

CAFÉ DE LAS CIUDADES.

Tres ideas para Río Ceballos

Hacia la conformación de una Ciudad Parque I Por Celina Caporossi y Fernando Díaz Terreno (Estudio Estrategias)

Equipo de proyecto: Fernando Vanoli, Héctor Páez Ferreyra, Santiago Canén, Federico del Canto, Florencia González del Solar, Martín Lemma, Florencia Prato, Juan Pablo Ramírez, Facundo Savid, Irupé Teniente, Marcos Caminos.

N. de Carola Inés Posic: En esta ocasión presentamos un trabajo elaborado en el marco del [Seminario Taller "Ciudades inclusivas y Arquitecturas sociales"](#), recientemente realizado en Río Ceballos.
CIP

El presente trabajo se centra en la identificación y desarrollo de aquellos temas centrales que puedan sustentar a futuro un nuevo modelo urbano para Río Ceballos (RC), una meta-objetivo capaz de direccionar acciones sobre el territorio y toma de decisiones en materia urbana. Este ensayo se sustenta en la identificación, evaluando sus posibilidades de cambio, de **algunos procesos urbanos negativos que se vienen manifestando en las últimas décadas en consonancia con el crecimiento metropolitano de Córdoba**, situación que ha ido alejando a la localidad de sus orígenes de "villa serrana" para plantear un escenario de mayor complejidad. Algunas características de estas tendencias son: un **crecimiento urbano acelerado dependiente de la ciudad central** y autónomo de cualquier planificación territorial; una **demandada creciente de servicios** por parte de la nueva población que excede la capacidad del municipio (situación que comparte con otros centros urbanos de la microrregión) y una notoria **falta de gestión del soporte natural**, fortaleza local más relevante pero fuertemente impactada por el crecimiento. Esta situación plantea un escenario de urgencia a la hora de gestionar el territorio, de allí que la propuesta que se explica a continuación pretende aportar al debate acerca del futuro de RC y el tipo de ciudad que se desea, partiendo de la premisa que toda acción sobre el territorio requiere de acuerdos y consensos entre sus habitantes.

La propuesta, a modo de ensayo, se basa en tres ideas-objetivos: RC ciudad parque, RC ciudad equilibrada y RC ciudad integrada, pensadas como **metas positivas que no sólo organizan las distintas acciones sobre el territorio sino que a la par permiten poner a la consideración ciudadana el tipo de ciudad deseada**. En definitiva, es construir un escenario a través de un proyecto que, en su puesta en común, posibilite los acuerdos necesarios para definir formas integrales de actuación, valorizando las preexistencias paisajísticas, históricas y culturales y poniendo en relación aspectos tales como la movilidad y usos urbanos, hoy francamente disociados en las consideraciones que atañen a los procesos de crecimiento.



Esquema del nuevo modelo urbano: Río Ceballos Ciudad Parque.

Breve diagnóstico operativo de Río Ceballos

Una caracterización que defina la situación urbana de RC y que actúe como punto de partida de la Propuesta de Intervención, no puede obviar dos datos relevantes: **RC pertenece al sistema de centros urbanos asentados en el piedemonte oriental de las Sierras Chicas e integra el Área Metropolitana de Córdoba**, situándose a 30 km al noroeste de la ciudad capital. Después de Villa Allende es la localidad con mayor población de dicho sistema de centros (según el Censo Provincial 2008, la ciudad cuenta con 18.939 habitantes, lo que representa un incremento del 33,07% respecto al conteo homólogo anterior, efectuado en 1996, cuando se registraron 14.232 pobladores). RC evidencia una situación doble que, independientemente de su escala, da cuenta de una importante complejidad territorial que condiciona la forma que adopta su crecimiento:

- Por un lado, su pertenencia al denominado Valle de las Sierras Chicas, cuyo particular soporte natural de valle serrano pone en relieve cuestiones medioambientales relacionadas con el adecuado manejo de los **recursos paisajísticos**, especialmente **el agua, los bosques naturales y la topografía**.

- Por otro, su proximidad a la ciudad de Córdoba, su acceso directo por las rutas provinciales E57 y E53 y la participación en la dinámica metropolitana de la ciudad central, que **han desplazado su rol dominante de villa turística serrana al de ciudad-dormitorio y de servicios**. Esta situación ha incrementado su tasa de crecimiento poblacional intercensal (2,76% anual entre 1996 y 2008) y ha incentivado procesos de especulación de suelo urbano.

La demanda de espacio urbano para el asentamiento de la nueva población, el riesgo de alteración que ello conlleva para el paisaje serrano, las tensiones derivadas del crecimiento espontáneo o no planificado en armonía con la capacidad de carga del soporte natural, las dificultades de proveer infraestructura (particularmente agua) y el impacto de las nuevas actividades urbanas en relación con la creciente urbanización, definen un panorama de urgencia con respecto a la planificación territorial. Ciertos aspectos, hoy disociados, que deben comenzar a articularse en torno a un Plan de Ordenamiento son los siguientes:

Cuestiones derivadas de un adecuado manejo del soporte natural, en lo referido a topografía, escorrentías, captación, reserva y distribución de agua, bosques naturales, áreas de reserva natural con su correspondiente plan de manejo (orientadas a la protección de bosques, cuencas y suelos) y calidad ambiental general, que incluye la preservación de un paisaje urbano de ciudad serrana.

El control del crecimiento a partir de formas futuras de urbanización, condicionadas al impacto que éstas producen sobre el soporte natural. Nos referimos al límite de apertura de suelo urbano, tipos de fraccionamiento del suelo, modos e intensidad de ocupación.

La organización de las actividades urbanas en el territorio, es decir, su localización, distribución general y relación entre sí.

Por otra parte, cualquier instancia de planificación debe considerar las dos escalas que definen las relaciones territoriales de RC e impactan sobre su crecimiento emergente: por un lado, el corredor de las Sierras Chicas y el sistema de centros urbanos sobre dicho eje; por otro, la ciudad de Córdoba. En ese sentido, la gestión del futuro de RC depende en gran medida de la coordinación con las otras escalas involucradas y de políticas territoriales de conjunto.

Hacia un nuevo modelo de ordenamiento urbano

Se formula a continuación una serie de lineamientos sintetizados en tres ideas, orientadoras de la configuración de un nuevo modelo territorial y conducentes a redefinir objetivos, políticas y mecanismos de construcción de ciudad.

1. RÍO CEBALLOS CIUDAD PARQUE

Nuevo rol microregional, nuevo modelo de ciudad.

La idea de *ciudad parque* cumple un doble propósito: constituye la imagen-objetivo que sintetiza el nuevo modelo urbano para RC y hace referencia a un tipo de actuación sobre el territorio que se diferencia radicalmente de las formas vigentes al momento. RC Ciudad Parque atañe a tres aspectos:

Ciudad Parque: el nuevo rol de RC en el sistema de centros urbanos La inserción funcional y paisajística de la localidad permite pensarla como un punto de articulación, en dirección norte-sur, entre los restantes centros urbanos del corredor E57-E53 y la Reserva La Quebrada, y en dirección este-oeste, entre el cordón de las Sierras Chicas y el espacio rural productivo de la llanura pampeana. Por otra parte, dicho rol metropolitano implica asumir sus condiciones paisajísticas como rasgo singular en el contexto de la microrregión (corredor). La imagen Ciudad Parque implica **tender a un modelo territorial propio para la localidad a partir de la puesta en valor y reconocimiento de los elementos ambientales preexistentes**: el soporte geográfico y su especial geomorfología; la vegetación autóctona y los recursos hídricos.

Este modelo, replicable en las localidades vecinas, intenta organizar una serie de acciones futuras en torno a las cuestiones ambientales que pueden servir como para direccionar el crecimiento de la localidad.

Mixtura de urbanización y verde: el sistema de Parques Públicos como componente de la estructura urbana. El control del crecimiento urbano -sin frenar las alternativas de nuevas urbanizaciones, pero bajo la premisa de armonizar con el soporte natural- constituye una manera de concebir el territorio y de actuar sobre él, centrada en el equilibrio de los sistemas ecológicos y en la respuesta a las demandas de espacio público para el esparcimiento y la recreación de la población local y el turista. Su traducción espacial es un Sistema de Parques de distintos calibres y funciones, integrados entre sí a la manera de un corredor ecológico y fuertemente articulado con los espacios públicos urbanos, que cualifique áreas verdes existentes e incorpore otras nuevas, bajo una concepción de "parque" como contenedor de programas urbanos. Esta idea se complementa con políticas de compactación de áreas urbanizadas y de ciertos criterios de densificación acordes al paisaje serrano. Asimismo, subyace la convicción de que **es necesario hacer público y accesible lo que en la actualidad es un espacio de privilegio para un sector minoritario de la población.**

Control del crecimiento urbano: las reglas de la nueva forma urbana. Un nuevo modelo de configuración urbana requiere de un marco legal regulatorio acorde con los objetivos del Plan. Por ello, es posible pensar en una readecuación de la normativa vigente y la incorporación de otras normas que legislen sobre la naturaleza del suelo, su fraccionamiento, las actividades y ocupación, así como la forma urbana general. En tal sentido, deberían encararse cuatro temas centrales:

- **La compactación de la mancha urbanizada**, acompañada de medidas que establezcan un freno a la expansión irracional de baja densidad, en áreas de valor paisajístico-ecológico, como por ejemplo la definición de cotas límites de crecimiento en ladera de montaña.
- **El pasaje a dominio público de áreas verdes**, que implica una profunda investigación catastral, tendiente a transparentar títulos de propiedad y estados tributarios. Esta medida debe estar acompañada de otras tales como la revisión de la práctica del remate (que contradice la oportunidad de conformar un Banco de tierras municipales), el límite al loteo urbano en áreas de potenciales parques, la restricción de la ocupación a partir de mecanismo como el "valor cero del lote", convenios con propietarios (compensaciones, fideicomisos, etc.) y la expropiación, esta última en acuerdo con el estado provincial.
- **La adecuación normativa**, para determinar áreas y líneas de crecimiento, además de una definición especial orientada a la regulación de usos de borde y ocupación de la Ruta Provincial E53.
- **Acción activa del municipio en el mercado de suelo**, que sugiere la alternativa de que el Municipio de RC urbanice sin intermediarios, creando una Empresa Municipal de Urbanización.



Tendencia de crecimiento sobre ladera según los años 2000 y 2012 y proyección a 2020.

2. RÍO CEBALLOS CIUDAD EQUILIBRADA.

Acciones sobre la conectividad y el transporte: de la línea a la trama.

El aumento de población y las relaciones entre los centros urbanos, particularmente con la ciudad de Córdoba, ha redundado en **un incremento de la movilidad diaria que se suma a la estacional** (períodos de veraneos, fines de semanas, feriados-puente) y de paso (entre los centros de la microrregión con Córdoba, principalmente). El corredor histórico de la Ruta Provincial E57 ha quedado relegado en su capacidad de absorber los movimientos interurbanos y entre los centros serranos y la capital provincial. A esta situación debe sumarse la sistematización de la Ruta Provincial E53 como autovía que viene intensificando los movimientos, a la par de impactar sobre los asentamientos urbanos que atraviesa, configurando nuevos usos de borde y **estableciendo barreras a la conectividad y la expansión entre las porciones de territorio situadas a ambos lados de su traza**. Algunos de los problemas emergentes más relevantes son:

- Sobrecarga excesiva en el eje lineal de la Avenida San Martín (tramo urbano de la Ruta Provincial E57, en su paso por Río Ceballos), principal corredor estructurador de la ciudad en la dirección norte-sur.
- Limitada conectividad transversal -condicionada por la topografía- y subutilización de trazas disponibles aunque poco sistematizadas.
- Ausencia de jerarquización de vías y de sistematización de accesos (la autovía Ruta Provincial E53, principal conexión la ciudad capital, presenta dificultades en el acceso a RC).
- Excesivo uso del automóvil y falta de espacios conformados para otras movilidades: bicisendas y peatonales.

Si en la actualidad la movilidad urbana de RC se encauza sobre una limitada cantidad de vías,

se hace necesario repensar su estructura urbana con miras a producir un reequilibrio de la movilidad y conectividad futura. Nos referimos a un **desplazamiento desde una fuerte estructura lineal a una estructura de tramas, que introduzca jerarquías y una nueva red de espacios-calle, donde la prioridad esté situada en la bicicleta y el peatón**. Para ello se proponen las siguientes acciones:

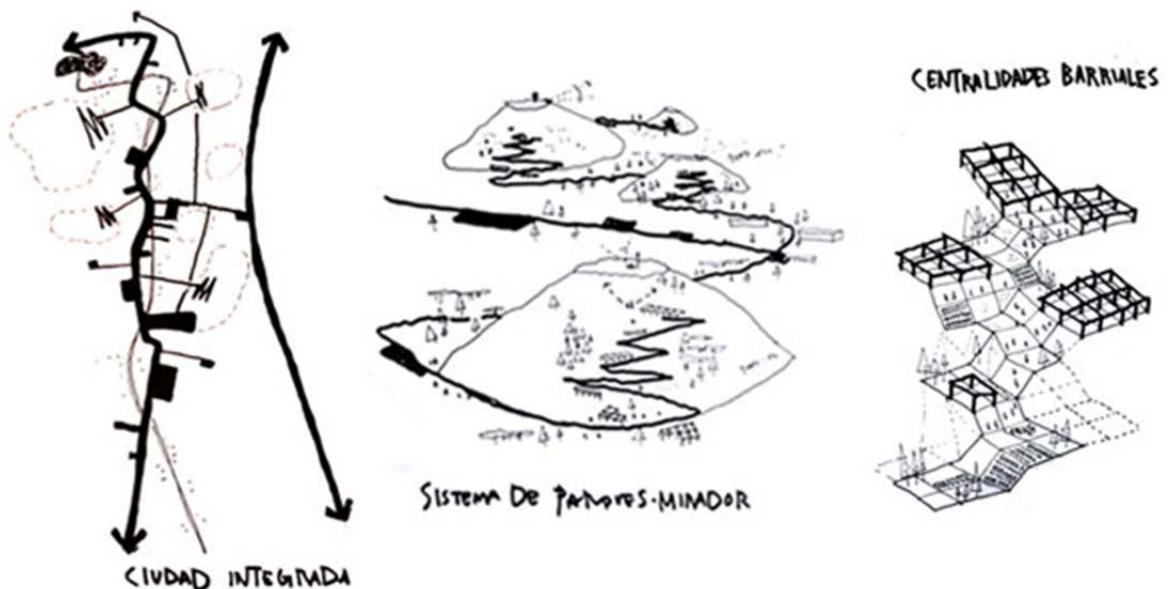
- **Potenciar un 'sistema vial paralelo'**, integrando a la red vial principal las calles Sarmiento y Paraguay, con rótula en las calles Ferreyra-Escalada, con el objetivo de ampliar el entramado conectivo interno de la localidad, en la actualidad excesivamente centrado en la Avenida San Martín.

- **Habilitar la derivación vehicular a una traza paralela a la Avenida San Martín**, es decir, la calle situada en la cota superior, que al integrarse al sistema de movilidad del  rea Central permitirá descongestionar la avenida principal del vehículo automotor y potenciar su uso como paseo urbano, incrementando la peatonalidad e incentivando el uso de la bicicleta.

- **Relocalizar la Terminal de  mnibus**, resitu ndola sobre la autovía Ruta Provincial E53, eliminando así un punto crítico del  rea Central, equilibrando flujos y actividades urbanas.

- **Sistematizar el transporte de pasajeros**, regulando aquel de gran porte sobre la Ruta E57 y habilitando sólo unidades de pequeño porte en la Avenida San Martín. Cabe estudiar la alternativa de un transporte interurbano propio (Villa Allende - Unquillo - Río Ceballos) sobre el corredor histórico E57. Asimismo, dentro de un esquema de distribución más equilibrada de actividades urbanas, resulta necesario hacer más eficiente el transporte público en general, como garantía de accesibilidad a los servicios y equipamientos situados tanto en el  rea Central como en la Ruta E53, particularmente desde los barrios más distantes.

- **Gestionar el completamiento como autovía de la Ruta Provincial E53**, particularmente sus tazas colectoras, a los fines de disminuir los impactos sobre las áreas de borde urbano.



Río Ceballos Ciudad Integrada: del Centro a los barrios, sistema de Parques Miradores, centralidades barriales.

3. RÍO CEBALLOS CIUDAD INTEGRADA.

El espacio público como sistema: del centro a los barrios.

En asociación con los ítems 1 y 2 se plantea una serie de acciones tendientes a cualificar la estructura urbana de RC, centrada en una distribución equitativa del espacio público y la ampliación de su oferta, tanto en el Área Central como en los barrios. En esa línea se propone un **sistema integrado de espacios públicos**, que pone en relación los ámbitos, equipamientos e instituciones centrales y barriales, existentes y propuestos, a partir de reconocer y reformular la estructura conectiva y ambiental de la ciudad. Las principales acciones al respecto son:

Proyecto de puesta en valor del corredor San Martín - Río Tico San, a tal efecto se propone crear una Comisión que gestione y promueva:

- Acciones sobre el paisaje urbano: solados, luminarias, cartelería y mobiliario urbano, conjuntamente con las medidas propuestas en movilidad urbana.
- Reprogramación de edificios y predios existentes con nuevos usos urbanos: culturales, de eventos, recreativos, educativos, deportivos, turísticos.
- Relocalización de la Terminal de Ómnibus, para aminorar el impacto vehicular.
- Nuevos programas y sus respectivas sedes: educativos terciarios y relacionados con el cuidado del medioambiente.

Proyecto Centro, creación de una Gran Área Integrada, que reúna instituciones, equipamientos y espacios públicos existentes en un sistema de lugares que cualifique la centralidad existente.

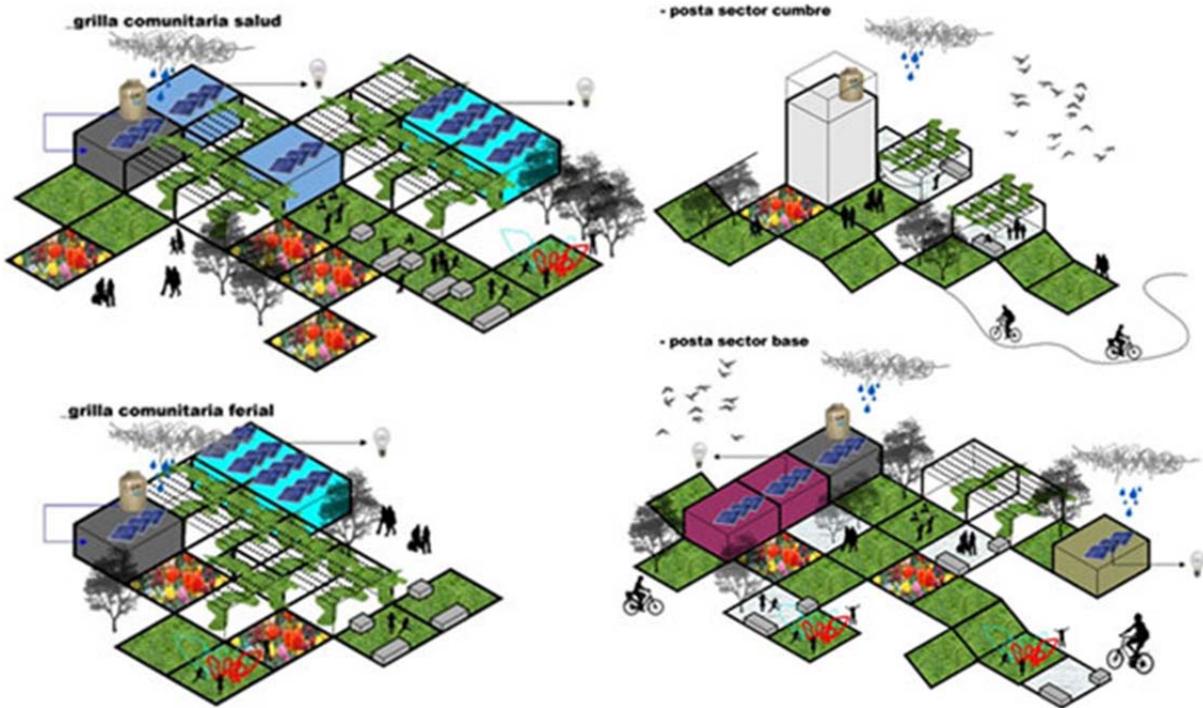
Centralidades barriales, creación de espacios públicos articulados, reforzando la calidad del espacio barrial, sus equipamientos comunitarios y servicios, a los fines de que la oferta de calidad no se oriente exclusivamente al turista sino también al poblador local. Se propone para ello una Grilla Comunitaria, con su correlato arquitectónico.

Sistema de Parques Miradores, asociado a la idea de Ciudad Parque, con el doble objetivo de adoptar medidas protectivas y de poner en valor las cualidades morfológicas del paisaje; se propone una serie de miradores públicos que integren paseos recreativos, pero también didácticos en cuanto a que constituyen puntos de reconocimiento paisajísticos bajo la idea de que "se valora aquello que se conoce".



- | | | | |
|-----------------------------|---|------------------------------|------------------------------|
| [1] Polideportivo | [5] Colonia de Vicaciones | [9] Escuela Mariano Fraguero | [13] Policía |
| [2] Bañero Municipal | [6] Centro de Salud Municipal | [10] Municipalidad | [14] Escuela Mariano Moreno |
| [3] Paseo Km 0 + Anfiteatro | [7] Convento Hnas. Franciscanas | [11] IPEM Anexo 352 | [15] Parque Mirador Tica San |
| [4] Jardín de Infantes | [8] Parroquia Nuestra Sra. de los Dolores
+ Capilla Vega | [12] Casino | [16] Parque Mirador Central |

Proyecto Centro (planimetría parcial) y sistemas de espacios públicos bajo la concepción de una gran área integrada.



Grilla Comunitaria para las centralidades barriales

Este conjunto de propuestas responden al convencimiento de que RC puede cumplir un nuevo rol en la microrregión y constituirse en una ciudad modelo, en tanto ofrece otras formas alternativas de crecimiento y desarrollo. Amparadas en sus fortalezas paisajísticas y el reconocimiento de su historia como enclave serrano de calidad, pero también en una clara

noción de las posibilidades de transformación que encierra la herramienta del Plan y su adecuada implementación, **las tres ideas reúnen el pasado y el presente de la localidad en una propuesta que integra los aspectos urbanos más relevantes y los reordena con miras a un futuro mejor.**

CC y FDT (EE)

Celina Caporossi es Arquitecta, docente-investigadora FAUD-UNC, Prof. Titular Arquitectura 2D. Socia fundadora de [Estudio Estrategias](#). Es Editora de [100 Cafés](#).

Fernando Díaz Terreno es Arquitecto, docente-investigador FAUD-UNC, Prof. Adjunto -Asesor de Urbanismo- Arquitectura 6A y 6B (Tesis de Grado). Socio fundador de [Estudio Estrategias](#).

Celina Caporossi y Fernando Díaz Terreno fueron coordinadores en el taller Equipamiento y Espacio Público del [Seminario Taller "Ciudades inclusivas y Arquitecturas sociales"](#).

