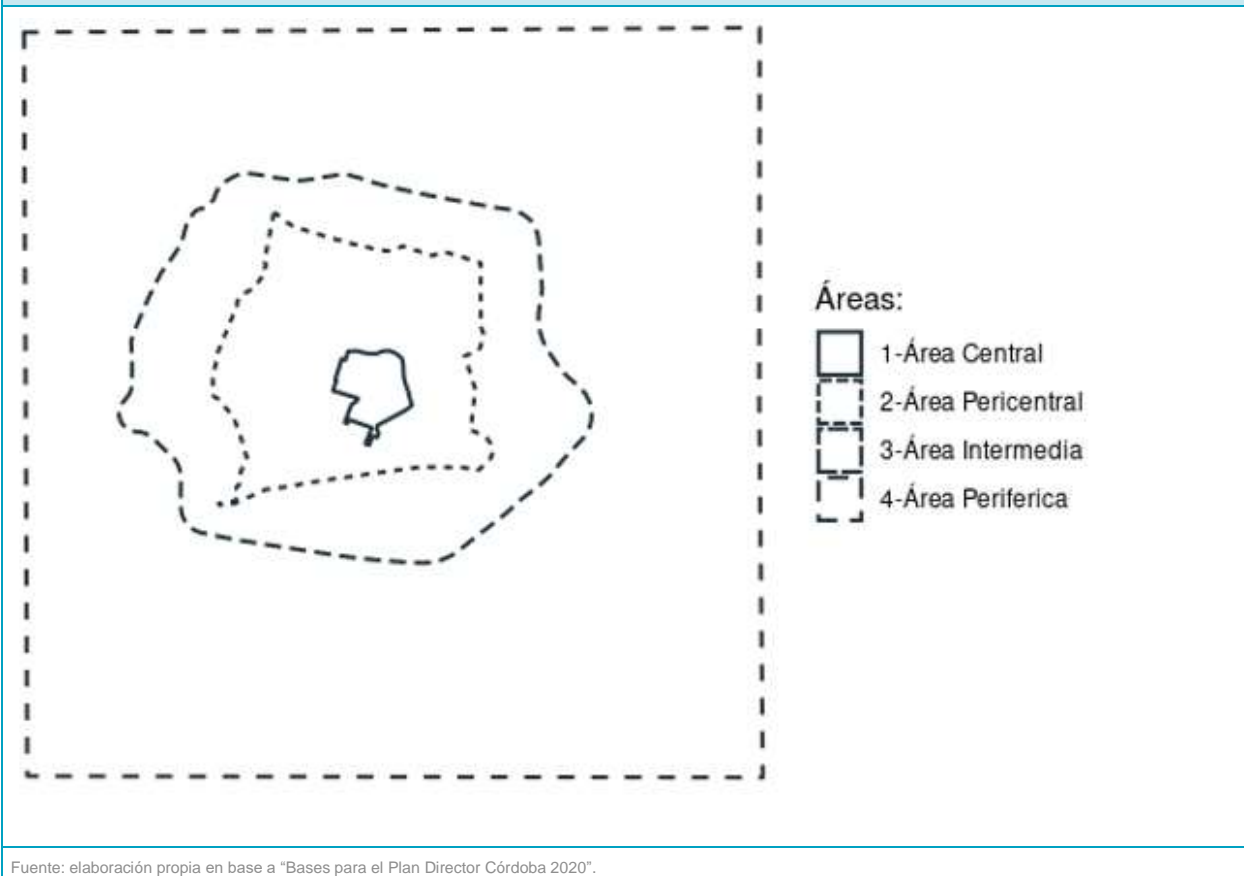
En este contexto de expansión sin planificación, uno de los principales desafíos que enfrentan las ciudades es lograr garantizar el hábitat adecuado para sus habitantes. Esto se debe principalmente a la escasez de suelo urbano de calidad, al aumento de la demanda de viviendas sin la oferta necesaria para cada segmento y a los elevados niveles de déficit habitacional. Hoy en día, en Argentina, más de 5 millones de personas habitan en barrios populares y el 32% de los hogares carecen de una vivienda adecuada (ya sea por falta de una o por necesidad de mejoras y/o ampliación).

3. Desafíos y oportunidades de la Ciudad de Córdoba

En este apartado se caracterizará el perfil sociodemográfico y productivo de la ciudad de Córdoba, con el objetivo de identificar las principales tendencias y oportunidades de mejora. Buscando desarrollar una caracterización integral, se analizará: el desarrollo urbano de la ciudad, el acceso a la vivienda adecuada y el perfil productivo. Para facilitar el análisis territorial, se estudió a la ciudad de Córdoba según la delimitación de áreas definidas en el documento “Bases para el Plan Director Córdoba 2020” (2008) (**Diagrama 1**):

1. Área central: refiere al casco histórico y centro patrimonial.
2. Área pericentral: corresponde a los barrios tradicionales, producto de la primera expansión de la ciudad del siglo XIX y comienzos del XX.
3. Área intermedia: responde a la expansión urbana desarrollada a partir de la década del 1950. Abarca el espacio comprendido entre la “Ronda Urbana” y la traza de la Autopista de Circunvalación.
4. Área periférica: comprende los grandes espacios que completan el territorio del Ejido Municipal, y que alojan hoy usos productivos, rurales, industriales, reservas naturales y militares. Abarca el espacio comprendido entre la Av. Circunvalación y los límites del Ejido.

Diagrama 1. Áreas de análisis de la Ciudad de Córdoba



3.1 Perfil socio-urbano

En primer lugar, se analizará el desarrollo urbano actual de la ciudad, haciendo hincapié en las principales políticas de ordenamiento territorial (OT) y la expansión de la mancha urbana; el acceso a equipamiento de salud y educación; el acceso al transporte público y la movilidad.

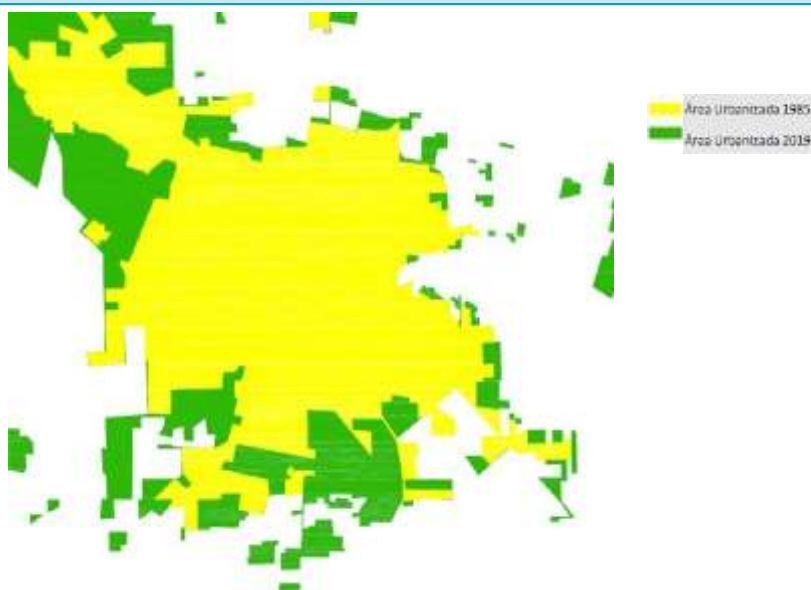
i. Políticas OT y expansión de la mancha urbana

El cuerpo normativo que regula y planifica el crecimiento urbano de la ciudad de Córdoba carece de una visión integral de la ciudad. Desde la década 1920, los planes reguladores de la ciudad tuvieron como objetivo definir límites claros para el crecimiento urbano y la consolidación de una ciudad monocéntrica. La Av. De Circunvalación se presentaba como límite delimitando el final de la ciudad y el inicio de la zona productiva rural e industrial potencialmente contaminante y/o molesta. Si bien entre 1985 y 1986 se sancionó un cuerpo normativo moderno de ordenamiento territorial basado en (i) ocupación y regulación del uso del suelo (Ord. N° 8057/1985), (ii) uso de suelo industrial y rural (Ord. N° 8133/1985; Ord. N° 8266/1986) y (iii) fraccionamiento rural (Ord. N° 8060/1985), se han sancionado más de 100 normativas modificatorias. Esto ha llevado a diluir la visión de desarrollo urbano que guiaba el crecimiento de la ciudad. A partir de la década de 1990, se dejó de lado el paradigma de ordenamiento territorial y se establecieron los planes de intervención estratégica buscando generar intervenciones tácticas orientadas principalmente a la revitalización

del área central y a potenciar su faceta turística (Municipalidad de Córdoba, 1993; 2001; 2003).

La mancha urbana en las áreas centrales y pericentrales presenta un tejido discontinuo (Mapa 1). Casi 39 mil parcelas urbanas se encuentran baldías, representando 200 mil hectáreas sin edificar. Se encuentran en áreas consolidadas, en calles asfaltadas y próximas a servicios y equipamientos urbanos. De todos modos, los aumentos en los impuestos prediales no son suficientes para promover su desarrollo. A su vez, grandes extensiones de tierra, ya sea de propiedad municipal o provincial, se encuentran vacantes en áreas consolidadas.

MAPA 1. Extensión del área urbanizable de la Ciudad de Córdoba (1985 y 2019)



Fuente: Bases para el Ordenamiento Territorial del Área Intermedia y Periférica de la Ciudad de Córdoba (2020).

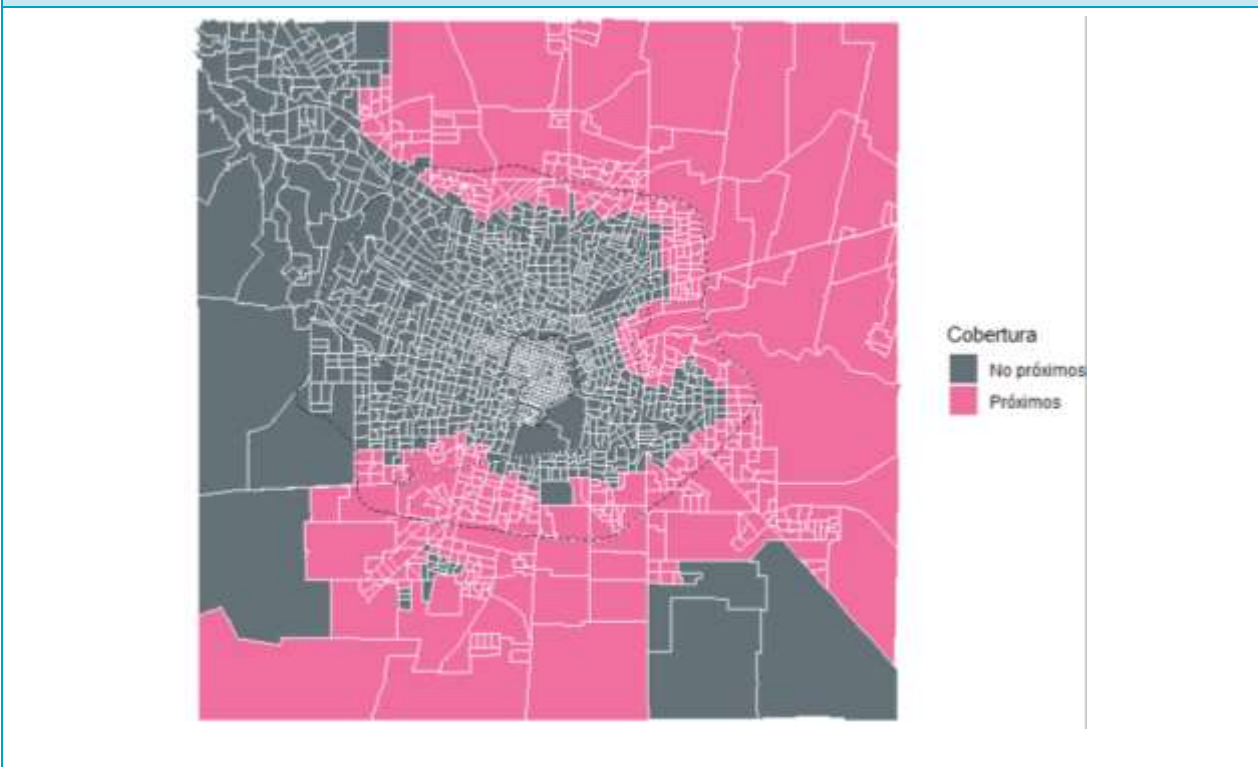
El uso indiscriminado de los instrumentos de convenio urbanístico ha contribuido a que la mancha urbana de la ciudad de Córdoba se volviera extensa y de baja densidad. Con la sanción de la normativa de obras complementarias (2007) y la de convenios urbanísticos (2012), la ciudad se expandió excesivamente hacia la periferia con una baja densidad. La mancha urbana se ha duplicado entre 2006 y 2017 y la densidad ha caído a 36 personas por hectárea. Estos convenios urbanísticos se utilizaron, en gran parte, para desarrollos inmobiliarios de media y alta renta en la periferia de la ciudad de Córdoba, en la que se erigen más de 88 barrios cerrados y “encerrados” - barrios de origen residencial que han tendido a cerrar sus polígonos producto de la inseguridad. La facilidad para la implementación de convenios urbanísticos llevó a que gran parte del desarrollo urbano se centrara en la generación de cambios de uso de suelo de rurales a urbanos y de rápidas ganancias producto de captar la plusvalía urbana.

Debido al fuerte avance de la mancha urbana residencial sobre áreas productivas se presentan potenciales riesgos ambientales para los habitantes de la ciudad. El crecimiento extensivo residencial de la ciudad ligado al uso indiscriminado de convenios urbanísticos avanzó sobre áreas destinadas a industrias potencialmente contaminantes y peligrosas, lo que hace que casi el 36% de los cordobeses se encuentren a menos de 1.000 metros de zonas destinadas a este tipo de industrias (Mapa 2). A su vez, se ha penetrado el cinturón verde de la ciudad: casi el 14% de la población de la ciudad de Córdoba se encuentra a 1000 metros o menos de

zonas destinadas a usos productivos rurales (**Mapa 3**). Esta configuración territorial, por un lado, podría exponer a peligros a los residentes y, por el otro, genera incertidumbre sobre la continuidad de operaciones productivas, particularmente de aquellas que constituyen la base de empleo de la ciudad de Córdoba.

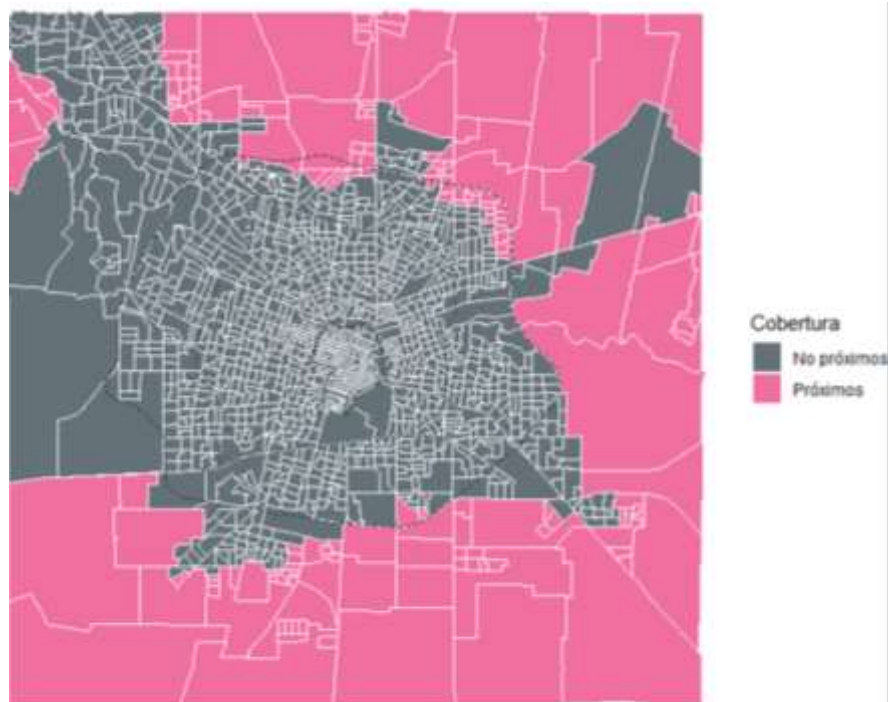
Buscando atender la expansión urbana generada por loteos formales e informales y el retraimiento de la actividad rural, en el 2021 se sancionó el “Plan de Ordenamiento Territorial del Área Intermedia y Periférica de la ciudad de Córdoba” (13131/21), que busca frenar la expansión y promover una ciudad más compacta hacia el interior de la mancha urbana incentivando el completamiento y la densificación..

MAPA 2. Radios censales próximos a usos de suelo destinados a industriales potencialmente contaminantes (<1000m) (2022)



Fuente: elaboración propia en base a base a base a Ord. N.º 8133/1985 y Pablo de Grande (2022)

MAPA 3. Radios censales próximos a usos de suelo destinadas a producción rural (<1000m)



Fuente: Elaboración propia en base a Ord. N.º 8266/1986 y (Pablo de Grande 2022)

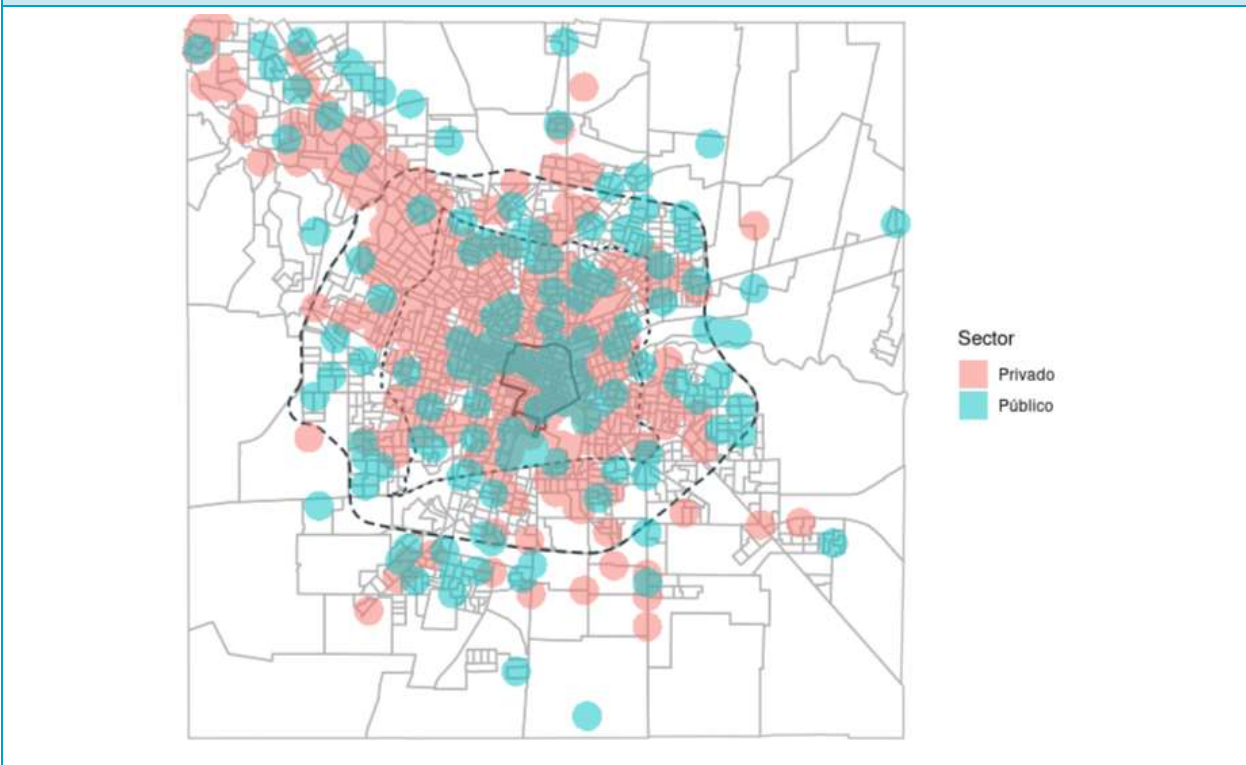
Como consecuencia de la expansión de la mancha urbana, se registra mayor congestión vehicular y, producto de la digitalización, cierta relegación del centro urbano. Respecto a la congestión vehicular, ésta fue profundizada por el incremento en la tasa de motorización y la pérdida de pasajeros en el transporte público. Por su parte, a pesar de que el área central cuenta con edificios de grandes alturas, presenta zonas consolidadas con baja edificación, más de 38 mil baldíos urbanos y una merma en las actividades que allí se realizan, con la consecuente degradación del área.

ii. Acceso a equipamiento

Las ciudades tienden a ser más inclusivas cuando se persigue una distribución equitativa de la infraestructura urbana en el territorio. Por el contrario, cuando la distribución es inequitativa-es decir, cuando la cobertura de los servicios es más escasa- ocurren procesos de segregación urbana (Pincon Charlot, Pretecceille, & Rendu, 1986), ya que los habitantes de dicha zona carecen de los servicios necesarios para gozar de una buena calidad de vida. Analizar la distribución del equipamiento y la cobertura de la población nos permite acercarnos a cuán inclusiva o no es una ciudad, o en su defecto, comprender los niveles de segregación urbana que su población padece.

La distribución del equipamiento de salud es relativamente alta. Tomando un radio de 500m, la cobertura de los establecimientos públicos y privados es alta, ya que alcanza al 72% de la población (**Mapa 4**). Si se toma un radio de 1.000m, la cobertura total asciende al 94% de la población. En ambos casos, el área central es la única cubierta en un 100%, ya que la cobertura disminuye desde el área pericentral hacia la periferia, excepto en el corredor noroeste.

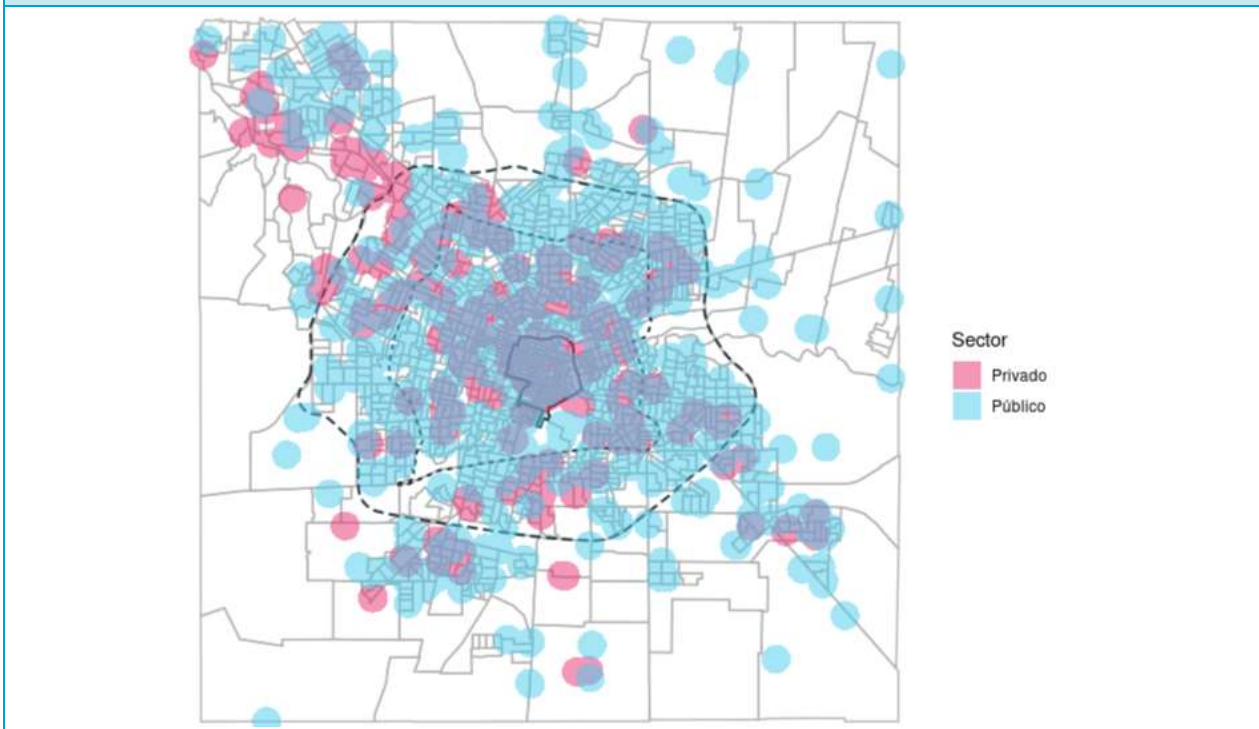
MAPA 4. Establecimientos de salud públicos y privados de nivel inicial, primario y secundario de la ciudad de Córdoba y área de influencia (<500 m) (2022)



Fuente: Elaboración propia en base a Open Street Maps y Pablo De Grande (2022)

Por su parte, los establecimientos educativos (públicos o privados) ofrecen una cobertura aún mayor (Mapa 5). En un radio de 500m alcanzan al 88% de la población y para 1.000 m, la cobertura total asciende al 98% de la población. En ambos casos, y al igual que en el equipamiento de salud, el área central es la única cubierta en un 100%, ya que la cobertura disminuye hacia la periferia, excepto en el corredor noroeste.

MAPA 5. Establecimientos educativos públicos y privados de nivel inicial, primario y secundario de la ciudad de Córdoba y área de influencia (<500 m) (2021)



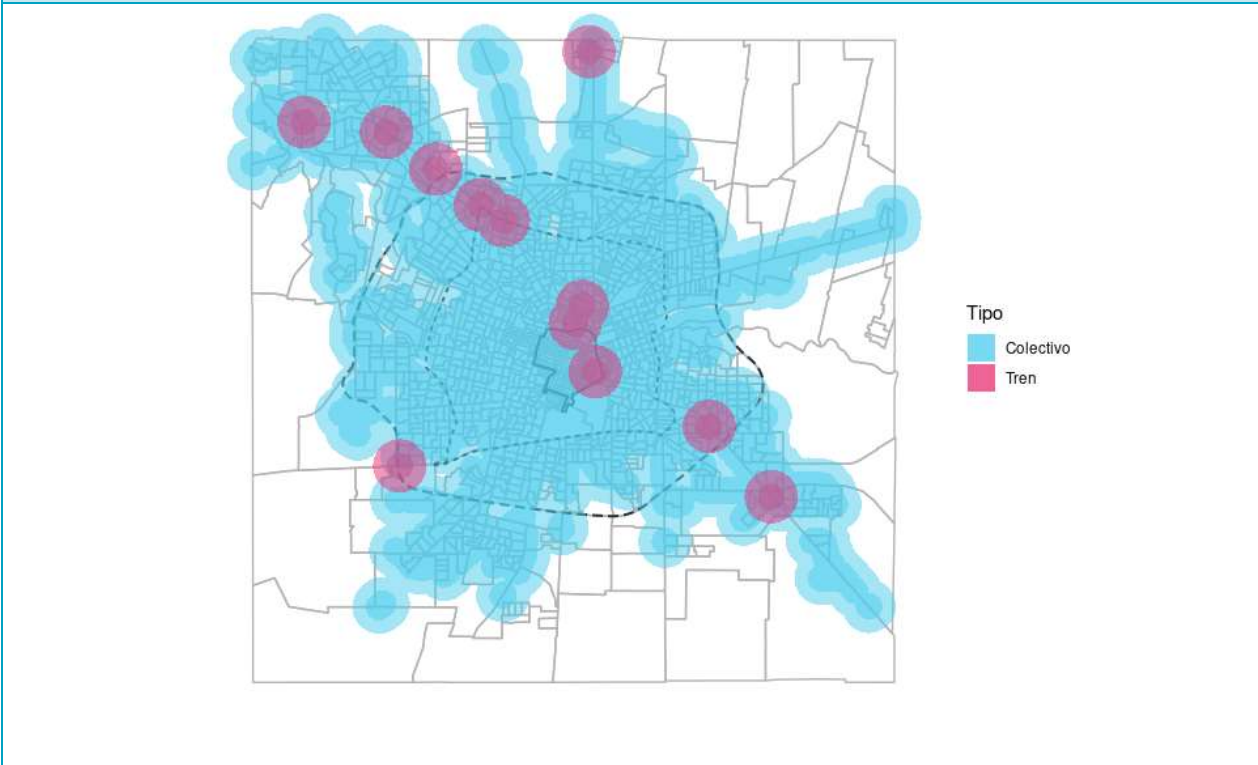
Fuente: elaboración propia en base a Open Street Maps y Josefina Pedicino y Pablo De Grande (2022)

La distribución del equipamiento de salud y educación es relativamente equitativa en toda la ciudad, aunque se observa que su concentración disminuye desde el centro hacia la periferia de la ciudad. Esto se debe, principalmente, a la expansión no planificada de la mancha urbana y a las bajas densidades poblacionales en la periferia, que redundan en deseconomías de escala a la hora de ampliar la provisión de equipamiento. A pesar de la amplia cobertura de ambos servicios, las áreas que presentan menor cobertura son el área intermedia y el área periférica, particularmente en las zonas sur oeste.

iii. Transporte público, movilidad y conectividad aérea

El acceso al transporte público cuenta con una buena cobertura general de la ciudad (Mapa 6). Casi el 89% de los cordobeses tiene una parada de transporte público a menos de 500 metros, y el 97% a menos de 1.000 metros. Las paradas de transporte público se distribuyen a lo largo de los principales corredores que se expanden hacia Gran Córdoba y la cobertura es casi total dentro de la Av. De Circunvalación. La menor cobertura en el acceso se encuentra en la zona de Villa Eucarística; en la zona este de la periferia donde principalmente se encuentran los barrios populares; y en la zona sur y suroeste de la periferia donde se encuentran las nuevas urbanizaciones (countries y nuevos desarrollos).

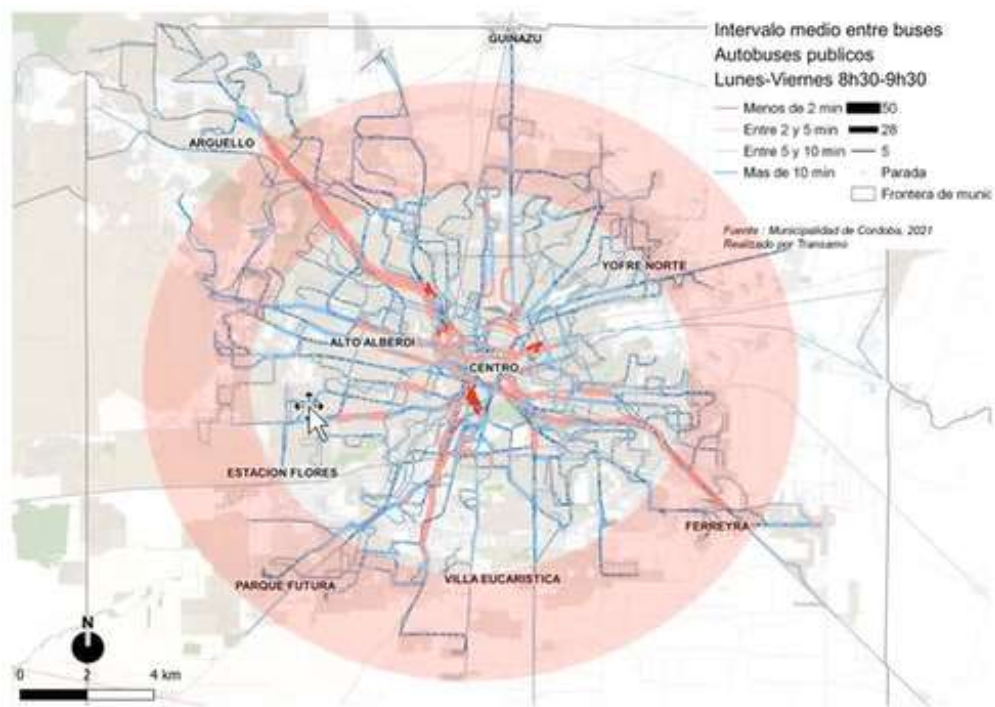
MAPA 6. Cobertura de las estaciones de transporte público. 500 y 1000 metros (2022)



Fuente: elaboración propia en base a Open Street Map.

Sin embargo, la red de transporte público tiene una configuración en forma de estrella y no brinda la posibilidad de realizar conexiones entre los barrios (Mapa 7). Esto hace a que quienes desean desplazarse de un punto cercano de la circunvalación a otro mediante el transporte público, deben pasar por el centro de la ciudad, haciendo menos atractiva la oferta de transporte público e incentivando el uso de automóviles particulares, taxis o remises. Esto contribuye a, por lado, saturar los corredores que atraviesan el área central y, por otro, a agravar la congestión ya que más personas eligen moverse en autos particulares. En el siguiente mapa se presentan los corredores saturados (marcados en rojo) y el anillo periférico que no está conectado entre sí por transporte público.

MAPA 7. Mapa sobre transporte público en Córdoba (2022)



Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Córdoba.

Los principales corredores que conectan el centro de la ciudad con el área periférica y su área metropolitana se encuentran saturados. Como consecuencia de la expansión de la mancha urbana, se han generado nuevos polos por fuera de la ciudad de Córdoba, en su conurbación, que requieren de mayor conexión. Se releva una saturación de los principales corredores que atraviesan la ciudad de un lado producto del uso intensivo del automóvil.

En cuanto al transporte privado, durante los últimos años, aumentó la motorización y se incrementaron los viajes en vehículos particulares. Debido a las tendencias urbanas y al desarrollo económico de la población, aumentaron la cantidad de vehículos privados por habitante, pasando de 161 cada 1.000 habitantes en 2009 a 264 en 2022. Si bien es un aumento significativo en poco más de diez años, se encuentra por debajo de los 516 vehículos privados cada mil habitantes de la Ciudad de Buenos Aires y los 375 cada 1.000 habitantes de Argentina (DGEyC, 2023). Según la Encuesta de Origen Destino, si bien hubo un crecimiento poblacional del 22,5% entre 2009 y 2022, esto no se tradujo en más viajes ya que, por el contrario, se registró una disminución del 0,7% en los viajes. En términos modales, el transporte público es el que ha perdido la mayor cantidad de viajes: de 0,5 viajes por persona por día, pasó a 0,17, mientras que el vehículo privado los ha incrementado. En este contexto y, relacionado con lo explicado anteriormente, se registró que aumentaron los viajes desde Córdoba al Gran Córdoba y dentro del Gran Córdoba.

Los modos más sustentables, como la caminata y la bicicleta, perdieron participación en la movilidad ya que disminuyeron los viajes. Por ejemplo, mientras que en el 2009 el promedio de viajes por persona por día caminando era de 0,46, este número descendió a 0,39 en el 2022. En el caso de la bicicleta, mientras que en el 2009 el promedio de viajes por persona era 0,04, en el 2022 la cifra descendió a 0,03. A pesar de que la red de ciclovías alcanzó los 35 km en 2023, los datos de la

encuesta origen destino reportan que disminuyeron los viajes en bicicleta. Esta caída en la disminución de los viajes se releva en otras ciudades y se la explica por generalización del trabajo remoto e híbrido.

La conectividad aérea regional de la ciudad de Córdoba se encuentra afectada. Los datos dejan entrever una caída en la conectividad aérea regional de su aeropuerto y la pérdida de centralidad de conexión regional: solo 7 ciudades internacionales conectadas de las 14 que tenía pre pandemia y casi un 70% menos de arribos aéreos semanales (SINTA, 2023). La pérdida de conectividad regional podría impactar particularmente en la dinámica del turismo de negocios y el turismo médico. Según los últimos datos disponibles de la Encuesta de Turismo Internacional, la cantidad de turistas arribados por el aeropuerto de la ciudad de Córdoba se encontraban en un 75% respecto de 2019. La caída más abrupta de turistas respondía a las plazas de Chile (48%), Resto de América (77%) y Brasil (81%).

iv. Vivienda adecuada

Durante las últimas décadas, si bien la población se mantuvo estancada, se registra un aumento significativo en la cantidad de hogares y en la demanda de viviendas. Entre los censos del 2001 y 2010, se registraron 45.022 habitantes más y 54.833 hogares adicionales. Estos últimos representaron un 15,2% más que en 2001. Además, se observó una disminución en el tamaño promedio de los hogares, pasando de 3,5 personas por hogar en 2001 a 3,2 en 2010. Estos dos hechos aumentan la demanda de viviendas, lo cual genera presión sobre dicho mercado.

En este contexto, se suma también la falta de viviendas adecuadas, los terrenos vacantes y la baja cantidad de viviendas para venta o alquiler. El 17% de los hogares (70.000 hogares aproximadamente) no accede a una vivienda adecuada. Esto se debe a que 36.000 hogares necesitan una vivienda nueva (porque la comparte con otros hogares y/o es de calidad constructiva precaria) y a que 34.500 hogares requieren mejoras y/o ampliaciones (como, por ejemplo, materiales de mejor calidad constructiva, acceso a servicios o mayor espacio) (Observatorio Federal Urbano, 2022). Además, se identifica la presencia significativa de tierra urbana vacante y de baldíos en la ciudad, dando lugar a un sub-aprovechamiento de las ubicaciones urbanas mejor localizadas y servidas; y, por momentos, a un tejido urbano discontinuo. Por su parte, según datos del censo 2010, las viviendas disponibles para la compra o el alquiler representaban un 3% del total del parque habitacional, generando bajos niveles de rotación posible.

Esta situación habitacional propició la generación de tipologías residenciales no tradicionales (como barrios cerrados o “encerrados” y barrios populares) que redundan en altos niveles de exclusión social y que carecen de la infraestructura y equipamiento necesario, como, por ejemplo, acceso a servicios básicos y/o a transporte. Estas tipologías residenciales suelen asentarse en las zonas periurbanas (villas, barrios de vivienda social o manufactura pública y barrios cerrados) y tienden a fragmentar el territorio urbano y a construir una ciudad socialmente más segmentada. Hoy en día, la ciudad de Córdoba cuenta con 163 asentamientos y 49 villas que, si bien se encuentran en todas las áreas (central, pericentral, intermedia y periurbana), tienen mayor presencia en las zonas intermedias y periurbanas. Por su parte, Córdoba cuenta con 88 barrios tipo country o urbanizaciones cerradas, que se concentran principalmente en el área periurbana en la zona sur, suroeste y noroeste, generando un incremento en la demanda de suelos más económicos y con mayor acceso a naturaleza en la periferia. Estos cambios en las preferencias residenciales de los habitantes están dando lugar a una rápida urbanización de la periferia rural.

En el **Mapa 8** se localizan los barrios cerrados, los barrios populares (RENABAP, 2022) y la vivienda social. A través del mapa se puede observar que la mayor parte de

las tres tipologías residenciales se encuentran en el área intermedia y periférica principalmente, con diferencias en su localización: las urbanizaciones cerradas se localizan principalmente en el noreste y el sur; los barrios populares lo hacen en el noreste, el este, el sur y el oeste; y las viviendas sociales en el norte, el oeste y el sur de la Ciudad.

MAPA 8. Localización de tipologías no tradicionales de uso residencial (barrios de tipo cerrados, barrios RENABAP, barrios de vivienda social) (2022)



Fuente: elaboración propia en base a Open Street Maps, Barrios Renabaps y Pablo de Grande (2022)

3.2 Perfil productivo

Esta sección analiza el perfil productivo de la ciudad, su dinamismo, nivel de especialización sectorial y distribución espacial con el fin de identificar oportunidades y desafíos de sectores relevantes para su desarrollo productivo, y qué implicancias en términos de ordenamiento territorial conlleva.

i. Análisis de dinamismo - Pérdida de dinamismo en la industria manufacturera y mayor dinamismo en servicios

El Producto Geográfico Bruto (PGB) de la ciudad de Córdoba se encuentra estancado desde 2011, pero su estancamiento no fue igual para todos los sectores de la economía. Existen diferencias en relación a su dinamismo, su generación de empleo y sus niveles de especialización.

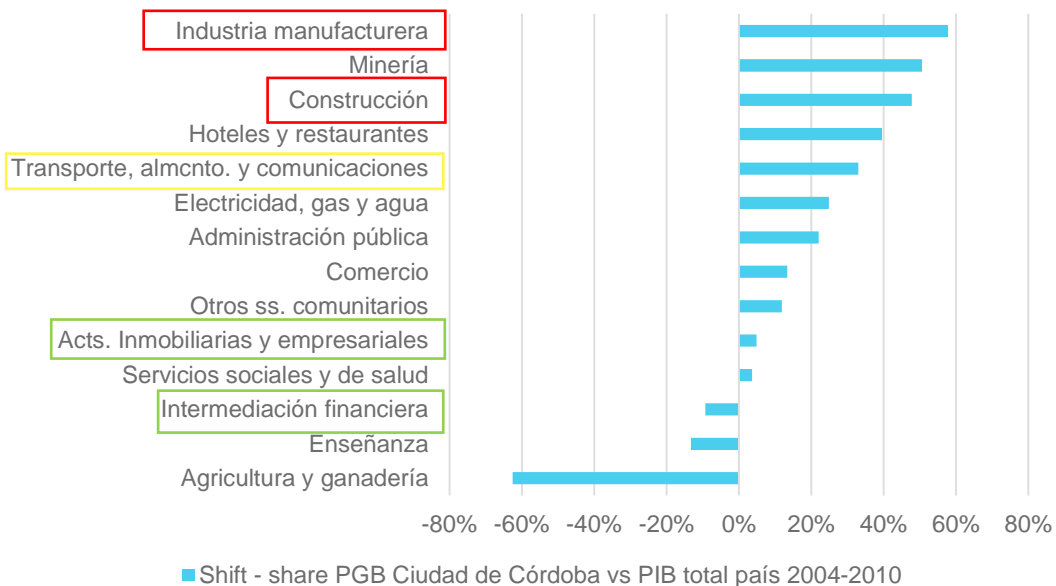
Los sectores de la industria manufacturera y de la construcción crecieron más rápido en la ciudad que en el resto del país entre 2004 y 2010, pero perdieron este dinamismo superior entre 2011 y 2019 (recuadro rojo del

Gráfico 1). Estos resultados se obtienen del cálculo del *Shift Share*² de la evolución del producto entre la ciudad de Córdoba y el total del país y permiten ver el desempeño de la ciudad de Córdoba en términos de producto comparado con el PIB nacional por sector. Así, podemos comparar la competitividad de sectores o de la economía local en su conjunto para entender y seleccionar las industrias clave en el desarrollo de la ciudad. Las barras positivas para estos sectores entre 2004 y 2010 indican mayor dinamismo en la ciudad que en el resto del país, y las barras negativas entre 2010 y 2019 demuestran lo contrario.

En contrapartida, en la segunda década de los 2000, los sectores de transporte, almacenamiento y comunicaciones, de intermediación financiera y las actividades inmobiliarias y empresariales han tenido un mejor desempeño en la ciudad que en el resto del país (recuadro verde del Gráfico 1).

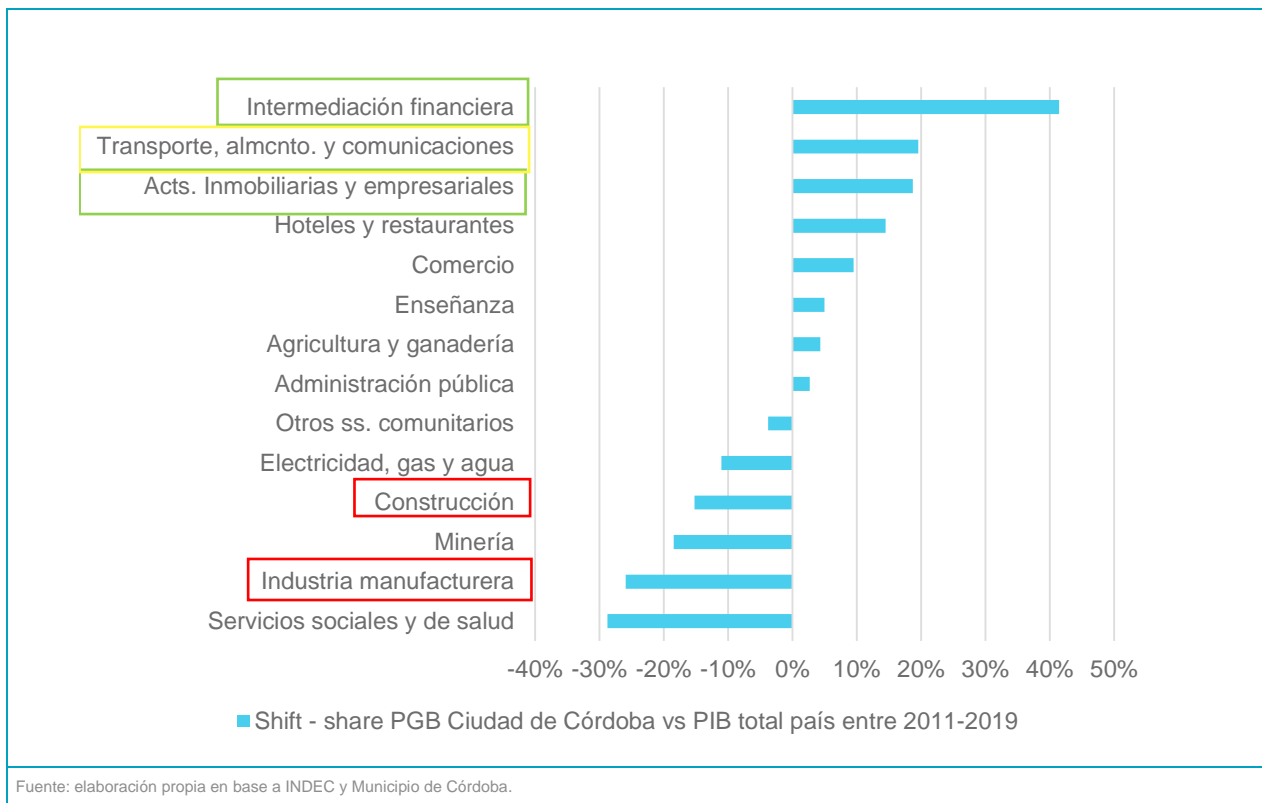
GRÁFICO 1. Variación de dinamismo entre 2004-2010 y 2010 - 2019. Shift Share sobre PGB ciudad de Córdoba y PIB nacional

A. Variación entre 2004 y 2010



B. Variación entre 2011-2019

² Esta metodología analiza el desempeño por sector en la economía local en términos relativos a otra economía mayor de referencia. Detalle en anexo metodológico (Ninez P.J. y Coleman N., 2009)



En síntesis, en los últimos 20 años hubo una tendencia de mayor dinamismo en la industria de servicios. De este diagnóstico surgen dos dinámicas relevantes. Por un lado, que la industria manufacturera - que se encuentra altamente concentrada en la ciudad - creció menos en la ciudad que en el resto del país. En ese sentido, que pierda participación en el producto no es necesariamente algo malo - puede ser consecuencia de que otros sectores crecen y aumentan su porcentaje de contribución-, pero lo que nos dice este análisis para Córdoba es distinto. A pesar de contar con las ventajas por ser un sector consolidado, estar especializado en la ciudad, como detallará el informe más adelante, y contar con las capacidades y habilidades requeridas, el sector creció menos en la ciudad que en el total del país. Esto revela, en parte, una pérdida de competitividad y dificultades de crecimiento a las que es importante prestar atención. Por otro lado, los sectores de servicios, que siguen una tendencia global de crecimiento sobre los tradicionales, crecieron aún más en la ciudad de Córdoba que la media del país en términos relativos. Para este caso es importante reconocer los factores que favorecieron su desarrollo e impulsar políticas públicas que permitan potenciar aún más su desarrollo.

ii. Generación de puestos de trabajo

No todos los sectores tienen el mismo impacto en el resto de la economía local. Los desencadenamientos productivos difieren entre sectores por la propia naturaleza de las actividades que los componen, no todos repercuten de igual manera en los insumos e impactos a los que lleva su propio funcionamiento. En ese sentido, no todos los sectores impactan de igual manera en la generación de los puestos de trabajo.

Actualmente, el motor de crecimiento y generación de empleo en la ciudad está basado en un mix de sectores tradicionales y emergentes. Dada la evolución sectorial presentada anteriormente, esta composición es el resultado de la variación de dinamismo sectorial que se dio en las últimas 2 décadas. En otras palabras, la foto actual es un reflejo de la película de los últimos 20 años. La **tabla 1** contiene el top 10 de las actividades que se caracterizan por ser "exportadoras" hacia

afuera de la ciudad y que impulsan la actividad económica local por la demanda “externa”.

Estos resultados surgen del *Economic Base Analysis*³, que permite identificar las actividades que se caracterizan por ser "exportadoras" hacia afuera de la ciudad y que impulsan la actividad económica local por la demanda “externa”. El modelo pone el énfasis en las actividades exportadoras porque las plantea como el motor del mercado local: son la base de la economía local y son las responsables de atraer ganancias del exterior de la ciudad.

TABLA 1. TOP 10 actividades básicas del Economic Base Analysis (2021)

TOP 10 actividades básicas ("exportadoras") 2021
Fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques
Actividades administrativas y de apoyo a oficinas y empresas
Fabricación de otros equipos de transporte
Servicios artísticos y de espectáculos
Fabricación de productos de informática, de electrónica y de óptica
Servicios de programación, consultoría informática y actividades conexas
Servicios de obtención y dotación de personal
Otras industrias manufactureras
Comercio al por mayor y al por menor y reparación de vehículos automotores y motos
Telecomunicaciones

Fuente: elaboración propia en base a CEP XXI.

Específicamente, la base de la economía local para la generación de empleo son el sector automotriz y otras industrias manufactureras (en especial la fabricación de productos de informática) por el lado de las industrias tradicionales, y las actividades administrativas, servicios de la economía creativa, servicios de programación y de telecomunicaciones por el lado de los sectores de servicios. Estas son las industrias responsables de atraer recursos del exterior como ganancias para la ciudad. Además, dado que las actividades “importadoras” dependen, en parte, del desempeño de las exportadoras, el crecimiento de las industrias básicas impacta directamente en toda la economía

En conclusión, si bien los sectores emergentes han ganado relevancia y dinamismo en la última década, los sectores tradicionales siguen siendo relevantes para el empleo en la ciudad y, por eso, no hay que descuidarlos.

iii. Análisis de especialización - Aumento en los niveles de especialización de los sectores emergentes

³ Esta metodología analiza la estructura económica y compara los sectores que satisfacen la demanda local y aquellos que “exportan” al resto de la economía por fuera de la ciudad. Detalle en anexo metodológico.

En términos de especialización, la dinámica sigue la misma tendencia: retracción en la especialización de industrias manufactureras y aumento en los niveles de especialización de los sectores emergentes.

Si bien la ciudad de Córdoba sigue caracterizándose por su nivel de especialización en los sectores más dinámicos de la primera década, en general, han disminuido su concentración de empleo (industria automotriz, fabricación de equipos de transporte, servicios artísticos, actividades profesionales y servicios inmobiliarios).

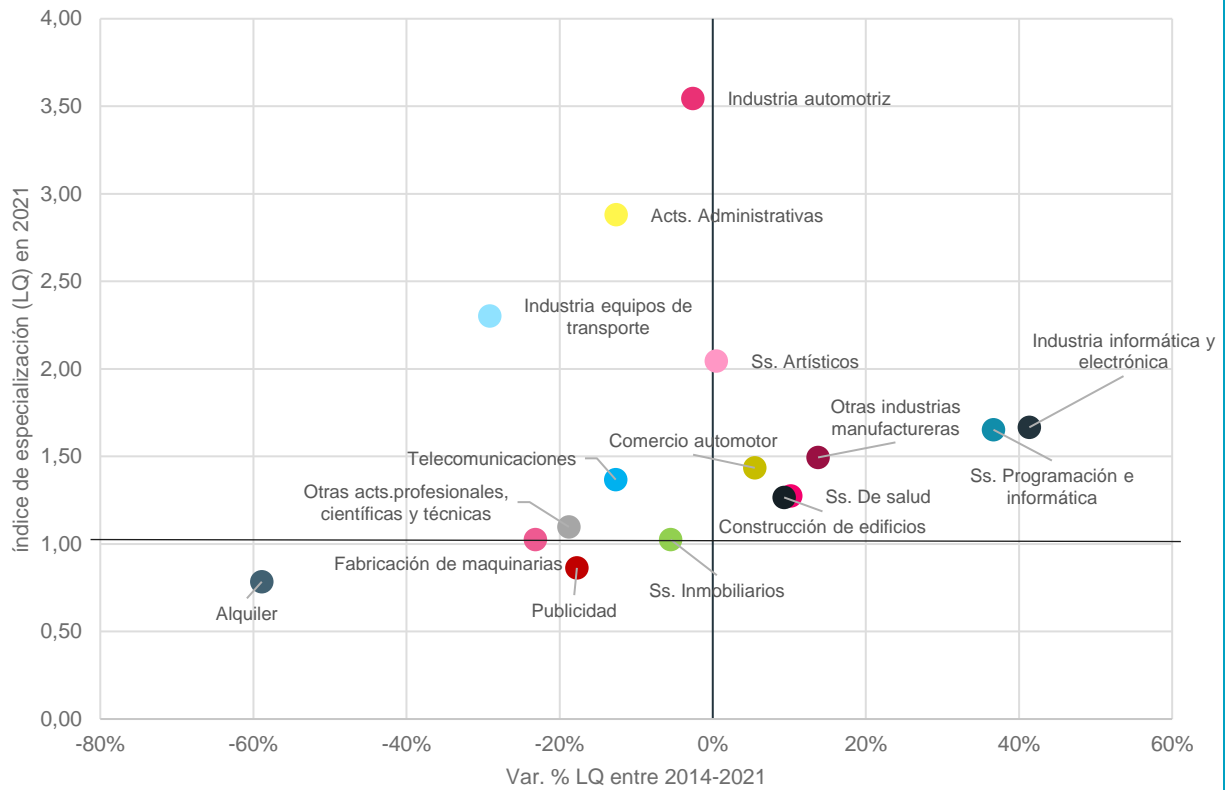
Al mismo tiempo, los sectores que, en general, ganaron dinamismo en la última década han aumentado su nivel de especialización (actividades administrativas, servicios de programación, industria de informática y electrónica, comercio automotor, servicios de salud y construcción de edificios).

Estos resultados se obtienen a través del cálculo del Location Quotient⁴ que mide el nivel de especialización y concentración industrial de la economía local. Este indicador compara el tamaño relativo de un sector en la economía local con el tamaño relativo del mismo en la economía nacional. Así, se puede saber si la economía local está más o menos especializada en algún sector en particular que el resto de la economía.

El **Gráfico 2** muestra los sectores que están especializados en la ciudad de Córdoba por los puestos de trabajo comparado en términos relativos con el total del país (eje Y) y su evolución en los últimos años (eje X). Todas las industrias que están por encima del 1 del eje Y están especializadas en la ciudad en términos de empleo. Una industria en el cuadrante superior derecho está más concentrada en la región que el promedio, y, además, aumentó su concentración en el tiempo (entre 2014 y 2021). El cuadrante superior izquierdo también contiene las industrias que están más concentradas que en el resto del país, pero cuya concentración ha disminuido en los últimos años. Las industrias que están por debajo del 1 del eje Y, no están especializadas en la ciudad. De ellas, las que están en el cuadrante inferior izquierdo son las hoy no están especializadas, pero si lo estaban antes.

⁴ Esta metodología mide el nivel de especialización y concentración industrial de la economía local. Detalle en anexo metodológico (Niyimbanira, F. et al, 2020)

GRÁFICO 2. Índice de especialización en 2021, LQ empleo, y variación entre 2014 y 2021



Fuente: elaboración propia en base a CEP XXI.

Nuevamente, observamos una dinámica sectorial similar: los sectores que actualmente son más competitivos en la ciudad que en el resto del país son los que fueron clave en el crecimiento de la ciudad algunos años atrás – principalmente, las industrias tradicionales– y los que han emergido en los últimos años –principalmente, la industria de servicios–.

Por otro lado, teniendo en cuenta las tendencias globales, la ciudad de Córdoba aún tiene oportunidad de aumentar su competitividad en algunos sectores relevantes para potenciar el crecimiento económico. A través de la metodología aplicada se puede observar que no hay especialización en las siguientes actividades:

- Actividades especializadas de construcción
- Obras ingeniería civil
- Servicios de arquitectura⁵
- Actividades recreativas
- Servicios de publicidad
- Servicios inmobiliarios de alquiler
- Asesoramiento empresarial

⁵ La Ciudad de Córdoba a través de Córdoba Acelera – Cluster Building Information Modelling (BIM) busca mejorar la competitividad y la actividad económica de la actividad en el largo plazo mediante la articulación con el sector privado

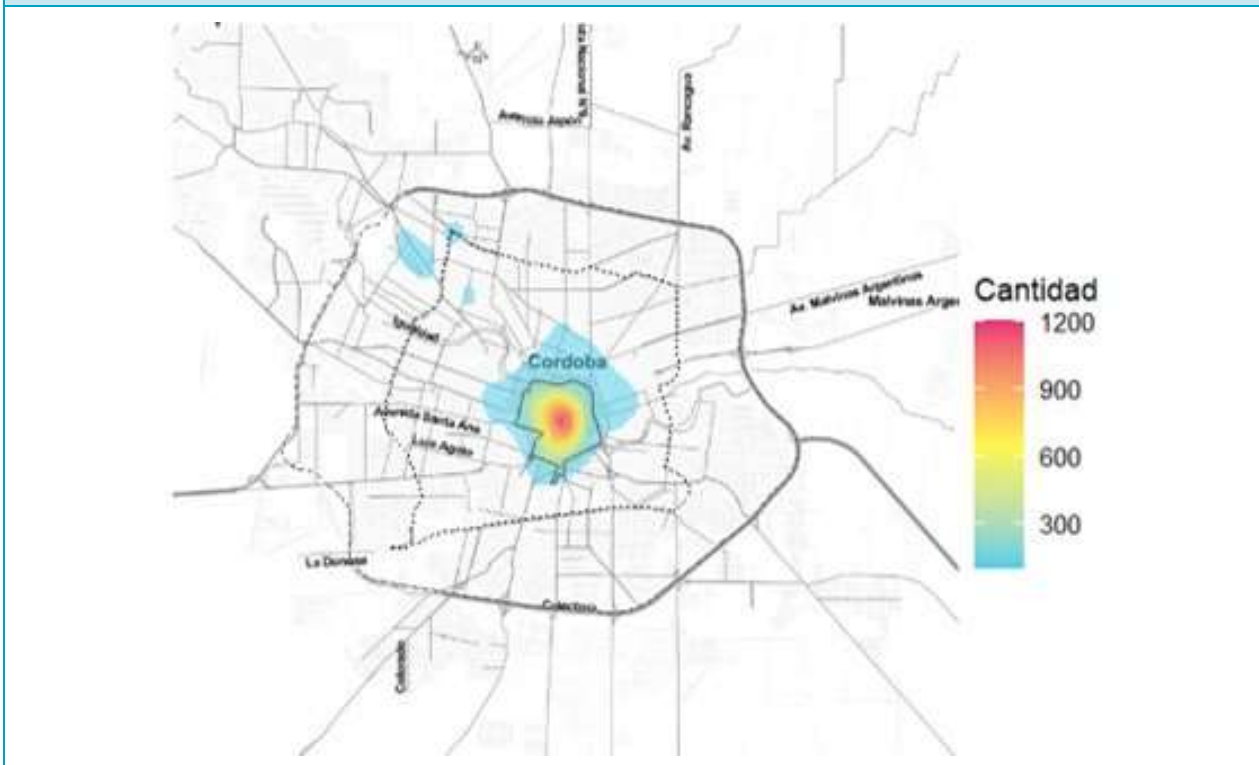
- I+D
- Servicios audiovisuales
- Procesamiento de información
- Servicios culturales

Teniendo en cuenta que Córdoba cuenta con la mayor tasa de desocupación del país (en comparación con los otros aglomerados urbanos) y que el sector de conocimiento se beneficia de los efectos derrame de conocimiento intraindustrial facilitado por la concentración geográfica - en especial, a través de la rotación laboral local dentro del sector (Kekezi et al 2020)-, la existencia de clusters de especialización de industrias de conocimiento puede potenciar otros sectores que aún tienen margen de crecimiento y favorecerse del derrame intraindustrial.

iv. Análisis espacial - Distribución geográfica de la actividad económica

En la ciudad de Córdoba se observa una clara concentración de la actividad económica en área central que se extiende levemente hacia el área peri-central (Mapa 9). Además, se puede observar una segunda pero reducida concentración en la zona noroeste de la ciudad. La distribución espacial de la actividad económica es esencial, entender la distribución permite observar las ventajas productivas asociadas a la proximidad espacial con otras y con aquellos agentes económicos con los que interactúan en su actividad productiva.

MAPA 9. Mapa de densidad de establecimientos económicos en la Ciudad de Córdoba (2021)

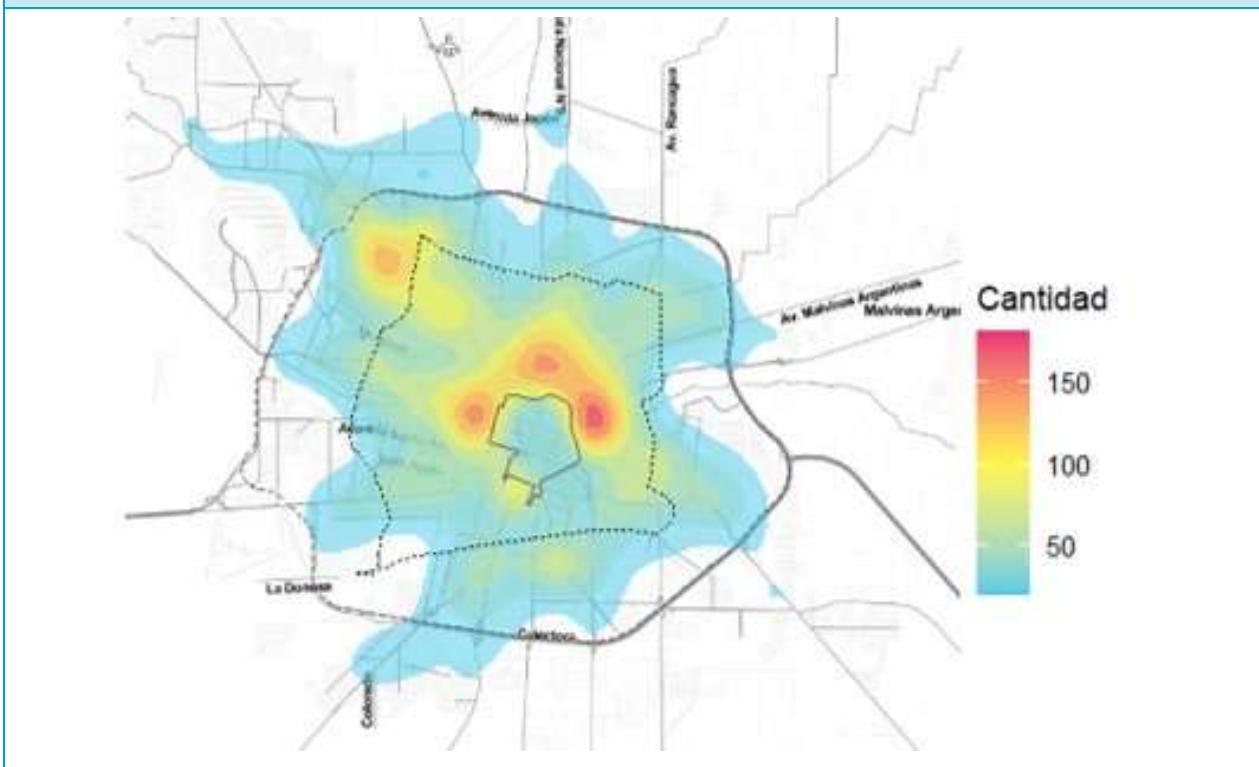


Fuente: elaboración propia en base establecimientos económicos CEPXXI.

Ahora bien, la alta concentración de la actividad económica en el área central en relación las áreas pericentrales, intermedias y periférica no permiten comprender si existen otras áreas que están generando nuevas pero menores concentraciones de actividad económica.

A través de un ejercicio teórico en donde reducimos la influencia en la medición de la alta concentración del centro encontramos 4 potenciales microcentralidades productivas (**Gráfico 12**). Entendiendo a las microcentralidades como áreas más pequeñas dentro de una ciudad que funcionan como centros locales de actividad, servicios y comercio.

MAPA 10. Mapa de densidad de establecimientos económicos localizados fuera del área central de Córdoba (2021)



Fuente: elaboración propia en base establecimientos económicos CEPXXI.

Córdoba posee cuatro zonas de actividad económica con potencial de crecimiento en la periferia del área central. Las primeras tres lindando con el área centro y una cuarta que también podía observarse en el Mapa 9 de actividad económica más alejada del área centro entre las zonas pericentral e intermedia.

Las microcentralidades pueden desempeñar un papel importante en el desarrollo económico y la mejora de la calidad de vida en ciudades en crecimiento. Al descentralizar actividades económicas y proporcionar servicios locales, contribuyen a una distribución más equitativa de oportunidades y recursos en la ciudad. Sin embargo, su éxito depende de una planificación urbana adecuada que considere la conectividad, la movilidad y la integración con el entorno urbano más amplio.

4. Lineamientos estratégicos para el desarrollo sostenible de la ciudad de Córdoba

Sobre la base del diagnóstico realizado a partir del relevamiento y análisis de fuentes primarias y secundarias; 12 entrevistas a funcionarios y especialistas; un taller de trabajo junto con referentes del sector público, privado y organizaciones de la sociedad civil; y el análisis de buenas prácticas internacionales, se seleccionaron 4 ejes que presentan oportunidades de mejora y grandes potencialidades para el desarrollo de la ciudad:

1. Desarrollo urbano
2. Acceso al hábitat y la vivienda
3. Zonas industriales
4. Industrias tradicionales y emergentes

Estos cuatro ejes permitieron diseñar cuatro grandes lineamientos de política pública:



RECUADRO 1

Taller participativo para el diseño de lineamientos y recomendaciones para la ciudad de Córdoba

CIPPEC, junto a la Municipalidad de Córdoba y la Agencia para el Desarrollo Económico de la ciudad de Córdoba (ADEC) realizaron el taller “Desarrollo productivo, urbano y usos de suelo en la Ciudad de Córdoba”, en el que participaron más de 50 referentes del sector privado, público, académico y sociedad civil, para discutir acciones y recomendaciones que contribuyan al desarrollo sostenible de la ciudad.

Durante el encuentro se presentaron más de 30 acciones dirigidas en potenciar el desarrollo sostenible de la ciudad, basadas en los resultados del perfil socio demográfico, ambiental y productivo de la capital provincial. Fueron distribuidas en 4 lineamientos estratégicos: potenciar una visión de ordenamiento territorial sostenible; ampliar la oferta de vivienda y suelo; estrategias para reducir externalidades negativas de las industriales y contribuir a la mixtura de usos; y potenciar la clusterización económica de sectores emergentes. Estas acciones fueron insumos estratégicos para la realización de un documento de recomendaciones de política pública, en el que trabaja CIPPEC.

Lineamiento 1: Construir una visión y una gobernanza en torno al desarrollo urbano sostenible de la ciudad de Córdoba

La Ciudad de Córdoba requiere un desarrollo urbano planificado y coordinado, con normativa articulada y actualizada. Se busca fortalecer la planificación de la ciudad en

tres niveles: en la planificación estratégica; en planificación de gestión y; el entramado normativo. Para ello, se propone:

i. Promover la coordinación y planificación integral, que incluya a todas las áreas de gobierno competentes

La ciudad de Córdoba ha diseñado una multiplicidad de planes estratégicos y de ordenamiento territorial a lo largo de estos años que no alcanzaron su máximo potencial.

Se propone generar un **dispositivo de planificación estratégica** para que la visión de desarrollo del municipio quede plasmada en una hoja de ruta unificada, con lineamientos y objetivos definidos de forma clara y aprehensible, para ser implementada durante los próximos cuatro años de gobierno, con una visión de mediano plazo. Se considera estratégico que esta planificación articule los usos de suelo, la infraestructura y los servicios, el acceso a la vivienda y el desarrollo económico como principios rectores. Se busca que las áreas sectoriales puedan apropiarse de estos lineamientos y objetivos de forma tal que deliñen su propia planificación de iniciativas y proyectos. En esta línea, es **clave fortalecer las instancias de seguimiento y evaluación del plan de gestión y el plan estratégico** para evitar desviaciones, generar correcciones pertinentes y garantizar la coherencia en las intervenciones de programas e iniciativas que hacen al desarrollo territorial y productivo de la ciudad de Córdoba.

Se sugiere que los dispositivos de planificación y seguimiento se localicen en el centro de gobierno (usualmente en áreas como unidad intendente, secretaria de gobierno o hacienda, entre otras). A su vez, se propone la participación del Intendente y su gabinete en esas reuniones de seguimiento. Estos arreglos permiten un proceso de **rendición de cuentas de los miembros del gabinete al intendente**, que contribuyen a la apropiación del plan por parte de las áreas sectoriales. A su vez, se recomienda diseñar mecanismos de **rendición de cuentas frente a la ciudadanía** de forma tal que el plan adquiera carácter público y sus principales avances e indicadores sean susceptible de escrutinio público.

El método de gestión de la Ciudad de Buenos Aires se presenta como una buena práctica. Las gestiones de 2015-2019 y 2019-2023 estuvieron signadas por procesos iterativos de planificación estratégica al inicio de cada gestión y por el desarrollo de planes de gestión anual y plurianual. Al inicio de cada gestión, el Jefe de Gobierno y su gabinete definen una visión estratégica y pilares de gestión en la que cada área sectorial se basa para el desarrollo de su plan anual de gestión. Se produce entonces una planificación de arriba hacia abajo y abajo hacia arriba en la que las áreas diseñan iniciativas y proyectos con metas e indicadores medibles.

Por último, es clave **potenciar y fortalecer al área de desarrollo económico local** para coordinar de forma estratégica y operativa los esfuerzos de implementación de la planificación, contemplando su articulación con los elementos prioritarios que la componen: uso de suelo, infraestructura y servicios, vivienda y desarrollo productivo de la ciudad. Se identifica como una oportunidad el fortalecimiento de la agencia de desarrollo como potencial articulador entre el sector privado, la sociedad civil y la planificación integral de desarrollo económica y urbano de la ciudad. Las agencias de desarrollo económico local, mediante su habilidad para articular entre sectores son estructuras claves para canalizar los esfuerzos del sector privado para potenciar las ventajas competitivas y generar sinergias para un desarrollo urbano más sostenible.

ii. Definir un plan de desarrollo urbano integral que limite la expansión urbana, consolide el tejido compacto, promueva nuevas centralidades barriales y potencie la zona centro.

El diagnóstico evidenció la necesidad de limitar la expansión de la ciudad hacia la periferia, promoviendo un uso racional de las infraestructuras y servicios existentes. A su vez, esta lógica de crecimiento extendió los trayectos necesarios entre la residencia, los espacios de trabajo y el abastecimiento cotidiano, que en un contexto de déficit en la calidad del transporte público redundaba en un mayor uso del automóvil y congestión.

Se propone entonces **diseñar un plan de desarrollo urbano orientado al transporte y que defina los lineamientos de crecimiento de la ciudad**. Este plan de desarrollo no debe ser de carácter meramente morfológico, sino que debe vincularse con los lineamientos de desarrollo económico de la ciudad. Se recomienda, entonces, **modificar la red de transporte público**, que potencie nuevos nodos de movilidad entre los corredores existentes, conecte a los barrios de forma transversal y potencie **nuevas centralidades barriales en el área pericentral**. De esta forma, se reduciría los viajes necesarios al centro y la congestión, potenciando una ciudad con microcentralidades barriales que ofrezca todos los bienes y servicios necesarios para la vida cotidiana de forma cercana a sus habitantes. A su vez, se propone promover la caminabilidad y reforzar el uso de la bicicleta para **generar medios alternativos de movilidad sustentable** que conecten puntos estratégicos del área pericentral y área central.

Se sugiere potenciar la **mixtura de usos** en el **área central**, para promover su re-residencialización frente a los usos predominantes de comercio y oficina, y en las **centralidades en las áreas pericentrales**. La mixtura de usos brinda la flexibilidad necesaria para crear subcentros barriales que atraigan residentes y que estén bien conectados (mediante medios de transporte), evitando profundizar la expansión de la ciudad.

Además, se sugiere que el plan incluya también la definición de **criterios para la priorización de la integración socio urbana de los barrios populares**, con el fin de que cuenten con la infraestructura, el transporte y los servicios necesarios. Incluso, se recomienda que el plan considere también la ejecución de obras tempranas que busquen atender las situaciones de vulnerabilidad extrema o emergencia habitacional.

Finalmente, se debe **restringir la utilización de herramienta de excepción urbanística** como los convenios urbanísticos a casos que se alineen a necesidades estratégicas de desarrollo urbano definidas por el Intendente y su Gabinete en un plan estratégico. De esta forma, se busca reducir su utilización para el desarrollo de bloques urbanos por fuera de las áreas intermedias y fuera de la av. De Circunvalación. Un avance en este sentido se refiere a la modificación de ley de fraccionamiento rural que acota la posibilidad de transformar suelo urbano en rural.

En este caso, la ciudad de Curitiba presenta un conjunto de buenas prácticas que podrían ser tomadas como inspiración para esta recomendación. En su caso, el marco institucional fue clave para lograr la planificación integral de la ciudad y, para ello, se elaboró el Plan Maestro (que guiaba el crecimiento de la ciudad mediante tres ejes: uso del suelo, transporte público y sistema vial) y los proyectos correspondientes. En dicho Plan se establecieron las competencias de cada área de gobierno y, además, se conformó el Instituto de Investigación y Planificación Urbana de Curitiba (IPPUC) compuesto por un equipo técnico de la Municipalidad, cuya misión era supervisar el Plan y su correcta aplicación a lo largo del tiempo. En adición, se creó también la URBS, una empresa mixta que se encarga del transporte en la Ciudad, y la Secretaría Municipal de Urbanismo, que vela por las normas de zonificación y uso del suelo.

iii. Actualizar y articular la normativa en un cuerpo unificado y moderno, con una visión compartida y que promueva procesos participativos.

Existen al menos 100 normativas que regulan el uso de suelo en la ciudad de Córdoba, al menos 40 de estas modifican de forma directa el cuerpo estructurante de Ordenanzas Municipales de uso de suelo que se sancionó en la década de 1980. Estas han desdibujado la visión de ordenamiento de suelo permitiendo un debilitamiento de la Av. De Circunvalación como límite físico de la ciudad. Esta multiplicidad de normativa puede, a su vez, generar interpretaciones no unívocas que debilitan aún más la visión de crecimiento ordenado de una ciudad.

Se propone a la ciudad de Córdoba iniciar un proceso de **actualización de su normativa urbanística central** a partir del plan de desarrollo urbano orientado al tránsito. El objetivo es producir un cuerpo normativo que responda de forma coherente y articulada a los nuevos desafíos y realidades urbanas y económicas, definiendo áreas de preservación patrimonial, pero identificando también áreas estratégicas vinculadas con los lineamientos de desarrollo económico y social de la ciudad de Córdoba. En ese sentido, ha sido estratégica la modificación de OM de Fraccionamiento Rural para frenar el crecimiento de la mancha urbana. Pero este proceso debe profundizarse y diseñarse de forma articulada. A su vez, se recomienda promover un **proceso de consulta con los principales actores estratégicos y la ciudadanía** con el objetivo de responder a las necesidades actuales de la ciudad, transparentando y legitimando el proceso de diseño normativo. También es fundamental generar la vinculación estratégica necesaria para canalizar los esfuerzos del sector privado hacia las áreas estratégicas.

El proceso de actualización del Código de Ordenamiento Urbano de la Municipalidad de Tres de Febrero se presenta como una buena práctica de referencia. Este actualizó la normativa de ordenamiento del municipio sancionada en 1985 a partir del diseño del Plan Estratégico Urbano y, mediante un proceso de consulta con las partes interesadas y la ciudadanía en jornadas de debate a lo largo de 2019, se identificaron elementos de mejora a la hora de sancionar la nueva normativa. Por su parte, el Plan Estratégico Urbano parte de un diagnóstico urbano y productivo, de movilidad y transporte, y reporta la situación habitacional y poblacional para definir objetivos prioritarios de desarrollo. A partir de este, definieron un conjunto de acciones escalonadas e integradas para promover el desarrollo y definieron zonas estratégicas de desarrollo, como las Zonas de Promoción del Hábitat Social.

Lineamiento 2: Promover estrategias para potenciar el acceso a la vivienda adecuada

La ciudad de Córdoba requiere ampliaciones y mejoras del parque habitacional. Para ello se propone:

i. Diseñar incentivos para movilizar suelo servido y vacante en áreas estratégicas de desarrollo

Este informe releva la presencia significativa de terrenos baldíos en áreas consolidadas del tejido urbano. La subutilización de esos terrenos impacta negativamente en la utilización racional de la infraestructura existente de la ciudad de Córdoba.

En este sentido, se celebran los avances recientes en materia de incrementos en el impuesto a terrenos baldíos mediante la Ord. 13330/2022. Se propone potenciar esta línea de acción mediante la actualización recurrente del registro de inmuebles baldíos y la promoción de un impuesto progresivo a esos inmuebles.

En simultáneo, con el fin de promover la edificación en los terrenos vacantes, se propone diseñar incentivos para la movilización de ese suelo. Para ello, una vez actualizado el registro de inmuebles baldíos, será necesario definir áreas estratégicas de desarrollo, que incluyan un conjunto de dichos terrenos, en donde se brinden

beneficios no monetarios y/o tributarios para impulsar la edificación de viviendas asequibles. Para agilizar el proceso, se propone también generar una ventanilla rápida para los proyectos de construcción que surjan en dichas áreas.

Asimismo, en el marco de la actualización normativa, se puede aprovechar la oportunidad para incorporar herramientas innovadoras de gestión de suelo. Entre estas, pueden identificarse posibles herramientas como el recupero de plusvalías frente a cambios de potencial constructivo en zonas de alto dinamismo y utilizar esos recursos para el fortalecimiento de la provisión de infraestructura y servicios, e incluso para promover la vivienda asequible. Asimismo, podrían incorporarse herramientas de zonificación inclusiva en la que, generando premios de edificabilidad para la construcción de vivienda en altura, parte del stock construido pueda canalizarse para la provisión de vivienda asequible,

La Ley de Acceso Justo al Hábitat de la Provincia de Buenos Aires presenta una experiencia interesante y brinda herramientas para la movilización de suelo sin edificar, como ser la declaración del parcelamiento o la edificación obligatoria. Estas herramientas buscan reducir la vacancia prolongada de terrenos baldíos localizados en áreas estratégicas y definen ciertos requisitos para la edificación, de forma tal que puedan promover la construcción de viviendas asequibles en áreas con servicios e infraestructura. La edificación de viviendas asequibles y las facilidades para acceder a ellas (como créditos con cuotas asequibles y/o tasas subsidiadas, etc.) permitirá generar mayor rotación en el mercado y atender el déficit cuantitativo.

ii. Potenciar las políticas de mejoramiento habitacional para reducir el déficit cualitativo de los hogares

La Ciudad de Córdoba reporta que 70 mil hogares poseen algún tipo de déficit en su vivienda, lo que significa que más de un 15% de los hogares no cuenta con una vivienda adecuada. Casi el 50% de esos hogares presentan déficit cualitativo, es decir, que sus viviendas requieren mejoras y/o ampliaciones y, la mayoría de ellos precisa mejorar los materiales de construcción o el acceso a los servicios básicos.

Por esta razón, se recomienda **potenciar los programas de mejoramiento de viviendas** que ya se implementan desde la Secretaría de Políticas Sociales, Inclusión y Convivencia (como, por ejemplo, “Mejor vivir”) y diseñar nuevos para los segmentos que no son abarcados hoy en día. En primer lugar, se sugiere que tanto hogares propietarios como inquilinos puedan participar de los programas de mejoramiento. Además, se propone que los programas brinden asistencia financiera a los hogares, para la ejecución de mejoras o la contratación de mano de obra y que, a partir de una segmentación según los ingresos y la capacidad de repago de los hogares, se otorgue mediante subsidios o créditos. También se recomienda otorgar asistencia técnica a los hogares, para que las refacciones sean adecuadas, seguras y perduren en el tiempo, y asistencia social para brindar acompañamiento a los hogares durante la realización de las obras.

La Ciudad de Buenos Aires presenta una práctica interesante vinculada al reciente lanzamiento del Programa Refacción Más Fácil. Este brinda un crédito a tasa cero con un repago de hasta 8 años como máximo para la mejora y/o refacción de la vivienda. A diferencia de los programas de mejoramiento que tienden a centrarse exclusivamente en barrios populares, este aplica también a barrios con trama formal e incluso puede ser utilizado para poner en valor vivienda deteriorada para su posterior ingreso en el mercado de alquiler.

Lineamiento 3: Identificar oportunidades de mejora en competitividad y reconversión

La última década ha mostrado una disminución en el dinamismo y especialización de los sectores industriales, al mismo tiempo se trata de sectores con alta concentración de empleo y la expansión de la mancha urbana sobre los sectores productivos que

puede generar posibles riesgos ambientales. Ante este diagnóstico, es necesario repensar acciones que permitan potenciar el desarrollo de los sectores industriales.

Asentándose sobre el [acuerdo colaborativo](#) entre la Provincia y la ciudad de Córdoba de abril de 2021 para promover el desarrollo de los parques industriales de la ciudad, la regularización de los ya existentes y contempla la posibilidad de relocalización futura de parques con proximidad a zonas residenciales. Se sugieren las siguientes acciones que pueden llevarse adelante para potenciar el desarrollo de zonas industriales:

i. Fomentar la reconversión industrial

Entendiéndolo como un proceso mediante el cual una industria o un sector productivo cambia su enfoque o actividades para adaptarse a nuevas condiciones económicas, tecnológicas o sociales. Para ello, se proponen dos estrategias.

Por un lado, la identificación de zonas industriales en desuso y con capacidad de reconversión. Si bien no siempre es posible, y existen desafíos para la regeneración de estos espacios, existen oportunidades al considerarlos para usos logísticos (como última milla del comercio electrónico, por ejemplo) o bien para adaptación de usos mixtos. Por ejemplo, la ciudad de Toronto desarrolló un [inventario](#) en línea (“Site Selection Tool”) de sus tierras industriales disponibles, que incluye detalles sobre la ubicación, el tamaño y el estado actual de las parcelas industriales.

A su vez, se propone la **priorización de proyectos en áreas previamente desarrolladas (brownfield)**. Ante los objetivos de Córdoba de cerrar su mancha urbana, el desarrollo de nuevos polos, centros industriales es necesario pensarse desde la base de la reconversión y no desde la expansión, se sugiere que el foco esté puesto en la revitalización y reutilización de terrenos previamente utilizados para actividades industriales, comerciales o de otro tipo, pero que han quedado subutilizados, abandonados o contaminados. Existen múltiples ejemplos de este tipo de acciones, en Portland, Oregon, se desarrolló el [Belmont Diary](#), un edificio de uso mixto, para ingresos mixtos.

ii. Promover prácticas productivas sostenibles

Es decir, enfoques y estrategias de producción que buscan minimizar el impacto negativo en el medio ambiente, promover la equidad social y garantizar la viabilidad económica a largo plazo.

Los **Parques Eco Industriales** (EIP, por sus siglas en inglés) son áreas industriales que promueven la colaboración entre industrias y la comunidad para obtener beneficios comunes relacionados con el desempeño económico, social y ambiental. Estos proyectos promueven la eficiencia de los recursos y las prácticas de economía circular, y ayudan a cerrar la brecha entre las ciudades y las industrias al hacer una contribución significativa a las ciudades sostenibles. Uno de los primeros y más significativos EcoParques Industriales es el [Kalundborg Symbiosis](#), localizado en Kalundborg, Dinamarca. Es una asociación entre dieciséis empresas públicas y privadas, posee un sistema de intercambio de recursos y energía, donde los subproductos de una empresa se convierten en materias primas para otras. Por ejemplo, la central eléctrica suministra vapor residual a una refinería y a una planta de producción de yeso. Córdoba ha avanzado en este sentido y próximo a la ciudad se encuentra el EcoParque Industrial Córdoba.

iii. Reducir las externalidades negativas de las actividades industriales tradicionales

Con foco en minimizar los efectos secundarios perjudiciales que estas actividades pueden tener en el medio ambiente, la salud humana y otros aspectos sociales.

Los **amortiguadores (buffers) ambientales** refieren a franjas de tierra o una zona intermedia diseñada para reducir o mitigar los impactos negativos de las actividades industriales y urbanas en el entorno circundante, ya sea natural o residencial. El crecimiento de la ciudad ha generado posibles peligros entre los usos residenciales y los usos industriales como hemos visto en el diagnóstico de la ciudad. Por eso, un tercer instrumento es la posibilidad de la generación de intervenciones que reduzcan daños y permitan una convivencia más sostenible de usos. La [Zona Industrial de Rockingham](#) en Perth, Australia, incluye zonas de amortiguación verde y paisajismo para proporcionar separación entre las actividades industriales y las áreas residenciales, mejorando la estética visual y la calidad del aire.

Lineamiento 4: Potenciar la clusterización económica de sectores emergentes

Además de potenciar a las industrias tradicionales que son una gran fuente de capacidades desarrolladas y empleo, se sugiere promover las industrias emergentes que han ganado en especialización y dinamismo en los últimos años. En la ciudad de Córdoba se observa una fuerte concentración de la actividad económica en la zona centro con potenciales sub-centralidades que pueden ser aprovechadas en las áreas pericentrales.

La ciudad de Córdoba a través del Programa [Córdoba Acelera](#) se encuentra fomentando el desarrollo de esas industrias emergentes a través de acciones e implementamos proyectos en articulación con el sector privado buscando potenciar el desarrollo productivo y la competitividad de la ciudad.

Las industrias emergentes, en línea con las tendencias globales, se benefician de los procesos de clusterización y de las características que los ambientes urbanos aportan (mano de obra calificada, diversidad empresarial, atracción de talento, entre otras)(Bailey, M., 2018).

Se sugieren las siguientes acciones que pueden llevarse adelante para potenciar el desarrollo de los sectores emergentes:

i. Renovación del tejido urbano del centro.

La revitalización y transformación de una zona urbana con el objetivo de mejorar su funcionalidad, calidad de vida y atractivo estético, en este caso con un enfoque en mejoramiento de infraestructura y promoción de actividades económicas. La renovación del tejido consolidado permite la atracción de industrias dinámicas y sinergias económicas y residenciales. Para ello, es clave la **puesta en valor de bienes públicos y equipamiento urbano**. A través de la revitalización, mejora y optimización de los activos y recursos de propiedad pública dentro de un entorno urbano se busca la atracción de sinergias entre diversas industrias, a través del mix de usos. Un ejemplo de ello es la zona del [Naschmarkt Market](#) en Viena, Austria, el cual ha revitalizado el área central al atraer a residentes y turistas interesados en gastronomía, generando comercio y empleo.

ii. Desarrollo de nuevas sub-centralidades,

La generación de concentración significativa de empresas, instituciones, actividades, servicio y zonas residenciales en zonas distintas a la zona centro. A través de la **combinación de incentivos para usos mixtos y distritos económicos es posible desarrollar esos nuevos polos**. Esta iniciativa implica combinar políticas, regulaciones y beneficios para promover y facilitar el desarrollo de proyectos que combinen diferentes tipos de usos y al mismo tiempo promover la instalación y el desarrollo de actividades productivas en determinadas áreas. Un ejemplo de este tipo de desarrollos es el [Distrito Meatpacking en Nueva York](#), ejemplo de cómo la combinación de usos mixtos y la focalización en un distrito económico pueden transformar una zona urbana. En particular, combinó a través

del tiempo usos residenciales, comerciales y un distrito económico especializado enfocado en moda, tecnología y entretenimiento.

iii. Identificación e incentivos para el desarrollo de áreas de especialización catalítica (CSAs en inglés).

CSAs es un conjunto de negocios especializados dentro de un clúster, a menudo dirigido colectivamente por el gobierno, las empresas y otras instituciones, en el que las partes interesadas interconectadas en industrias relacionadas, generalmente ubicadas cerca una de la otra, colaboran conjuntamente. Su desarrollo implica una posición activa de los actores partes del desarrollo económico local en encontrar sinergias en sus especializaciones. Un ejemplo interesante es [Filadelfia](#), donde convivían un amplio grupo de centros de investigación en ciencias de la vida basados en universidades locales, y un clúster establecido de empresas de logística de almacenamiento en frío. A través de trabajo en conjunto, se estableció un área de especialización catalítica para el mercado de la logística de productos sensible a la temperatura. Esto convertiría a la ciudad en un centro logístico regional productos y materiales médicos y de alimentos refrigerados.

5. Consideraciones finales

En las últimas décadas, las ciudades se han convertido en el escenario de los grandes desafíos del siglo XXI: el cambio climático, las nuevas tecnologías, la economía del conocimiento, la desigualdad y la pandemia (entre otros) y la ciudad de Córdoba no fue ajena a esos procesos.

En ese contexto, la ciudad de Córdoba está impulsando un plan para llevar a la urbe a un modelo de desarrollo productivo que se constituya en base un modelo de las cuatro “C” (circular, del conocimiento, creativa y comunitaria), una economía circular, que cimente sus herramientas en el sólido desarrollo de una economía del conocimiento y de una economía creativa, con raigambre territorial, desarrollando una infraestructura en igualdad de condiciones, de la mano de una economía comunitaria.

A partir del análisis socio-urbano y productivo es posible extraer algunos hallazgos del estado de situación de la ciudad de Córdoba.

En primer lugar, el cuerpo normativo que regula y planifica el crecimiento urbano de la ciudad carece de una visión integral y los distintos planes de ordenamiento territorial analizados refuerzan la monocentralidad.

En segundo lugar, la mancha urbana se extendió ampliamente. Las áreas centrales y pericentrales presentan un tejido discontinuo y, el uso indiscriminado de convenios urbanísticos ha contribuido a la expansión con baja densidad. Sumado a ello, debido al fuerte avance de la mancha urbana residencial sobre áreas productivas se presentan potenciales riesgos ambientales para los habitantes de la ciudad.

En tercer lugar, a pesar de la extensión territorial, la expansión de la mancha urbana fue acompañada, en gran medida, por el equipamiento urbano necesario: la distribución del equipamiento de salud de la ciudad es relativamente alta y los establecimientos educativos (públicos o privados) ofrecen una alta cobertura, aunque se observa que en ambos casos, su concentración disminuye desde el centro hacia la periferia de la ciudad.

En tercer lugar, el acceso al transporte público cuenta con una buena cobertura general de la ciudad. Sin embargo, la red de transporte público tiene una configuración en forma de estrella y no brinda la posibilidad de realizar conexiones entre los barrios. Los principales corredores que conectan el centro de la ciudad con el área periférica y su área metropolitana se encuentran saturados.

En cuarto lugar, si bien la población se mantuvo estancada, se registra un aumento significativo en la cantidad de hogares y en la demanda de viviendas, lo cual se suma a la falta de viviendas adecuadas, los terrenos vacantes y la baja cantidad de viviendas para venta o alquiler. Esta situación habitacional propició la generación de tipologías residenciales no tradicionales (como barrios cerrados y barrios populares) que redundan en altos niveles de exclusión social y que carecen de la infraestructura y equipamiento necesario, como por ejemplo, acceso a servicios básicos y/o a transporte.

En quinto lugar, la evolución económica reciente favoreció la especialización en actividades que han ganado dinamismo en la ciudad, como actividades administrativas, servicios de programación, industria informática y electrónica, comercio automotor, servicios de salud y construcción de edificios. En sentido contrario, se han replegado sectores manufactureros tradicionales de que habían caracterizado la actividad de Córdoba en los años 2000. Del análisis surgen oportunidades de crecimiento de sectores de alta demanda internacional y desafíos para generar una senda de crecimiento propia con fuentes de empleo que absorban la oferta de empleo local.

Estas características del perfil socio-urbano y productivo de la ciudad de Córdoba, sientan las bases para una visión holística sobre los desafíos y oportunidades para un crecimiento sostenible que permitieron diseñar cuatro grandes lineamientos de política pública:

Lineamiento 1: construir una visión y una gobernanza en torno al desarrollo urbano sostenible de la ciudad de Córdoba. Se sugiere la implementación de un plan de desarrollo urbano integral articule los usos de suelo, la infraestructura y los servicios, el acceso a la vivienda y el desarrollo económico como principios rectores y controle la expansión urbana, fortalezca la estructura existente, promueva nuevos centros comunitarios y facilite la actualización de las regulaciones de uso de suelo a través de mecanismos participativos. La agencia de desarrollo económico local debiera convertirse en un actor clave para la coordinación operativa y la articulación entre el sector público y privado.

Lineamiento 2: promover estrategias para potenciar el acceso a la vivienda adecuada. Se sugiere la implementación de incentivos para utilizar terrenos desocupados y mejorar las viviendas en la ciudad de Córdoba con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus residentes. La incorporación de herramientas como el recupero de plusvalía y la zonificación inclusiva puede ser una oportunidad para ampliar el parque de vivienda asequible de la ciudad.

Lineamiento 3: identificar oportunidades de mejora en competitividad y reconversión de industrias. Se propone revitalizar sectores industriales en declive mediante la regeneración de zonas industriales obsoletas, fomentar prácticas más amigables con el ambiente, priorizar proyectos en áreas ya desarrolladas (*brownfield*) y establecer *buffers* ambientales para mitigar impactos negativos en áreas residenciales cercanas.

Lineamiento 4: potenciar la clusterización económica de sectores emergentes. Se sugiere la promoción de industrias emergentes que generen beneficios económicos locales renovando el tejido urbano consolidado para atraer sinergias entre industrias y comunidades, especialmente en el centro de la ciudad, y fomentando la formación de clusters en las áreas pericentrales.

El cambio de las ciudades en el siglo XXI enfrenta una serie de desafíos que requieren enfoques innovadores y holísticos. Se trata de un mundo en constante transformación donde las ciudades como Córdoba se enfrentan a una encrucijada crítica para definir su futuro. Por eso, es esencial la implementación de políticas públicas que aborden la expansión urbana descontrolada, promueva el desarrollo de vivienda adecuada, revitalicen las industrias con visión sostenible y fomenten la clusterización económica.

Córdoba tiene la oportunidad de liderar la senda del desarrollo en este siglo, aprovechando sus recursos y adoptando una visión holística que considere tanto los desafíos actuales como las oportunidades futuras. La adopción de los lineamientos propuestos puede contribuir a esa senda de desarrollo de la ciudad donde se potencie el desarrollo económico de la ciudad, al tiempo que garantizan la calidad de vida de sus habitantes y la sostenibilidad a largo plazo.

Bibliografía

ARGENCON (2021). Economía del Conocimiento. Obtenido de <https://www.argencon.org/economia-del-conocimiento/>

ADEC. (2019). Estudio prospectivo territorial de la Ciudad de Córdoba y su Área Metropolitana al 2030. Córdoba: ADEC.

Bailey, M. N. y Montalbano, N. (2018). Clusters and Innovation Districts: Lessons from the United States Experience. The Bookings Institution.

DGEyC (Dirección General de Estadística y Censos de GCBA) (2023). Datos sobre transporte automotor. Disponible en: <https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?cat=382>

Baranova, I., Dzholdosheva, T., Prikhodko, E. y Vlasenko, M. (2021). Reorganization of industrial zones as a factor of sustainable development of urban areas. E3S Web Conf. 296 03006. DOI: 10.1051/e3sconf/202129603006

BID. (2021). Congestión urbana en América Latina y el Caribe: características, costos y mitigación. Doi <http://dx.doi.org/10.18235/0003149>

Buchoud, N., Gebetsberger C., Newbiggin N., Avogadro E., Rizal Y., Frei A., Henderson M., Khor N., Larasati T., Myasnikov I., (2021), Creative economy 2030: Inclusive and resilient creative economy for sustainable development and recovery

Cordara, C., Duarte, J., Gimenez Hutton, T., Ferlicca, F., Lanfranchi, G. y Rodríguez, S. (2019). ¿Cómo crecen las ciudades argentinas? Estudio de la expansión urbana de 33 aglomerados. Buenos Aires: CIPPEC.

CORLAB Magazine, Tecnología, emprendimiento e innovación en Córdoba (2021). Edición N°4. Obtenido de <https://corlab.cordoba.gob.ar/wp-content/uploads/2022/01/Revista-Corlab-calidad-web.pdf>

De Grande, Pablo y Rodríguez, Gonzalo (2022). Poblaciones.org disponible en: <https://poblaciones.org/>

Kekezi, O. and Klaesson, J. (2020). Agglomeration and Innovation of Knowledge Intensive Business Services. Industry and Innovation, 27(5), pp. 538–561

Municipalidad de Córdoba. (1993). Plan Estratégico de la ciudad de Córdoba (PEC), una nueva forma de gestionar la ciudad. Córdoba: Subsecretaría de Planificación Estratégica y Desarrollo Económico.

Municipalidad de Córdoba (2001). Diagnóstico y líneas estratégicas orientativas para el Plan Urbano Ambiental (PUA) (2001). Córdoba: Instituto de Planeamiento Urbano de la Municipalidad de Córdoba.

Municipalidad de Córdoba (2003). Plan Estratégico de la ciudad de Córdoba (PECba). Por una ciudad como su gente (2003-2006). Córdoba: Municipalidad de Córdoba.

Observatorio Federal Urbano. (2022). Déficit Habitacional Cuantitativo Compuesto. Obtenido de <https://ofu.obraspublicas.gob.ar/Indicators/UrbanDiagnosis/CompoundHabitationDeficit/Analys>

OECD (2010) Organising Local Economic Development. Paris: Publishing

OECD (2017), *The Governance of Land Use in OECD Countries: Policy Analysis and Recommendations*, OECD Regional Development Studies, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264268609-en>

OCDE. (2022). Changes in the geography housing demand after the onset of COVID 19: First results forma large metropolitan areas in 13 OECD countries. OCDE. Doi: <https://doi.org/10.1787/18151973>

Pinçon-Charlot, M., Préteceille, E. et Rendu, P. (1986) *Ségrégation urbaine. Classes sociales et équipements collectifs en région parisienne*. Paris, Éd. Anthropos.

POLO IT. (2022). Encuesta sobre oficinas y presencialidad. WorkShop: Presencialidad vs Ley del Distrito Tecnológico en CABA. Buenos Aires. Obtenido de https://51151183-74e3-4a41-9038-fd8e91fdb5df.usrfiles.com/ugd/f7a32c_9a9d177dff504c09861acea38b474408.pdf

RENABAP, Observatorio de Barrios Populares (2022). Disponible en: <https://lookerstudio.google.com/u/0/reporting/0a127285-4dd0-43b2-b7b2-98390bfd567f/page/klATC>

SINTA. (2023). Conectividad Aérea. Documento de Trabajo N°11. DNMyE. MINTUR. Obtenido de: <https://doi.org/10.5281/zenodo.7963351>

Taft, C. (2018). Deindustrialization and the Postindustrial City, 1950–Present. Oxford Research Encyclopedia of American History. Retrieved 17 Jan. 2023, from <https://oxfordre.com/americanhistory/view/10.1093/acrefore/9780199329175.001.0001/acrefore-9780199329175-e-574>

UNESCO; World Bank. (2021) *Cities, Culture, Creativity: Leveraging Culture and Creativity for Sustainable Urban Development and Inclusive Growth*. © Paris: UNESCO, and Washington, D.C.: World Bank. <http://hdl.handle.net/10986/35621> License: CC BY-SA 3.0 IGO

World Bank Group. (2015). *Competitive Cities for Jobs and Growth: What, Who, and How*. World Bank, Washington DC. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/23227>

WWF (2016) *Competitive Cities and their Connections to Global Value Chains*. Geneva: WEF

Fuentes consultadas

- Bases para el plan director de la ciudad de Córdoba Lineamientos y estrategias generales para el reordenamiento del territorio (2008). Municipalidad de Córdoba. Carrasco, Benito J. (1927). Memoria y Expediente urbano del Plan Regulador y de Extensión de Córdoba.
- Diagnóstico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico para la ciudad de Córdoba (1973), Asesoría de Planeamiento Urbano, Municipalidad de Córdoba.
- Diagnóstico y líneas estratégicas orientativas para el Plan Urbano Ambiental (PUA) (2001) Instituto de Planeamiento Urbano de la Municipalidad de Córdoba (IPUCOR)
- Esquema de ordenamiento urbano (EDOU) (1978) - Ord. N° 6910- Secretaría de Planeamiento y coordinación, Dirección de Planeamiento Urbano
- Esquema de ordenamiento metropolitano (EDOUM) (1980-2000). Municipalidad de Córdoba. Córdoba.
- Diagnóstico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico para la ciudad de Córdoba (1973). Córdoba: Municipalidad de Córdoba.

- Esquema de ordenamiento urbano (EDOU) (1978) - Ord. N° 6910-. Ciudad de Córdoba: Municipalidad de Córdoba.
- Esquema de ordenamiento metropolitano (EDOUM) (1980-2000) (1981). Córdoba: Municipalidad de Córdoba.
- Parque automotor y participación porcentual de la Ciudad en el total del país. Ciudad de Buenos Aires y Argentina. Años 2010/junio de 2023 (2023). DG Estadísticas y Censos. Buenos Aires.
- Plan Estratégico de la ciudad de Córdoba (PEC), una nueva forma de gestionar la ciudad (1993). Córdoba: Subsecretaría de Planificación Estratégica y Desarrollo Económico.
- Municipalidad de Córdoba. (2001). Diagnóstico y líneas estratégicas orientativas para el Plan Urbano Ambiental (PUA) (2001). Córdoba: Instituto de Planeamiento Urbano de la Municipalidad de Córdoba.
- Plan de ordenamiento territorial (2021) -Ord. N°13131/21- Municipalidad de Córdoba. Córdoba.
- Plan Estratégico de la ciudad de Córdoba (PEC), una nueva forma de gestionar la ciudad, Subsecretaría de Planificación Estratégica y Desarrollo Económico (1993-1999) Municipalidad de Córdoba.
- Plan Estratégico de la ciudad de Córdoba (PECba). Por una ciudad como su gente (2003-2006) Municipalidad de Córdoba. 6910- Secretaría de Planeamiento y coordinación, Dirección de Planeamiento Urbano
- Plan Regulador de la ciudad de Córdoba (1962) -Dec- Ord. N° 676)- Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Arquitectura. Municipalidad de Córdoba
- Plan de ordenamiento territorial (2021) -Ord. N°13131/21- Municipalidad de Córdoba. Córdoba.
- Plan Estratégico de la ciudad de Córdoba (PECba). Por una ciudad como su gente (2003-2006) Municipalidad de Córdoba.
- Plan Regulador de la ciudad de Córdoba (1962). Decreto Ord. N° 676)- Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Arquitectura. Municipalidad de Córdoba.

Modificaciones a la normativa sancionada entre 1985 y 1986

Ord. N° 8060/1985 - Regula el fraccionamiento de tierras, en todo el ejido municipal de la ciudad de Córdoba.	Ord. N° 9089/93	Espacios a lo largo de las rutas: Modifica la zonificación dispuesta por la Ordenanza N° 8060 / 85, Artículos 2° y 5°- Anexo gráfico N° 1. Modifica arts. 8°, 8° bis, 6° (el Cuadro 1, Fraccionamiento del Suelo: dimensiones mínimas de parcelas)
	Ord. N° 9256/94	Modifica la zonificación propuesta por la Ordenanza N° 9089 (Modificatoria de la Ordenanza N° 8060) en sus Art. 2° y 5° Gráfico N° 1, la que quedará configurada en un todo de acuerdo al Plano que como Anexo forma parte de la Ord. 9256
	Ord. N° 9374/95	Modifica la Zonificación establecida en Anexo Gráfico de la Ordenanza N° 9089/93 (modificatoria de las Ordenanzas N° 8060 / 85 y N° 9256 / 94) la que queda configurada en un todo de acuerdo al plano que, como Anexo Gráfico modificado, integra la Ord. 9374 (" Zona 2 ").
	Ord. N° 9385/95	Zonificación: modifica anexos gráficos de Ordenanzas N° 9089 / 93, 9090 / 93 y 9091 / 93

	<i>Ord. N° 10006/98</i>	Modifica zonificaciones establecidas en las Ordenanzas N° 8060, 8133 y 8256, y sus modificatorias. Establece áreas especiales: (Av. Colón / Av. Duarte Quirós / Av. Sagrada Familia, Tránsito Cáceres de Allende y Rotonda Av. Fuerza Aérea Argentina). Modifica texto del Art. 19° de la Ordenanza N° 8256.
	<i>Ord. N° 10762/2004</i>	Modifica la zonificación establecida en el Anexo Gráfico de la Ordenanza N° 8060/85. Modifica el Cuadro 1 - Fraccionamiento del Suelo: Dimensiones mínimas de parcelas, que forma parte del Art. 6° de la Ordenanza N° 8060/85 y sus modificatorias e incorpora la Zona de fraccionamiento N° 12. Modifica el Art. 14°.-, inciso g (Perfiles Especiales).
Ord. N° 8133/1985 - Regula la localización de las actividades económicas que impliquen uso del suelo industrial, en todo el ejido municipal de la ciudad de Córdoba.	<i>Ord. N° 9090/93</i>	Modifica zonificación: ordenanzas N° 8133 (Artículos 1° y 25° - Plano de Zonificación General, agrega texto al Art. 26° y agrega Art. 26° bis) y 8137 (incorpora al Art. 10° el inc. 3 sobre parcelas frentistas).
	<i>Ord. N° 9374/95</i>	Modifica anexos gráficos de ordenanzas N° 9089 / 93, 9090 / 93 y 9091 / 93.
	<i>Ord. N° 9385/95</i>	Modifica anexos gráficos de ordenanzas N° 9089 / 93, 9090 / 9
	<i>Ord. N° 9395/95</i>	Edificación: exime final de obra.
	<i>Ord. N° 9997/98</i>	Zonificación. Modifica ordenanzas 8060, 8133 y 8256
	<i>Ord. N° 10005/98</i>	Modifica zonificación de anexo gráfico de ordenanzas 8060, 8133 y 8256. Deroga la Ordenanza N° 9947
	<i>Ord. N° 10006/98</i>	Modifica zonificaciones establecidas en las Ordenanzas N° 8060, 8133 y 8256, y sus modificatorias. Establece áreas especiales: (Av. Colón / Av. Duarte Quirós / Av. Sagrada Familia, Tránsito Cáceres de Allende y Rotonda Av. Fuerza Aérea Argentina). Modifica texto del Art. 19° de la Ordenanza N° 8256.
	<i>Ord. N° 10062/99</i>	Modifica Ordenanzas 8060, 8133 Y 8256 - Zonificación
	<i>Ord. N° 10067/99</i>	Modifica Ordenanza N° 8133/85 - Industrias y Establecimientos asimilados a ellas
	<i>Ord. N° 10331/2000</i>	Modifica zonificación en Av. Virgen de la Merced
	<i>Ord. N° 10348/2000</i>	Modifica zonas graficadas en ordenanzas N° 8256 - 8060 - 8133
	<i>Ord. N° 10417/2001</i>	Uso del suelo modifica art. 46 ordenanza N° 8133. Suprime el art. 46 bis.
	<i>Ord. N° 10419/2001</i>	Uso del suelo faculta a departamento ejecutivo municipal a prorrogar plazos de autorizaciones
	<i>Ord. N° 10563/2002</i>	Modifica la zonificación en el Anexo Gráfico de la Ordenanza N° 8060, 8133 Y 8256
<i>Ord. N° 10588/2003</i>	Modifica la zonificación en el Anexo Gráfico de la Ordenanza N° 8060, 8133 Y 8256	
Ord. N° 8057/1985 - Regula la ocupación y preservación de ámbitos Histórico del área central de la ciudad.	<i>Ord. N.º 10739/2004</i>	Modifica Ordenanza N° 8057/85. Deroga las Ordenanzas N° 9386/95, N° 10231/2000
Ord. N.º 8256/1986 - Regula la ocupación del suelo del resto del ejido Municipal	<i>Ord. N° 9374/95</i>	Zonificaciones: Modifica ordenanzas N° 9089, 9090, 9091
	<i>Ord. N° 9385/95</i>	Modifica anexos gráficos de ordenanzas: N° 9089 / 93, 9090 / 93 y 9091 / 93
	<i>Ord. N° 10006/98</i>	Modifica zonificaciones establecidas en las Ordenanzas N° 8060, 8133 y 8256, y sus modificatorias. Establece áreas especiales: (Av. Colón / Av. Duarte Quirós / Av. Sagrada Familia,

	Tránsito Cáceres de Allende y Rotonda Av. Fuerza Aérea Argentina). Modifica texto del Art. 19° de la Ordenanza N° 8256.
Ord. N° 10348/2000	Modifica zonas graficadas en ordenanzas N° 8256 - 8060 - 8133
Ord. N° 10423	Modifica el Art. 38° de la Ordenanza N° 8256
Ord. N° 10563/2002	Modifica la zonificación en el Anexo Gráfico de la Ordenanza N° 8060, 8133 Y 8256
Ord. N° 10588/2003	Modifica la zonificación en el Anexo Gráfico de la Ordenanza N° 8060, 8133 Y 8256
Ord. N° 10761/2004	Modifica la zonificación establecida en el Anexo Gráfico de la Ordenanza N° 8256/85. Modifica Art. 67°. Agrega Zona N1 como Art. 67° bis. Modifica Art. 39.
Ord. N° 12220/2013	Modifica Ordenanza N° 10761 - Zonificación Anexo Ordenanza N° 8256/86
Ord. N° 10996/2006	Modifica el Art. 64° de la Ordenanza N° 8256 (Diversas Formas de Ocupación del Suelo). Modifica el Art. 119° de la Ordenanza N° 8060 (Fraccionamiento de Tierras) y el Art. 42° de la Ordenanza N° 8133 (Uso del Suelo).
Ord. N° 11201/2007	Modifica los Arts. 2°, 3° y 4° de la Ordenanza N° 11170 (modificatoria de los Arts. 52°, 54° y 55° de la Ordenanza N° 8256)
Ord. N° 12483/2015	Modifica Ordenanza N° 8256/86 - Ocupación de suelo: diversas formas

Anexo metodológico

El análisis del perfil productivo de la Ciudad de Córdoba se basó en metodologías de economía urbana. A continuación, se explican cada una de las metodologías utilizadas para el análisis:

Shift Share

Esta metodología analiza el desempeño por sector en la economía local en términos relativos a otra economía mayor de referencia. También sirve para analizar cuánto del crecimiento de empleo de una economía local puede ser explicado por el crecimiento de empleo nacional, por factores locales o por el mix de industrias en la economía local. Es una herramienta útil para medir la competitividad de sectores o de la economía local en su conjunto.

Para calcularlo primero hay que obtener las tasas de crecimiento de la economía local y la de referencia, y luego restar la tasa por sector de la economía de referencia a la tasa por sector de la economía local. Si el resultado es positivo, la economía local está creciendo más rápido que la economía de referencia en el sector específico, y viceversa. Es importante tener en cuenta que un sector puede tener una tasa de empleo decreciente y al mismo tiempo estar aumentando su nivel de producción porque podría estar gozando de una ventaja comparativa en ese sector.

El objetivo del análisis de shift share es indicar las tasas de crecimiento de las industrias de una región en relación a las tendencias nacionales y determinar el nivel de diversificación industrial. Este análisis permite analizar comparativamente tendencias nacionales y locales para determinar diferencias a lo largo de un período de tiempo. En ese sentido, es una herramienta práctica para guiar la focalización industrial y para entender y seleccionar las industrias clave en el desarrollo de la región.

Location Quotient (LQ)

Esta metodología mide el nivel de especialización y concentración industrial de la economía local. Compara el tamaño relativo de un sector en la economía local con el tamaño relativo del mismo en la economía nacional. Así, se puede saber si la economía local está más o menos especializada en algún sector en particular que el resto de la economía (Blenkush, 2015).

Para obtenerlo se calcula el ratio entre el porcentaje de participación de un sector en la economía local (en este estudio se realizó sobre el empleo) sobre el mismo porcentaje en la economía nacional. Si el resultado es mayor a 1 (menor a 1) significa que la economía local tiene una mayor (menor) participación de ese sector que la economía nacional.

Las ventajas de usar el LQ para el análisis sectorial es que permite identificar a los sectores que hacen competitiva a la economía regional. La especialización de los sectores en una región se puede medir usando diferentes variables como empleo, PGB, producción, inversión, salarios, I+D o habilidades y educación.

Economic Base Analysis

Esta metodología analiza la estructura económica y compara los sectores que satisfacen la demanda local y aquellos que “exportan” al resto de la economía. Permite conocer cuánto de la actividad económica es impulsado por la demanda local y cuánto por las exportaciones afuera de la ciudad, qué sectores sostienen las exportaciones de la economía de la ciudad y qué proporción de la fuerza laboral trabaja en sectores de exportación.

El indicador divide a la economía en dos sectores: el sector básico o exportador, que incluye todos los bienes y servicios producidos vendidos a consumidores fuera de la ciudad, y el sector no básico, que incluye todas las ventas en la economía local. Según el modelo, las ganancias generadas por las exportaciones son la principal fuente de crecimiento de una economía y determinan el nivel de empleo y tasa de crecimiento de los sectores de la economía local.

Para implementarlo, primero es necesario dividir entre sectores básicos y no básicos. Se puede hacer, por ejemplo, mediante la proporción de empleo por sector en la economía local en relación a la economía nacional y asumiendo que se categoriza como básico cualquier empleo por encima de la economía de referencia. Luego se calcula el ratio entre el empleo total de la economía local y el empleo en el sector básico de la economía local.

Acerca de los autores y las autoras



Las opiniones expresadas en este documento no reflejan necesariamente la posición institucional de CIPPEC en el tema analizado.

María Victoria Boix

– Directora del Programa de Ciudades de CIPPEC

Licenciada en Estudios Internacionales por la Universidad Torcuato di Tella y candidata a una Maestría en Administración y Políticas Públicas por la Universidad de San Andrés.

Paula Szenkman

– Directora del Programa de Desarrollo Económico de CIPPEC

Es licenciada en Economía por la Universidad de Buenos Aires (UBA), candidata a Magíster en Economía por la Universidad de San Andrés y posee un Posgrado en Agronegocios de la UBA.

Fernando Murillo

– Investigador asociado al programa de Ciudades de CIPPEC

Arquitecto, magíster en Planeamiento Urbano y Regional y doctor en Arquitectura y Urbanismo (FADU/UBA).

Agustín Chiarella

– Coordinador del Programa de Desarrollo Económico de CIPPEC

Licenciado en Ciencia Política por la Universidad de Buenos Aires. Es Magíster en Planificación y Política Urbana (University of Illinois) y Becario Fulbright (2019).

Nicolás Dino Ferme

– Coordinador del Programa de Ciudades de CIPPEC

Licenciado en Ciencia Política (Universidad de Buenos Aires). Candidato a Magíster en Antropología Social (UNSAM/IDES) y maestrando en Economía Urbana (Escuela de Gobierno/UTDT).

María Victoria Marco

– Coordinadora del Programa de Ciudades de CIPPEC

Licenciada en Relaciones Internacionales y en Ciencias Políticas (Universidad Católica Argentina). Candidata a Magíster en Economía Urbana (Universidad Torcuato Di Tella).

María Agustina Lacunza

– Analista del Programa de Desarrollo Económico de CIPPEC

Es licenciada en Economía por la Universidad de Buenos Aires. Maestranda en Economía Aplicada en la Universidad Torcuato Di Tella.

Antonella Barra

– Voluntaria del Programa de Ciudades

Estudiante avanzada de Licenciada en Relaciones Internacionales (UCC-Córdoba). Voluntaria en la Organización Argentina de Jóvenes para las Naciones Unidas (OAJNU).

El equipo de trabajo agradece a Guillermo Acosta, Andrés Michel, Micaela Favaro Leuci, Daniel Rey, Andrea Tumosa y Federico Banchio, de la Municipalidad de la ciudad de Córdoba por el intercambio y sus aportes a la investigación. Se agradece también a Ricardo Ruival, Marcelo Vicente y Alejandra Traffano de la Agencia para el Desarrollo Económico de la Ciudad de Córdoba por su apoyo para el desarrollo del taller de participativo.

Para citar este documento:

Boix, V., Szenkman, P., Murillo, F., Chiarella, A., Ferme, N., Marco, V., Lacunza, A. (noviembre de 2023). *Lineamientos para potenciar el desarrollo productivo y urbano de la ciudad de Córdoba*. Buenos Aires: CIPPEC.

Por medio de sus publicaciones, CIPPEC aspira a enriquecer el debate público en la Argentina con el objetivo de mejorar el diseño, la implementación y el impacto de las políticas públicas, promover el diálogo democrático y fortalecer las instituciones.

Los Informes de CIPPEC buscan presentar y difundir el trabajo que los programas realizan en el marco de sus proyectos con socios del sector público, privado y de organismos internacionales.

CIPPEC alienta el uso y divulgación de sus documentos sin fines comerciales. Las publicaciones de CIPPEC son gratuitas y se pueden descargar en www.cippec.org

¿QUIÉNES SOMOS?

CIPPEC es una organización independiente, apartidaria y sin fines de lucro que produce conocimiento y ofrece recomendaciones para construir mejores políticas públicas.

¿QUÉ HACEMOS?

CIPPEC propone, apoya, evalúa y visibiliza políticas para el desarrollo con equidad y crecimiento, que anticipen los dilemas del futuro mediante la investigación aplicada, los diálogos abiertos y el acompañamiento a la gestión pública.

¿CÓMO NOS FINANCIAMOS?

CIPPEC promueve la transparencia y la rendición de cuentas en todas las áreas de la función pública y se rige por esos mismos estándares. El financiamiento de CIPPEC está diversificado por sectores: cooperación internacional, empresas, individuos y gobiernos. Los fondos provenientes de gobiernos se mantienen por debajo del 30 por ciento del presupuesto total.

www.cippec.org



@CIPPEC



@CIPPEC



/cippec.org



/cippec