

CAPITULO URBANO

Introducción

La ciudad como estructura física, constituye el medio para el desarrollo de una comunidad, donde se conjugan los intereses, los sueños y la cultura y que determinan el proceso de construcción de un ámbito común.

En el marco que configuran las rutas nacionales 8 y 33 y las vías del ferrocarril, se desarrolla el crecimiento de la ciudad de Venado Tuerto.

El análisis de algunos aspectos que ayudan a interpretar el estado actual de la misma son :

Crecimiento de la Ciudad

Venado Tuerto fue fundada por Eduardo Casey el 2 de junio de 1883 y el trazado del pueblo fue aprobado por el Gobierno Provincial, según Decreto del 26 de abril de 1884.

Como tantas otras ciudades, Venado Tuerto se ha organizado en base a tres elementos fundamentales: Una cuadrícula de calles y manzanas, una plaza central y ejes de circulación principales.

Nació con el trazado típico heredado de la colonización española y a partir de una plaza que tenía el carácter de principal elemento central al cual, en teoría, deberían volcar los principales edificios públicos y administrativos (fig.1). El fundador localizó cuatro plazas en los vértices del área a urbanizar a fin de fortalecer la solidez del trazado e insinuar un futuro crecimiento repetitivo, basado en ese esquema de manzana cuadrada y una estructura vial ortogonal, solo jerarquizada en los ejes principales.

La llegada del ferrocarril en 1890 y la localización de la estación hacia el SE del núcleo fundacional, transformó la organización original de la ciudad en la medida que conformó un límite con un planteo distinto, de patrones ingleses, que no coincidía con la trama ya existente. (fig.2)

La estación se transformó en un nuevo ingreso a la ciudad, por el que pasaron la mayoría de los inmigrantes que promovieron un importante crecimiento. De tal forma, se constituyeron dos sectores urbanos distintos, uno a cada lado de las vías, conformando un polo de crecimiento que no tuvo en cuenta el planteo original.

De tal forma, el esquema fundacional de crecimiento centrífugo, desde la plaza central hacia los bordes, se modifica y la ciudad se consolida predominantemente sobre los ejes que vinculan la gran plaza central y la estación (hoy Av. Alem y calle Belgrano). (fig.3) Esta conformación se mantiene hasta la década de 1930.

Ningún hecho posterior pudo variar este esquema; sólo direccionar la trama urbana de acuerdo al magnetismo que éste tuviera según la época. (fig.4)

El apogeo de la región como productora y exportadora de granos y el paralelo incremento de la utilización del transporte automotor, convirtieron a la ruta 8 en un corredor atractivo para actividades de servicio que tensionó el desarrollo y consolidación de la ciudad hacia ese sector. Este proceso se intensificó, hacia la década de 1960, con la aparición de establecimientos industriales, fundamentalmente del sector metalmeccánico sobre esa vía. (fig.5 y 6)

La trama de la ciudad, respondió a distintos hechos que no escapan al contexto histórico, produciendo situaciones que fomentaron su crecimiento, haciéndola susceptible de un

PLANO DE LA CIUDAD

1900

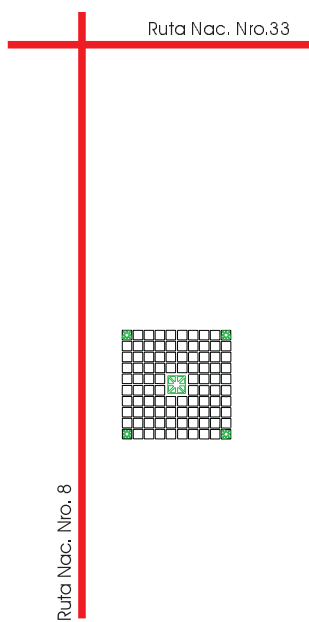


Fig. 1

PLANO DE LA CIUDAD

1910

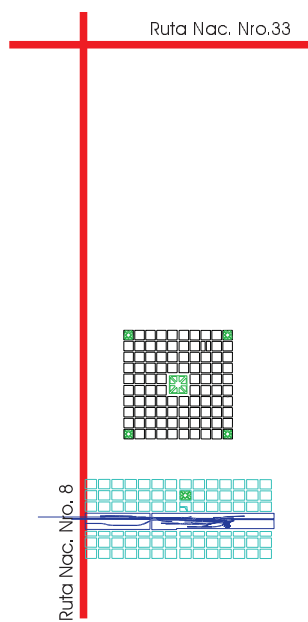


Fig. 2

PLANO DE LA CIUDAD

1920

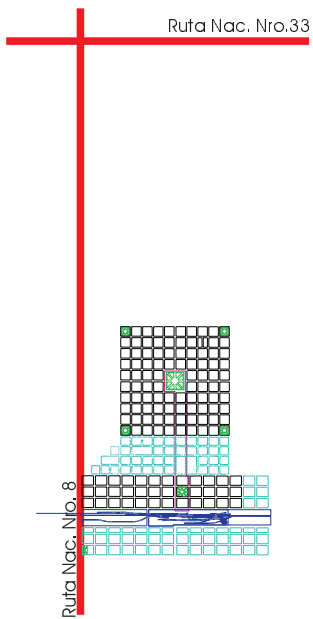


Fig. 3

PLANO DE LA CIUDAD

1930

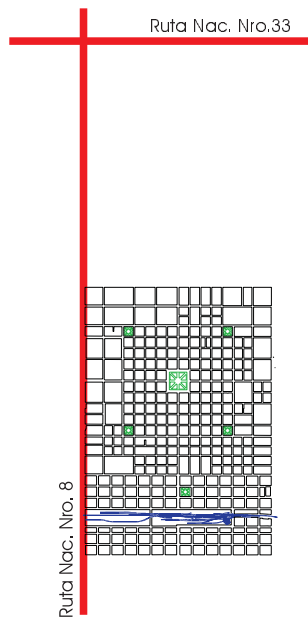


Fig. 4

PLANO DE LA CIUDAD
MUNICIPALIDAD DE VENADO TUERTO

1950

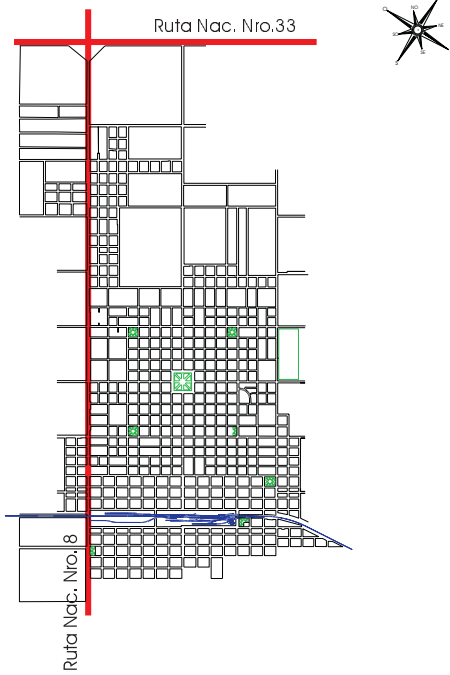


Fig. 5

PLANO DE LA CIUDAD
MUNICIPALIDAD DE VENADO TUERTO

1960

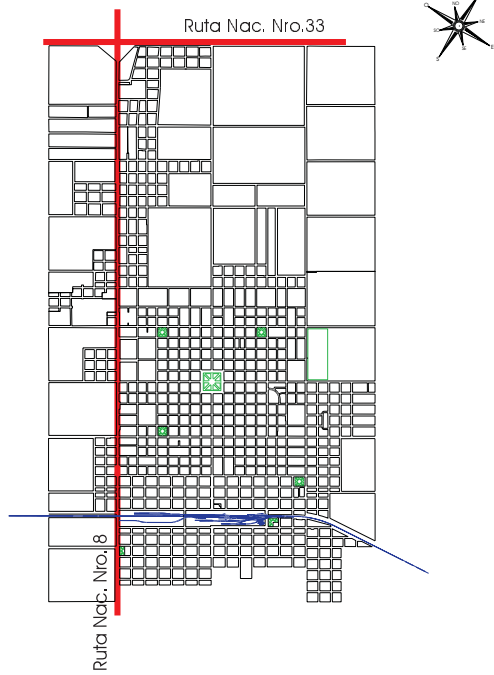


Fig. 6

PLANO DE LA CIUDAD
MUNICIPALIDAD DE VENADO TUERTO

1980

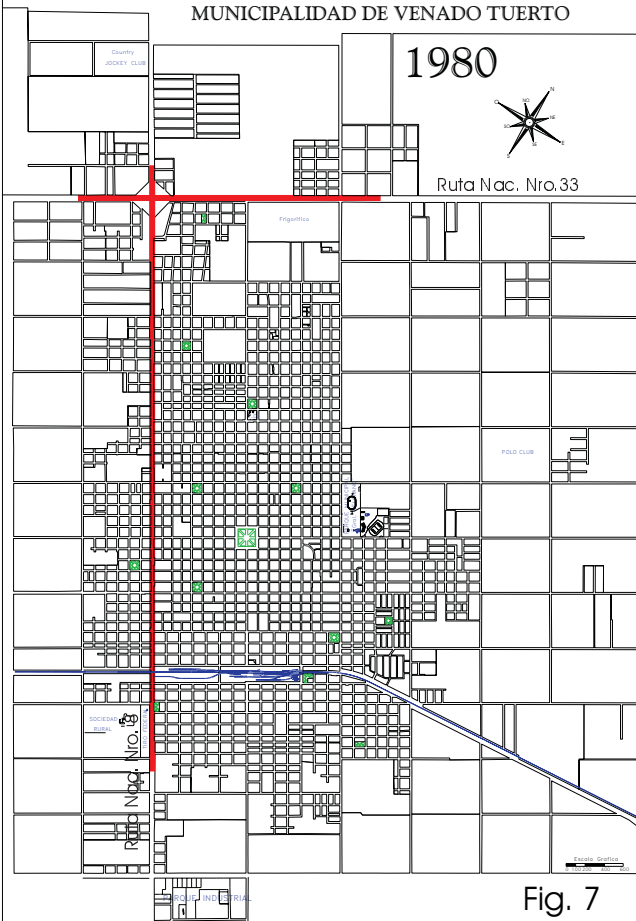


Fig. 7

PLANO DE LA CIUDAD
MUNICIPALIDAD DE VENADO TUERTO

1990

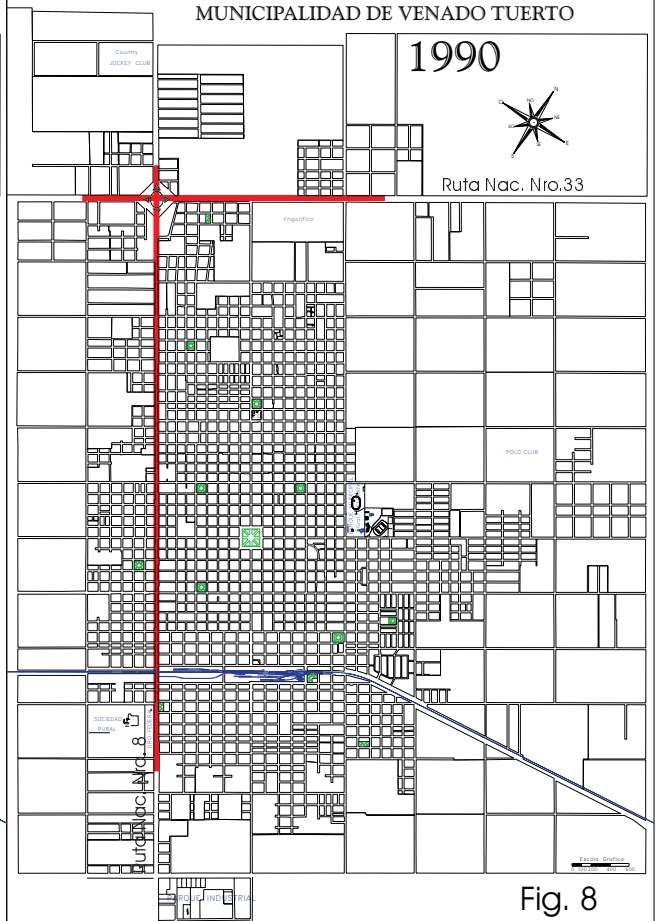


Fig. 8

modelo extensivo de baja densidad.

El traslado de la Terminal de Omnibus, en la década de 1970, la apertura de la Av. Chapuis y la desaparición del ferrocarril como medio de transporte de pasajeros, logró desplazar hacia el NO el eje central y el sentido de crecimiento de la ciudad.

Con la aparición de los primeros barrios masivos de viviendas a principios del 70, la ciudad se expande hacia nuevas áreas, preferentemente hacia los márgenes NE y NO de la ciudad, así se rompen los límites de alguna forma compactos que la trama conservaba hasta esa época.

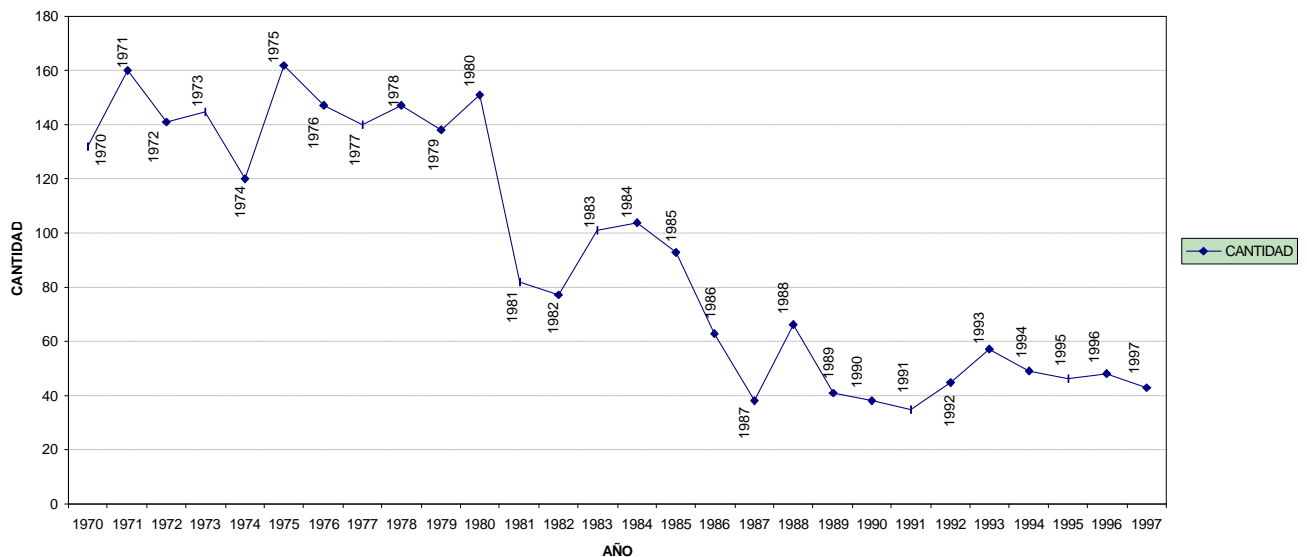
El fuerte crecimiento de la población, la aparición de actividades industriales, los usos residenciales de tipo esporádico en zonas periféricas y la especulación inmobiliaria alrededor de los planes de viviendas generó el crecimiento de la trama urbana de manera poco controlada y con un patrón de muy baja densidad.

A fines de la década del 70, la disponibilidad de tierras en radios más cercanos al área céntrica y la oferta de nuevos planes de vivienda, giró decididamente el sentido de crecimiento, ocupando los sectores ubicados al NE, áreas que se consolidan racionalmente, salvo alguna excepción. (fig.7 y 8)

Los emprendimientos de urbanización, ya sea a través de conjuntos de viviendas planificados o a través de loteos tradicionales, muestran que solo aquellas iniciativas que se realizaron en conjunto con la provisión de la infraestructura básica de servicio, fueron los que pudieron generar un desarrollo calificado en su entorno.

En el contexto del último gobierno de facto, la especulación inmobiliaria, se afianzó alrededor de los planes masivos de viviendas, a tal punto, que en los tres años posteriores a la puesta en vigencia del Plan Regulador del '76, que determinaba los nuevos límites del área urbana, se incorporaron a través de los Decretos-Ordenanzas, 911/76, 930/77, 931/77, 970/78, 971/78, y el 1004/79, **300 ha** más y se redujeron las dimensiones mínimas de los lotes, en los distritos de baja densidad en un 40 % posibilitando generar mayor cantidad de lotes en la misma superficie, Causa fundamental de la dispersión y sobredimensionamiento de la trama urbana de la ciudad.

MENSURAS INGRESADAS EN LA MUNICIPALIDAD DESDE EL AÑO 1970



Con el objeto de visualizar los efectos de la especulación inmobiliaria de los '70, alentada por el crecimiento de población de los '60, se graficaron la cantidad de mensuras ingresadas en el catastro municipal desde 1970 hasta nuestros días. Debe mencionarse, que con anterioridad a ese año, no se cuenta con datos estadísticos, ya que no era obligatorio la inscripción de las mensuras en el municipio.

El modelo de manzana cuadrada se repitió hasta la aparición de los primeros planes masivos de viviendas, los que utilizaron dimensiones rectangulares con el objetivo de unificar el tamaño de los lotes y obtener mayor rendimiento; lo que forzó a su vez, la repetición de esta tipología a los emprendimientos futuros en la intención de mantener la continuidad de las trazas viales.

La década del '80, igual que la anterior, fue productiva en planes de vivienda, ya que en cada período se construyeron aproximadamente 800 unidades habitacionales. La ubicación de los emprendimientos contribuyó a la consolidación de los límites urbanos existentes aunque no siguieron un patrón homogéneo y algunas de las localizaciones fueron inadecuadas en términos urbanísticos.

La dispersión urbana mejoró parcialmente a partir de los planes de vivienda antedichos. Sin embargo estos emprendimientos no alcanzaron a consolidar una periferia cuya característica principal es su bajo nivel de urbanización que contrasta de manera notoria con el sector central que cuenta con los servicios de infraestructura urbana completa.

Causales de influencia

Se reconocen algunas causales de fuerte influencia en el desarrollo de la ciudad:

Ferrocarril: Típica pantalla urbana escasamente perforada, que a principio de este siglo contenía la dinámica de los pueblos. Finalizando el mismo, el servicio para la ciudad es irrelevante.

Este límite físico y virtual, es determinante en la relación interbarrial, en la continuidad del esquema circulatorio, en la estructuración de la ciudad y en el sentido de la integración urbana.

No es casual, que por la densidad de población y edificación de algunos sectores de los barrios que separa el ferrocarril, la infraestructura de servicios esta muy atrasada.

Terminal de Omnibus: Su nuevo emplazamiento a mediados de la década del '70, coincide lógicamente con la apertura de la Av. Chapuis, hasta la Ruta 33, actuando como disparador del crecimiento hacia el NO, intensificando y extendiendo la dinámica urbana sobre el eje principal de la ciudad. La futura normativa deberá dejar claramente establecido, que calles cumplirán el rol de accesos y egresos a la ciudad desde las rutas para el transporte de pasajeros.

Frigorífico Centenario: Establecimiento de magnitud, localizado al NO, en zona periférica, que actuó como generador de movimiento y consecuente influencia en el desarrollo de su área inmediata. Luego, factores ambientales negativos propios de su actividad, atenuaron la consolidación de la zona. Es por ello, que debería considerarse una normativa específica para la totalidad del predio, desalentando posibles loteos, ya que gran parte de él no se utiliza para la actividad, sino como fuelle y separador de su entorno, atenuando el nivel de molestias que produce.

Barrio Cibelli: En realidad todos los planes masivos de viviendas fueron causa de crecimiento de la trama, pero este barrio fue el más significativo de ellos por ser el primer proyecto de viviendas materializado con infraestructura urbana completa, convirtiéndolo en el polo de crecimiento más firme y calificado, que modificó el sentido de crecimiento de la ciudad. Hoy con paisaje propio y atractivo

Parque Industrial: Su implantación no marcó una tendencia en el crecimiento de la ciudad, pero sí colabora con una lenta erradicación (aún atrasada) de algunas industrias de la zona urbana. Hoy se está consolidando y prevista su futura ampliación. Debiendo considerarse su disponibilidad para ajustar los traslados industriales pendientes. Recordando la importancia que tiene en las infraestructuras de servicios, que los grandes consumidores estén agrupados, para un uso racional de las mismas.

Detonantes latentes: El Polo Club, la Soc. Rural y el Hipódromo, son instalaciones de distintas características, pero tienen en común su estética ambiental y el alto costo de mantenimiento en función de su uso.

Su condición de propiedades privadas semi-públicas, no las hace objeto directo de este análisis, pero su refuncionalización sería generadora de actividades recreativas, sociales y de servicios con su consecuente influencia en la dinámica de la ciudad.

Detonantes disponibles: Chacra 38, Area Recreativa Norte, y Terrenos del Ferrocarril. Se caracterizan por ser espacios ociosos de mucha importancia en la estructura urbana. El primero de ellos, es la reserva de tierra más importante que hoy dispone la Municipalidad, fundamentalmente para planes de vivienda y consolidar el área sur de la trama.

Las otras dos, requieren de distintas gestiones previas para su consideración como espacios públicos a proyectar.

Detonantes inminentes: Club de Campo La Cheltonia S.A. Este reciente emprendimiento, con características habitacionales novedosas para esta ciudad, está en el proceso de construcción de sus infraestructuras de servicios, si bien no se ha iniciado el de las viviendas, promete potenciar estéticamente el acceso norte sobre la Ruta 8.

Detonantes hipotéticos: Desvío de la Ruta 8. Al día de la fecha, parece desestimado el proyecto de autopistas impulsado por el gobierno nacional, que hacía determinante el traslado de la ruta por fuera del área urbana. No por ello debe olvidarse de los múltiples trastornos que ocasiona en su paso, debiendo debatirse otras alternativas. A tal punto, que en el Taller Urbano-Ambiental fue un tema recurrente; ya sea desde su condición de límite para la integración de los Barrios Rivadavia y Juan XXIII y Tiro Federal y por los trastornos en el tránsito, la seguridad y la desjerarquización vial.

Estructura urbana y circulatoria

La estructura urbana de la ciudad reconoce como componentes las siguientes áreas:

Area Microcentro: Se define como el área comprendida por las dos calles principales (Belgrano y San Martín) y sus transversales; la primera fundamentalmente comercial y la segunda predominantemente financiera y de servicios.

Es el espacio de mayor densidad de actividades, de mayor dinámica comercial y de socialización de la ciudad. El grado de consolidación es completo y si bien el proceso de renovación es sostenido, siempre dentro del mismo perfil urbano; solo se destacan algunos edificios en altura que rompen la homogeneidad edilicia, sin situaciones intermedias. Este sector requiere la reglamentación y el control de algunos aspectos que desordenan el espacio, con tendencia creciente, como marquesinas, carteles publicitarios, etc.

Area Central: Determinado por el cuadro de 52 manzanas que definen las calles Moreno, 9 de Julio, Saavedra y Rivadavia. Lo caracteriza el movimiento propio del entorno inmediato del microcentro, pero con muy buena calidad espacial y ambiental, con actividades predominantes de comercio y habitación. Cuenta con lugares caracterizados por edificación significativa en la vida de la ciudad, de jerarquía y calidad patrimonial.

Contiene la mayor parte de las actividades públicas y privadas que componen el equipamiento institucional y social, concentrando junto al microcentro la dinámica de la ciudad.

Area Consolidada: Corresponde a un sector de 400 manzanas, excluida el área céntrica, que conforman el marco de referencia para determinar los niveles de mayores estándar de esta ciudad y que cuentan con todos los servicios de infraestructura. El uso predominante es el residencial unifamiliar y su consolidación es del 98 % y si bien tiene zonas de mayor calidad espacial que otras, el promedio del sector es alto.

Area a consolidar: Esta determinada por la fuerte expansión de la trama en la década del 70 y con densidades de edificación del 50 % en los puntos de mayor consolidación. Solo el sector sur de la ciudad, mostró subsectores con densidades más importantes de las previstas y por lo tanto con mayor atraso en las infraestructuras.

Estas zonas a consolidar, solo cuentan con los servicios de recolección de residuos, riego de calles y zanjeo (servicios municipales).

Areas Suburbanas: Se concentran en el NO de la ciudad y corresponde a sectores que inicialmente se ubicaron fuera de los límites de la trama, como barrios de quintas de uso de fin de semana. Actualmente se están consolidando como barrios residenciales permanentes de características propias, con edificación rodeada de parque, sin medianeras ni cercos de material y sacrificando servicios en favor de mayor tranquilidad y espacio, con muy buena vegetación. Es una tendencia en crecimiento que ha alentado el proyecto del primer club de campo de la ciudad (Country Jockey Club).

Estructura circulatoria

Desde el punto de vista de su condición de centro regional y localidad de paso de un sistema mayor de ciudades, Venado Tuerto se apoya en un esquema vial de dos rutas nacionales, que a su vez son tangentes a la trama urbana. Ambas rutas forman un límite relativo al tejido urbano y son conectoras de innumerables accesos a la ciudad. En particular la Ruta Nac. 8 se comporta como una avenida del esquema circulatorio local, que genera tantos accesos como bocacalles cruza en su recorrido urbano, desmejorando la escasa jerarquización vial.

La presencia de la ruta dentro del área urbana, con su carácter de vía rápida y de paso en un entorno de comercio regional, hoy es un problema de difícil solución local. La reglamentación que prevé un retiro de edificación de 10 metros a ambos lados, posibilitaría resolver algunos problemas de tránsito y seguridad que ocasiona la ruta, pero hasta la actualidad no llegó a concretarse un proyecto que permitiera alcanzar ese objetivo.

Este retiro de edificación, hoy se encuentra en situación crítica. Concluyendo en el Taller No 2 ([Urbano-Ambiental](#)) que la antigüedad de la normativa sin una respuesta al problema, ha inducido a las primeras transgresiones del mismo. Lo cierto es que el paso de la Ruta 8 por la ciudad requiere una solución, como también el blanqueo de esta previsión de los 10 m.

La importancia regional de esta ciudad es palpable en la observación del movimiento cotidiano, que excede el de una ciudad de casi 70.000 habitantes.

La dinámica de sus actividades se incrementa notablemente en los horarios comerciales, escolares o de recreación, lo que implica considerar su estructura en función de sus alternativas como prestadora de servicios. La calle principal, en los meses de verano y durante los fines de semana, se cierra al tránsito vehicular para convertirse en peatonal, lo que genera una intensa actividad social, aunque con incremento en los problemas de tránsito.

Esta situación se ve potenciada, a causa de la escasa jerarquización vial, en una de las ciudades de mayor relación de vehículo por habitantes (2,8 hab.x veh.). En el desarrollo

lineal del área céntrica, cualquier traslado de SO a NE, o viceversa, seguramente atravesará el centro por cualquiera de sus calles transversales, todas dan igual o casi igual.

Calidad Ambiental

La plaza principal, el arbolado público, la escala de ciudad y el Parque Municipal, determinan junto a otros factores, una de las características sobresalientes de Venado Tuerto: su calidad ambiental urbana.

Su perfil es muy homogéneo y bajo, permitiendo la identificación rápida de aquellos edificios o sitios referenciales que hacen a la identidad cultural de la comunidad. Solo unos pocos edificios de propiedad horizontal se destacan en el contorno de lo edificado, rompiendo el equilibrio del paisaje y poniendo en evidencia la escala humana de la ciudad.

La fuerte presencia de la gran plaza central, en el esquema fundacional, demuestra la intención de un espacio social, fuertemente convocante, lo que nunca llegó a concretarse por la combinación de dos causas: a) una plaza tradicional de cuatro manzanas, en una ciudad media, pierde escala como equipamiento social; más aún cuando en sus casi 1000 m de contorno contiene escasos elementos convocantes; b) las actividades principales del centro, se desarrollan fundamentalmente en la calle Belgrano y San Martín en forma de corredores lineales. Pero sin lugar a dudas, desde el punto de vista ambiental y estético es el orgullo de sus habitantes.

El resto de las áreas verdes de la ciudad tienen una calidad dispar tanto en materia de equipamiento como de forestación y no logran conformar un sistema estructurado de espacios de recreación.

Después de los años '80 se materializan varias plazas y patios urbanos sin dejar de ser hechos puntuales poco estructurados.

Sí bien es cierto que la relación de superficies de espacio verde por habitante, no alcanza los valores aconsejados por los parámetros internacionales, también es cierto que el arbolado público es tan importante que sumado a las áreas verdes privadas semi-públicas y las propias del entorno de lo edificado, conforman un paisaje equilibrado, que disimula esta carencia y por lo contrario otorga muy buenas sensaciones ambientales. También debe mencionarse, que esos valores internacionales se suponen ideales para grandes ciudades y no para una ciudad intermedia rodeada de campo.

El arbolado público es el resultado de una firme política de conservación y plantación que se mantiene desde hace varios años en la Municipalidad. La cantidad y la variedad de especies son un gran aporte a esa calidad espacial y ambiental del sector urbanizado de la ciudad

En los bordes del área urbana hay arboledas o barreras contra viento privadas, que aportan al conjunto y sería deseable preservar. Esta condición de arboleda privada que hace muy difícil su reglamentación o protección, debería ser prevista con elementos similares, fundamentalmente en las avenidas de circunvalación; anticipando una situación que se vislumbra a no muy largo plazo como la intervención en estas "calles anchas", a futuro estructurales en el esquema de la ciudad. Por otro lado, las plantaciones en estas avenidas, ya están indicadas en nuestra reglamentación como barreras naturales frente al parque industrial y los vientos del sur.

Uno de los aspectos sobresalientes del Taller N° 2 (Urbano-Ambiental), fue la importancia

asignada a una cuestión difícilmente mensurable, por lo menos técnicamente, como los problemas de convivencia a partir del déficit de formación ética y ciudadana. Que se pone en evidencia en el tránsito, en el uso y cuidado de la calle y los espacios públicos, en el respeto a los demás, y que atentan contra la calidad de vida, que merece desde lo individual una reflexión.

A los efectos de analizar la disponibilidad de áreas verdes, deben mencionarse en particular, tres grandes espacios abiertos, que por sus dimensiones, ubicación y/o potencialidad, son los que merecen mayor atención para configurar decisivamente el paisaje de la ciudad.

Parque Municipal Gral. Belgrano, es el más grande espacio público recreativo y deportivo, que sumado a su lindero Club Centenario, conforman un sector abierto de 30 ha. y que cuenta con proyecto para su ampliación y refuncionalización de las áreas que dejarán vacantes, la erradicación de las fábricas de tubos y ladrillos block municipales. Acondicionar este parque a los nuevos requerimientos del hombre, no es una inversión inmanejable para las arcas municipales.

El Parque tiene hoy algunos problemas a tratar como: el equipamiento, los límites y la seguridad. No está promocionada su utilización, por lo tanto, no está internalizado su uso por parte de la comunidad.

En distinta situación se encuentran los otros dos grandes predios que deben ser considerados.

Terrenos del Ferrocarril: Los terrenos ferroviarios se encuentran adyacentes al sector urbano de mayor densidad habitacional, que calificándolo con actividades recreativas y comerciales de esparcimiento, puede transformarse en un espacio de uso muy importante, con un paisaje de calidad ambiental integrado a la ciudad, facilitando la relación entre ambos márgenes. En Total alcanzan una superficie aproximada de 22 ha. Las construcciones existentes de la actividad original son de un valor arquitectónico e histórico de importancia, hoy abandonadas. Su reciclado como contenedores de actividades culturales y recreativas, sería lo apropiado para recuperar el espacio y refuncionalizarlo para la comunidad, sin agredirlo con exceso de construcciones modernas.

Su extenso trazado brinda una inmejorable oportunidad para transformarlo en un recorrido de agradables características ambientales.

Ante el desinterés de la concesionaria, estos terrenos, se han convertido en un inmenso baldío que corta la ciudad, transformado en tierra de nadie. Que por tratarse de territorio federal, no resultó en la práctica, de injerencia municipal. Pero estos predios, deberían ser incorporados a la reglamentación correspondiente. De hecho, en el marco de la Ley 24.146, que posibilitó a los Municipios en el año 1993, solicitar los inmuebles vacantes del Estado; ponía como condición, entre otras, otorgarle al inmueble solicitado, la mejor zonificación reglamentaria municipal de su entorno inmediato, con el objeto de integrar los adecuadamente a la ciudad.

Con el mismo concepto, los predios del ferrocarril que ocupan empresas particulares como las plantas de acopio de cereal y que no utilizan este medio de transporte desde hace muchos años, son un obstáculo para la integración de la ciudad y de estos predios al área central, por el contrario, merece un profundo análisis su incorporación a la zonificación urbana.

Cabe destacar, que en el Taller Participativo N° 2 (urbano-ambiental) se hizo mención específica sobre la necesidad de traslado de las plantas de acopio, fuera del área urbana. Los predios del ferrocarril son un sector urbano de suma importancia, que se deberían acotar en sus límites ferroviarios, integrar y recuperar al uso de la ciudad.

Area Recreativa Norte: Bajo natural que cruza la zona NO. de la ciudad, con límites

definidos a partir de una cota altimétrica mínima edificable que deberá revisarse.

En el Plan Regulador del año '76, se la denomina Area Recreativa Norte y prohíbe su ocupación con construcciones por ser área inundable. Todo el sector está subdividido en lotes de distintos tamaños, que pueden venderse y transferirse aunque reglamentariamente no son edificables.

Así mismo los límites de este sector deberían ser redefinidos, ya que a partir de las obras de desagües pluviales y el mismo sistema general proyectado, han modificado las áreas inundables. La definición de sus límites, proyectos, actividades, etc. queda sujeto a la erradicación del basural municipal.

Sin embargo podría avanzarse en el canje de terrenos por algunas reservas municipales aisladas, sin demasiado valor para proyectos municipales, a los efectos, que a futuro, se cuente con un porcentaje de tierras públicas más conveniente para iniciar un proyecto. Hoy la mayor parte de su superficie es privada.

Por su ubicación y magnitud, aproximadamente 90 ha, el sector tiene un gran valor potencial, tanto en materia de oferta recreativa, deportiva y social, como desde el punto de vista de su contribución al mejoramiento de la calidad paisajística y ambiental de la ciudad.

Por último, aunque por fuera del área urbana, merece una mención particular, la Laguna del Hinojo, que por su ubicación a solo seis kilómetros de la ciudad, puede convertirse en un espacio recreativo con cualidades distintas, fundamentalmente para la pesca, camping y observación de la naturaleza. La limitación del uso está dada por el hecho que las 494 ha de laguna y rivera, fueron expropiadas con el objeto de servir de área de retención del volcado de los desagües de la ciudad.

Elementos Referenciales

Venado Tuerto cuenta con abundantes elementos referenciales y simbólicos que califican y caracterizan su paisaje, en función de su singularidad y significación. A modo de ejemplo, tomaremos los dos ejes de simetría de la Plaza Principal

El eje Chapuis-Alem, es el más abundante en hitos urbanos. Es uno de los accesos más importantes de la ciudad, que en su recorrido cose la Terminal de Omnibus y la Plaza Italia. La Escuela Normal y Profesorado. Muy cerca, la plaza San Martín, con su entorno: Iglesia Metodista, Colegio Santa Rosa Centro Cultural, Catedral y Club Emp. de Comercio, ACA y Secret. de Hacienda. Luego la Av Casey con su frondosa arboleda de tilos; la esquina de Mitre con el gimnasio de la escuela, la oficina de Boyle Hnos con todo lo que representa en la historia de los consignatarios de ganado, el chalet My Flower de la misma familia y la Escuela 496; el Patio 26 de Abril, una nueva tipología de espacio público. La Av. Alem y el boulevard con sus palmeras rematando con el edificio de Vía y Obras. Potencialmente con la alternativa de llegar hasta la Ruta 8, previo paso por el Parque Industrial La Victoria.

El eje de las Av. Jujuy-Marconi-Yrigoyen, comienza con los conjuntos de viviendas FONAVI y Barrio Parque BID, sigue con el Club Centenario y el Parque Municipal Gral. Belgrano que conforman un hito recreativo y deportivo. El Pasaje Pedro Zar con el olivo centenario. El Hogar Santa María; la Municipalidad y el Colegio Santa Rosa, se ubican en la única esquina con sus cuatro ochavas originales. La Iglesia Metodista frente a la Plaza San Martín con el entorno antes mencionado, superando la misma, el Colegio Sagrado Corazón enfrenteado a una manzana a la espera de convertirse en plaza y el Arco de Entrada a la ciudad llegando a la Ruta 8.

Estos dos últimos párrafos que parecen una mera enumeración de edificios, no solo son el soporte de sus ejes sino también la caracterización de la ciudad, que por cierto son de valor estético y cultural que merecen un tratamiento especial.

En los últimos cinco años, se refaccionaron y refuncionalizaron muchas viviendas antiguas, con excelentes resultados.

El sector urbano, entre las calles Rivadavia y Sarmiento, fundamentalmente en el área central, abundan las construcciones antiguas, prestas a la renovación y ubicadas inmejorablemente. Es por ello, que parecen ser el blanco de las inversiones inmobiliarias de aquellos que desean construir con muy buena ubicación o refaccionar un edificio de valor estético y/o cultural. Mereciendo atención desde lo legislativo, para no lamentar a corto plazo, edificios en altura y entre medianeras, que modifiquen las características no solo del sector, sino de la ciudad toda y la pérdida del patrimonio arquitectónico.

Actualmente funciona la Comisión de Preservación del Patrimonio Arquitectónico y Urbano, que trabaja desinteresadamente en el tema, pero requiriendo para la concreción de sus objetivos, una normativa que acompañe este nuevo escenario.

Percepciones

A la hora de valorar los aspectos relevantes que caracterizan la dimensión urbana de la ciudad, no solo revisten importancia fuentes técnicas y cuantitativas de información, sino que además, surgen como elementos significativos, las percepciones y apreciaciones de sus habitantes, como protagonistas de la vida cotidiana.

Es así, que mensurar cuestiones que tienen su origen en el imaginario social, resulta sumamente complicado técnicamente.

El Equipo Técnico, conjuntamente con el cuerpo docente de la Sección Geografía del Instituto Superior de Profesorado No 7, llevaron a cabo un ejercicio exploratorio con el objetivo de indagar las percepciones y sensaciones de los venadenses, en cuanto a los aspectos positivos y negativos de la ciudad, a los que ellos le asignan mayor importancia. Este trabajo fue realizado mediante la colaboración de alumnos de establecimientos educativos de nivel medio, quienes hicieron extensiva la consulta a sus padres.

Sin considerarlo del rigor técnico que requiere una encuesta por muestreo, 183 personas contestaron el cuestionario preparado. Las mismas residen en diversas zonas de la ciudad.

El objetivo central de este ejercicio, radicó en corroborar los datos del prediagnóstico y las opiniones surgidas de los talleres participativos con respecto a la ciudad, teniendo en cuenta las múltiples instancias que se entrecruzan en su definición.

En cuanto a las características positivas, adquieren especial relevancia tres aspectos: los espacios verdes con que cuenta la ciudad, destacándose especialmente la Plaza San Martín como lugar referencial. Los servicios públicos, teniendo en cuenta en esta categoría la iluminación, la limpieza de las calles y la recolección de residuos. Por último son consideradas como cualidades favorables, la variedad de amenidades, en cuanto a posibilidades de recreación, esparcimiento y actividades culturales y su centro comercial .

Acerca de los aspectos negativos de la ciudad, se destaca la preocupación por cuestiones vinculadas a la calidad de vida de los habitantes, tales como el basural, la falta de agua potable y en menor medida el deficiente escurrimiento de los desagües pluviales en algunos sectores de la ciudad.

La segunda categoría negativa, son el tránsito en el centro y la falta de infraestructura en las calles de tierra.

Con respecto al tema seguridad, debe mencionarse, que sí bien no ocupa un lugar preponderante, es notable la preocupación colectiva por el crecimiento de la inseguridad.

Los lugares más atractivos de la ciudad (barrio, calle o zona) resultan ser el Barrio Provincias Unidas (más reconocido como barrio Cibelli); la calle Belgrano, el Barrio

Parque Español y la Plaza San Martín.

Los lugares más concurridos como espacios de recreación y esparcimiento dentro de la ciudad, son las plazas; los diferentes clubes con que cuenta Venado Tuerto y los alrededores del cruce de las Rutas Nacionales 8 y 33, que incluye la Reserva Educativa El Venado, los costados de las rutas y paseos por los barrios residenciales de esa zona (Los Pinos, Los Robles, etc.).

En cuanto a los lugares más frecuentados, para los mismos fines en la región, cobran significativa importancia los balnearios de Villa Cañas, Melincue y Teodelina.

Las ciudades más frecuentadas intra o extra región son Buenos Aires y Rosario, siendo los motivos principales de los viajes, los de índole familiar, laboral y salud

Si bien el objetivo central de la encuesta fueron las percepciones, se aprovecho para sondear la procedencia de los encuestados. Verificándose con exactitud, los valores estadísticos que indican que casi 2/3 de la población no son nativos.

Posibilidades y limitaciones del crecimiento urbano

Capacidad locativa actual

Las normas y reglamentaciones vigentes determinaron un modelo de crecimiento, con discontinuidad en la ocupación del suelo y consecuentemente escasa densidad, que impidió el crecimiento de la ciudad acompañado de las infraestructuras básicas.

Como se expuso anteriormente, la ciudad sufrió un fuerte crecimiento expansivo en la década del '70, producto de la atracción de población rural y de otros centros urbanos menores y de una política oficial de incorporación descontrolada de tierra especulativa al radio urbano.

En una visión global de la planta urbana actualizada, se ve una trama muy regular, que solo muestra claros en los bordes y en el Área Recreativa Norte. Pero la superposición de lo edificado con a esa trama, nos da la lectura real de la densidad y utilidad de la misma, permitiéndonos definir que la trama urbana es extendida y con muy baja densidad.

A este efecto se desarrolló un estudio que permitiera evaluar la capacidad de urbanización y alojamiento de población que tiene actualmente la planta urbana, de manera de aprovechar racionalmente la superficie ya habilitada para usos urbanos y las inversiones existentes.

El estudio se realizó inicialmente, determinando la superficie y la cantidad de lotes edificados, no edificables y los baldíos del área urbana. Los resultados son los siguientes:

LOTES DE LA CIUDAD EN ZONA. URBANA		
LOTES	SUP. TOTAL (m2)	CANT.
BALDÍOS	6,630,561,74	9132
EDIFICADOS	7,898,077,77	19986
NO EDIFICABLES	1,660,391,86	621
TOTALES	16,189,031,37	29739

Si el primer análisis es la cantidad de lotes baldíos disponibles en relación a los edificados, parece razonable que el 30 % de los lotes (9.132) estén disponibles, el 67 % edificados (19.986) y un 3 % muy escasos (621) los no edificables, considerando que en estos últimos están incluidos los terrenos del Area Recreativa Norte, plazas, etc.

Pero la lectura es muy distinta si se observa la columna de las superficies:

El 41.2 % (6.630.561,74) son baldíos, el 48.8 % (7.898.077,77) son edificados y el 10 % (1.660.391,37) son potenciales áreas verdes, recreativas o de esparcimiento.

Lo que explica la hipótesis de una trama dispersa con baja densidad y que Venado tiene espacio disponible para potenciar su calidad ambiental con una estructura de espacios verdes importantes.

Pero si el objetivo es fundamentalmente saber cual es el espacio vacante del área urbana; estos datos son muy globales para su utilización en forma concreta, por ello se dividió la zona estudiada, en cinco sectores.

LOTES BALDIOS		
ZONAS	SUP. TOTAL (m2)	CANT.
CENTRO	168.973,48	517
NORTE	2.427.101,86	4026
SUR	1.919.984,68	1938
ESTE	1.484.510,69	1462
OESTE	629.991,03	1189
TOTALES	6.630.561,74	9132

También se deduce que el sector centro, que son 450 manzanas, esta consolidado y los 517 lotes están en su mínima expresión; no se pueden subdividir. Mientras que los de las otras zonas forman fracciones de diferentes dimensiones que requieren ser subdivididas. De tal forma, el cálculo de alojamiento potencial de población, debe considerar de manera separada los lotes del área central de los demás.

En esta línea de pensamiento, los lotes disponibles para radicar viviendas en la zona periférica resultan del siguiente cálculo:

La primera consideración sería que hay 6.630.561,74 m2 de baldíos, que si se les descuenta un 20 % para futuras calles; 15 % para equipamiento y 15 % para otros usos, nos quedan 3.500.000 m2 de lotes baldíos para viviendas unifamiliares. Que si le asignamos un lote promedio de 350 m2 (el mínimo es de 250 m2), indica la disponibilidad de 10.000 lotes; que si se les destina hipotéticamente 3,1 habitantes por lote que es el promedio del último censo, daría una capacidad locativa en la ciudad de 31.000 nuevos habitantes.

Sin embargo el cálculo final debe incluir los 517 lotes baldíos del área central, que con el mismo promedio de habitantes por lote, alcanza una población de 1.600 nuevos habitantes.

La conclusión final es que la ciudad de Venado Tuerto, en forma teórica, podría alojar un total de 32.600 nuevos habitantes sin modificar los actuales límites del área urbana y con ello aprovechar al máximo y completar las inversiones ya realizadas en esas áreas. Como se puede observar el cálculo realizado es muy conservador en la medida que la estimación se realizó sobre el supuesto que en cada lote se asentaba una viviendas unifamiliar, lo cual da como resultado un tejido urbano de baja densidad y escaso conflicto ambiental.

Asimismo es de destacar que con las actuales tasas de crecimiento proyectadas, los 32.600 habitantes calculados sólo se incorporarán en forma completa, en el año 2.030.

Por último se hace notar, que si bien el estudio realizado es fundamentalmente teórico, en la práctica Venado Tuerto podría, en principio, soportar su crecimiento poblacional durante los próximos 10 años sin necesidad de ampliar sus límites y, por lo tanto, incrementar indebidamente sus costos de urbanización.

La superposición de estos datos, con las densidades poblacionales y la mancha de edificación, son los elementos más elocuentes para determinar la ubicación del espacio disponible y programar los planes de desarrollo de la infraestructura urbana.

Queda muy claro que se sobredimensionó la planta urbana, con la lógica consecuencia de extensas áreas no consolidadas, altos costos de prestación de servicios y dificultades en la distribución de infraestructura básica por que los sectores son de baja densidad. Este análisis es indispensable para la comprensión del contraste entre el grado de urbanización del sector consolidado y el anillo de barrios que lo rodean. Siendo posible programar, quienes serán los destinatarios de las futuras infraestructuras. Afortunadamente en los últimos 12 años no se hicieron incorporaciones de predios al área urbana sino contaban con financiación para planes de viviendas y con infraestructura completa. Lo que permite, iniciar el proceso de consolidación de los espacios vacantes.

La Chacra 38 es el primer proyecto que se ha realizado para reunir reservas diseminadas en la ciudad a través del canje de terrenos, para localizar un barrio masivo y forzar la consolidación de un área determinada. Este disparador esta disponible.

Reglamentaciones

El Plan Regulador (RZST) promulgado como Ordenanza 903bis en 1976, determinó los patrones de ocupación del suelo según distritos de zonificación, que surgieron de un relevamiento de la ciudad realizado en los inicios de la década del '70. Numerosas ordenanzas posteriores fueron modificando esos patrones puntualmente e incorporando nuevas normas, sin una transcripción actualizada y completa, que hacen casi imposible su lectura.

El rudimentario listado original de usos permitidos para cada distrito del R.Z.S.T. está totalmente superado en cantidad y calidad. Es por ello, que una de las carencias centrales de la ciudad, es una normativa urbana actualizada, que acompañe un esquema de planificación estratégica y que considere mecanismos de flexibilización y actualización para el control de gestión.

Si bien estas cuestiones serán tratadas en forma específica en comisiones sectoriales cuando se analice la normativa urbana existente, debe dejarse claramente establecido la necesidad de determinar legalmente las afectaciones de predios para la apertura de futuras calles.

Las subdivisiones de lotes (para superficies mayores de 4.000 m²) deben a donar el 15 % del título en concepto de reserva para la ciudad. Se utilizan para la construcción de conjuntos de viviendas, plazas, escuelas, sedes de instituciones intermedias de cualquier tipo, particulares carenciados, etc. que se entregan en forma gratuita. Parece recomendable la formación de un banco de reservas de tierra y la reglamentación de las donaciones; incorporando otras formas de cesión que la gratuidad, como canje por prestación de servicios, convenios de asociación, etc.

Conclusiones

Aspectos Positivos

- La escala de Venado Tuerto (mediana-chica) y su situación actual, posibilitan la determinación de un modelo de ciudad, para su planificación sin situaciones traumáticas.
- Esa misma escala le permite estar en una situación ventajosa en su dimensión urbano-ambiental, favoreciendo el mantenimiento de las relaciones sociales y familiares.
- Se destaca el desarrollo, calidad y renovación del arbolado público en toda la trama urbanizada, logrando una buena caracterización ambiental y visual.
- Se distinguen dentro del área urbana, espacios abiertos, con dimensiones, calidades y localizaciones inmejorables para potenciar su uso.
- Actualmente se ha beneficiado con una toma de conciencia con respecto a la preservación del patrimonio arquitectónico, cuya riqueza es significativa .
- No cuenta con sectores de viviendas marginales de proporciones preocupantes, producto de un programa municipal de prototipos básicos y entrega de materiales con varias décadas de existencia.
- Por tratarse de una ciudad que no cuenta con elementos naturales que aporten a su paisaje, tiene características ambientales y espaciales calificadas .
- Cuenta con un parque recreativo y deportivo público con inmediatas posibilidades de ampliación y en condiciones de potenciar su uso, sin necesidad de inversiones cuantiosas. (Parque Municipal)
- El Área Recreativa Norte como reserva y potencial espacio recreativo a desarrollar y articular con el Parque Municipal – Club Centenario y los predios del ferrocarril, permitirían armar una estructura verde en la ciudad.

Aspectos Negativos

- El crecimiento de la ciudad se fue direccionando de acuerdo a causales de atracción no programadas, que arrastraron la trama, sin límites previamente diseñados que puedan contenerla hasta su consolidación; dejando como saldo, una enorme superficie loteada con muy baja densidad y con los siguientes inconvenientes:
 - ✓ Alto costo de servicios y mantenimiento
 - ✓ Mayores costos y atraso en la provisión de infraestructura urbana
 - ✓ Dificultades de control
 - ✓ Falta de equipamiento.
 - ✓ Alto porcentaje de espacios vacantes.
- En la percepción del espacio de la calle es notable el contraste en el grado de urbanización entre las calles de tierra y las pavimentadas, dejando una imagen de discriminación.
- Contiene en sus límites dos situaciones que por su relevancia física y espacial se reconocen como problemáticas a resolver, ya que por su localización, hoy son

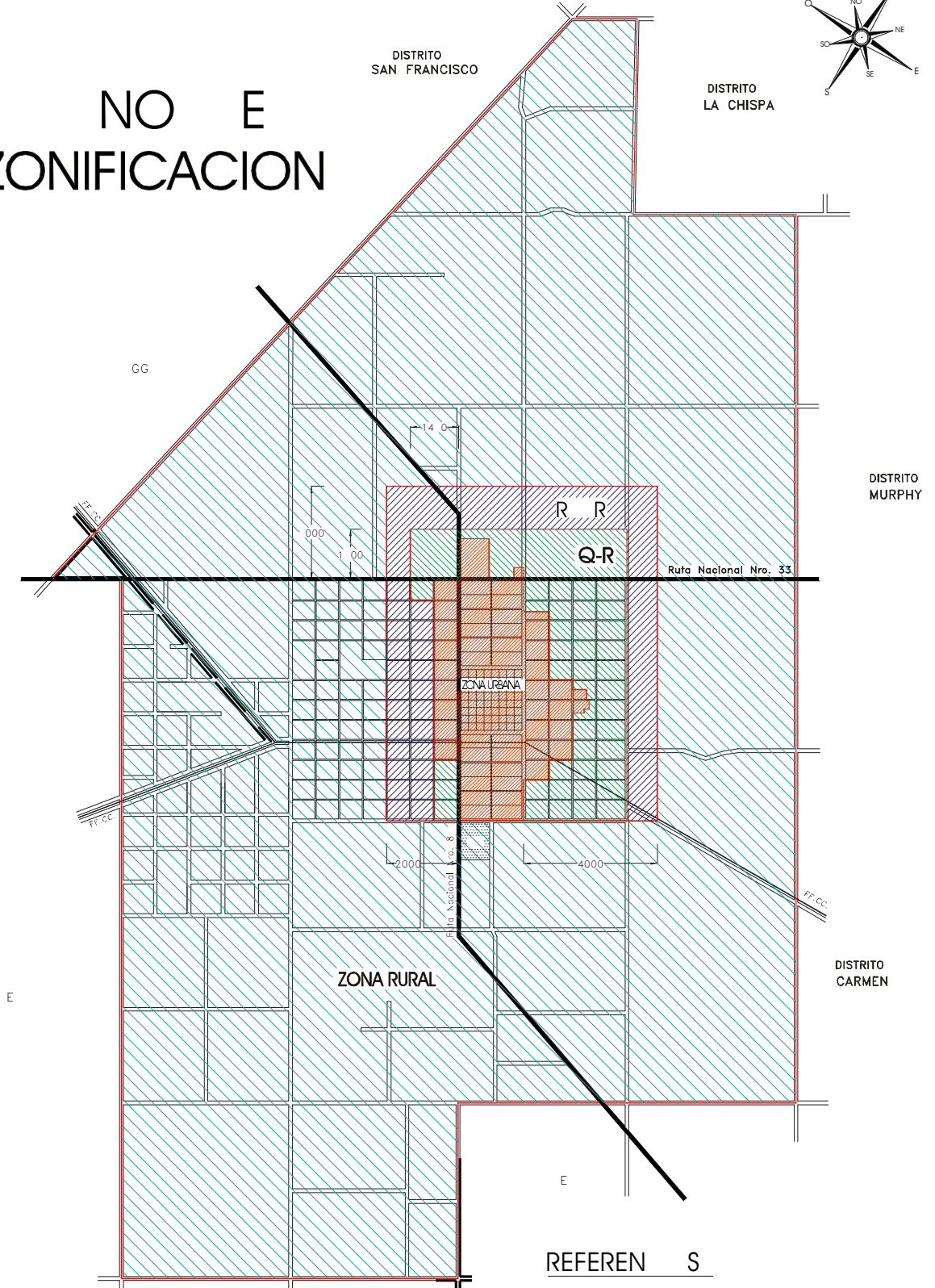
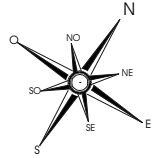
elementos que no se articulan con la dinámica de la ciudad y que su potencialidad los determinan como modificadores de la estructura urbana.

- ✓ Ferrocarril
- ✓ Área Recreativa Norte

- La Ruta 8 es una vía rápida de carácter nacional, que atraviesa la ciudad generando complicaciones de seguridad en el tránsito y en la inter-relación barrial de difícil solución local. Tiene la urgencia de analizar y debatir el desvío de la Ruta 8 en función de los conflictos que genera y fundamentalmente ante el proyecto nacional de autopistas.
- Los espacios verdes no muestran un tratamiento como espacios recreativos, estructurados que posibiliten un uso dinámico y que contemplen las tendencias de las nuevas actividades que desarrolla el hombre.
- Refleja en sus problemas de tránsito, la falta de jerarquización en la trama vial; repetición de discontinuidades en el recorrido, la falta de cumplimiento de las débiles normas de tránsito y la no-consideración del importante movimiento de ciclistas.
- Cuenta con un gran porcentaje de calles sin pavimentar, varias de las cuales tienen alta densidad de edificación.
- Necesita que su Normativa Urbana se actualice considerando las nuevas tendencias de los usos y la dinámica de la ciudad.
- El resurgimiento de emprendimientos económico-financiero-inmobiliarios favorecen la construcción de edificios en altura y amenazan poner en crisis el área céntrica, en cuestiones de infraestructura, de trazado vial, estéticas, ambientales y de preservación del patrimonio arquitectónico.
- Los sectores sociales de mejor posición económica, están adoptando la modalidad de buscar en áreas externas al tejido urbano, zonas estrictamente residenciales, en busca de condiciones de habitabilidad que el área residencial céntrica no le brinda. (Country Jockey Club, Parque Cumelén, Barrios Los Pinos, Los Tilos, Los Robles). Si bien no es un aspecto negativo, no está prevista sus localizaciones.
- Ciertas situaciones actitudinales en el comportamiento de los vecinos, relacionados con su ciudad, demuestran la necesidad de mejorar el sentimiento de pertenencia o identidad ciudadana.

DISTRITO VENADO TUERTO

NO E
ZONIFICACION



REFEREN S

- ON R N
- R ui ta u o R cr acio a
- R R Rura o R tri gi o
- ON R R

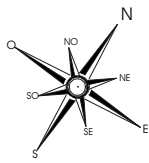
S ERF ES

E E	E	2 4 0	c ar as
	E	2 6 0	c ar as
	E	2 6 0	c ar as
	E	0 0 0	c ar as

cr aria ras llicas
ir cci la a i
i 1 6

PLANO DE LA CIUDAD

MUNICIPALIDAD DE VENADO TUERTO



REFERENCIAS

.S. .S. S. .O. .

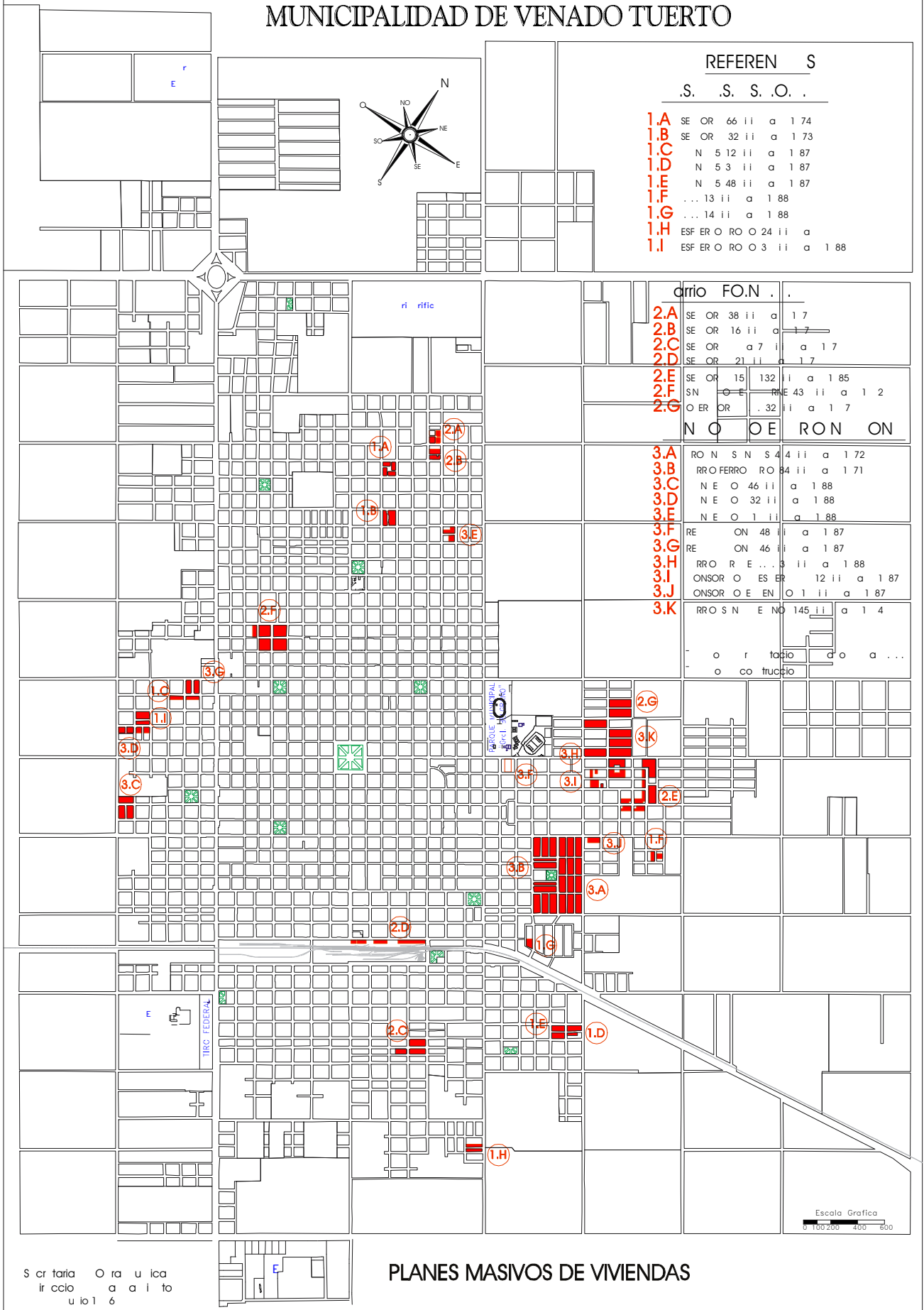
1.A	SE OR 66 ii a 174
1.B	SE OR 32 ii a 173
1.C	N 5 12 ii a 187
1.D	N 5 3 ii a 187
1.E	N 5 48 ii a 187
1.F	... 13 ii a 188
1.G	... 14 ii a 188
1.H	ESF ER O RO O 24 ii a
1.I	ESF ER O RO O 3 ii a 188

carrio FO.N . .

2.A	SE OR 38 ii a 17
2.B	SE OR 16 ii a 17
2.C	SE OR a 7 ii a 17
2.D	SE OR 21 ii a 17
2.E	SE OR 15 132 ii a 185
2.F	SN O E RME 43 ii a 12
2.G	O ER . 32 ii a 17

N O O E R O N O N

3.A	RO N S N S 4 ii a 172
3.B	RRO FERRO RO 84 ii a 171
3.C	N E O 46 ii a 188
3.D	N E O 32 ii a 188
3.E	N E O 1 ii a 188
3.F	RE ON 48 ii a 187
3.G	RE ON 46 ii a 187
3.H	RRO R E ... 3 ii a 188
3.I	ONSOR O ES ER 12 ii a 187
3.J	ONSOR O E EN O 1 ii a 187
3.K	RRO S N E NO 145 ii a 14



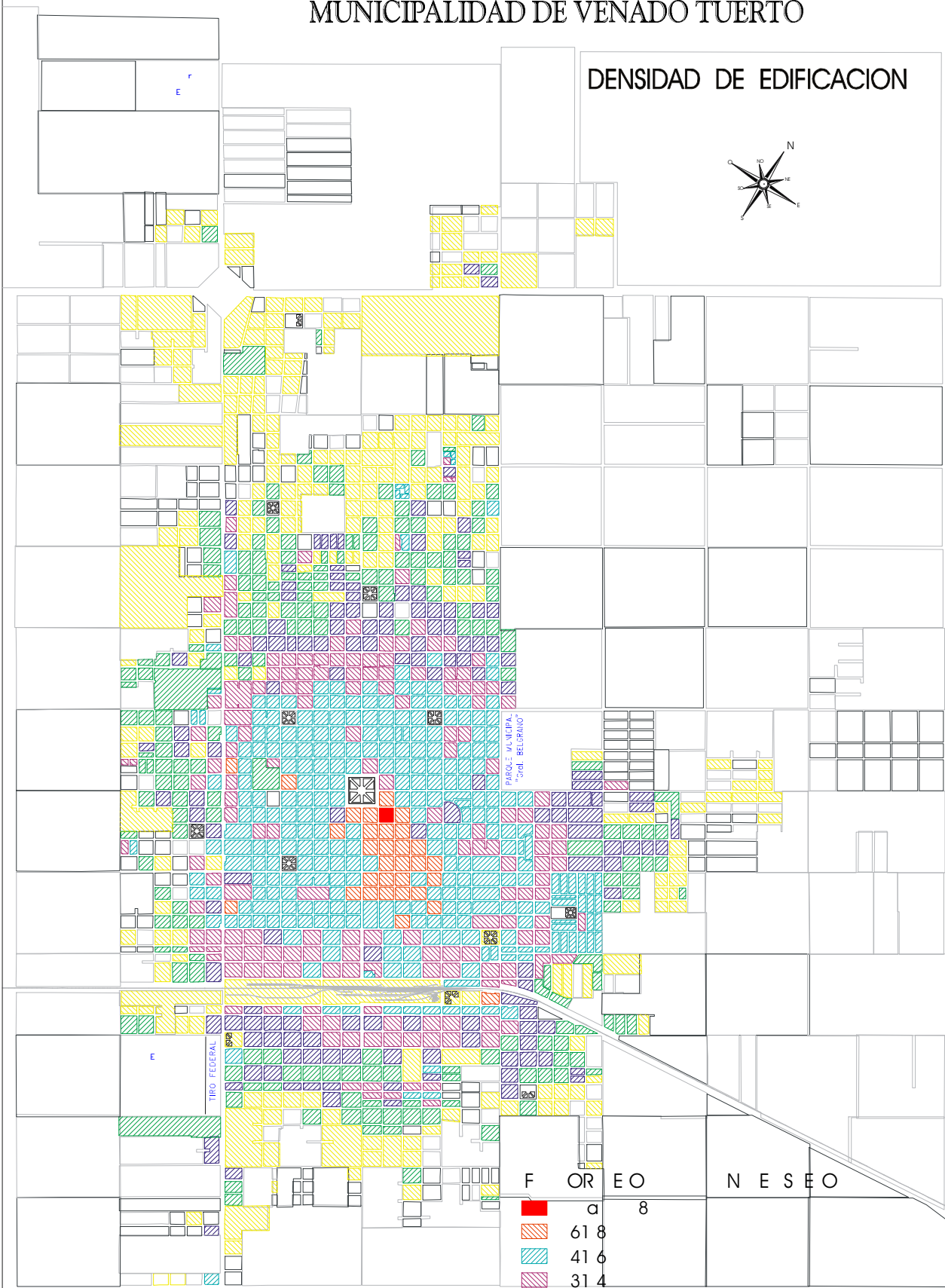
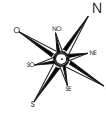
S cr taria O ra u ica
ir ccio a a i to
u io l 6

PLANES MASIVOS DE VIVIENDAS

PLANO DE LA CIUDAD

MUNICIPALIDAD DE VENADO TUERTO

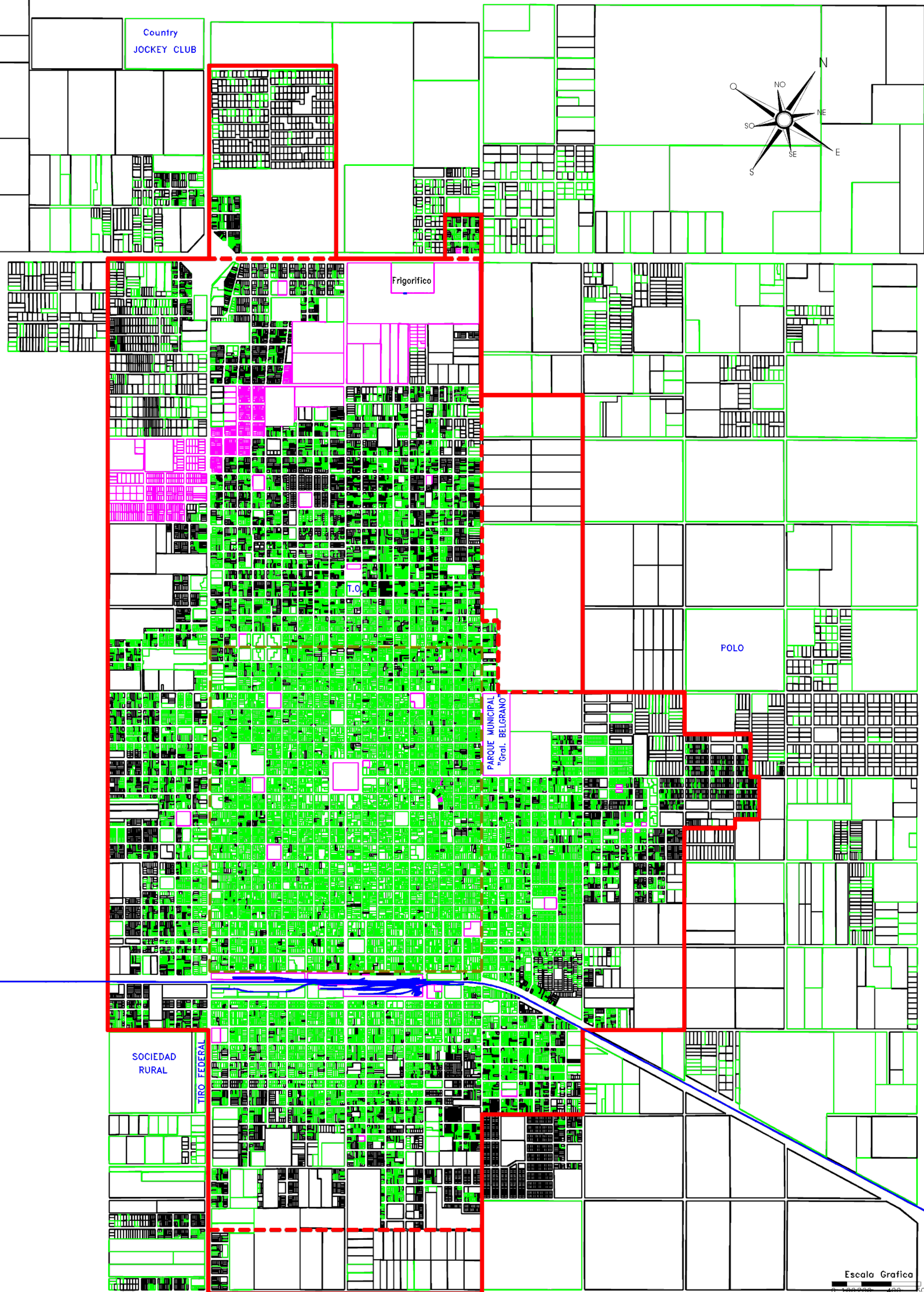
DENSIDAD DE EDIFICACION



Densidad	Color/Patrón
61.8	Red
41.6	Blue diagonal lines
31.4	Pink diagonal lines
21.3	Purple diagonal lines
11.2	Green diagonal lines
3.1	Yellow diagonal lines

PLANO DE LA CIUDAD

MUNICIPALIDAD DE VENADO TUERTO



- LOTES BALDIOS
- LOTES EDIFICADOS
- LOTES NO EDIFICABLES

PARQUE INDUSTRIAL

- LIMITES DEL AREA URBANA (SEGUN ORDENANZAS NRO. 2080/92 Y 2513/97)
- - - AREA SUBURBANA, DE RESERVA Y FUTURA EXPANSION

Escala Grafica
0 100 200 400 600