

DESARROLLO REGIONAL Y NUEV

Esta ponencia la desarrolló el arquitecto Marco Negrón como coordinador perteneciente al equipo del CENDES y del Colegio de Arquitectos de Venezuela, y constituye un trabajo muy importante dentro de toda la temática estudiada en el Congreso.

Se parte del principio de que el crecimiento económico y desarrollo de Venezuela en los últimos años se puede definir como el de un país que tiene un centro en expansión y una periferia estancada, por no existir políticas definidas de desarrollo regional y urbano.

Respecto de las nuevas ciudades se habla de la experiencia de Ciudad Guayana y de los proyectos elaborados para el Tuyo Medio como descongestión de Caracas y el de la Nueva Ciudad del Tablazo, frente a la segunda ciudad del país, Maracaibo.

Considera inexistente prácticamente una verda-

dera programación regional de desarrollo en el país y echa de menos la integración en los niveles regional y nacional de la decisión de crear estos polos o nuevas ciudades.

En la ponencia se manifiesta que el desarrollo urbano del país se ha caracterizado por una tendencia creciente a la concentración de inversiones en el eje urbano formado por Caracas-Valencia-Maracay-Puerto Cabello. Opina que la política urbanística y de desarrollo es una especie de conciliación de intereses y, por lo tanto, tiene un carácter de ambigüedad.

La ponencia califica a Venezuela como un país "capitalista dependiente" y esta consideración incide claramente en la conformación de los sistemas regionales del país. El proceso de industrialización de Venezuela se inició hacia el año 50, habiéndose realizado en el decenio de

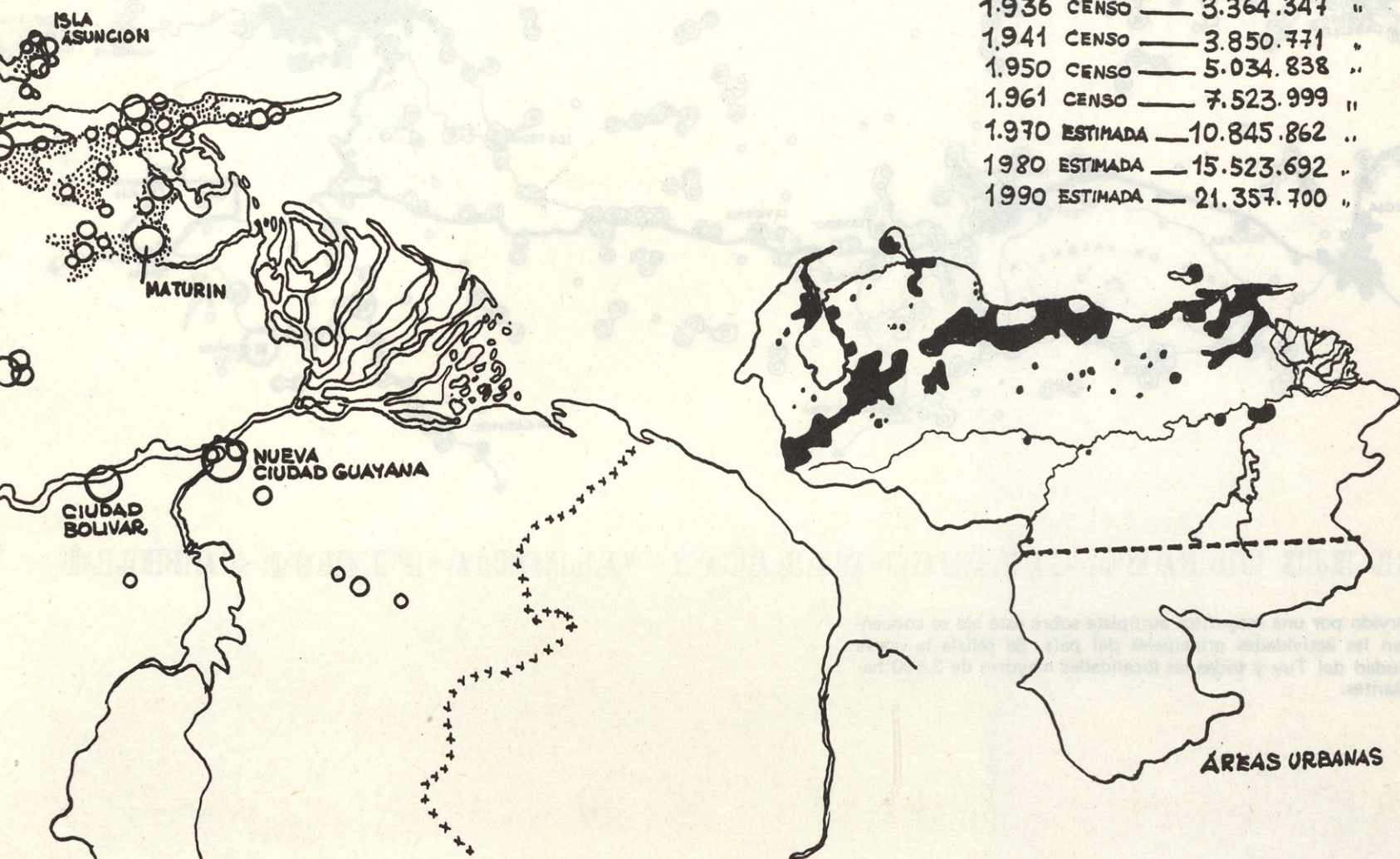
los años 30 en algunos países de la América Latina. La dependencia del sector petróleo y del sector de las grandes industrias hacia los Estados Unidos es manifiesta.

En diferentes cuadros y estadísticas demuestra los impactos que se han producido a partir del año 26, donde se inicia la etapa petrolera, a partir del año 50 donde se aprecia el incremento de la participación del Estado en los ingresos del petróleo y desde el año 1961 donde se produce una industrialización sustitutiva.

En la ponencia se estudian las importaciones venezolanas por agrupaciones económicas en el año 1959 y 1965, los porcentajes acumulados de población activa por sector económico y tamaño de ciudades, las políticas regionales propuestas y se sugiere cambiar los tipos de

DESARROLLO DEMOGRAFICO

1.800 ESTIMADA	780.000 HTES
1.936 CENSO	3.364.347 "
1.941 CENSO	3.850.771 "
1.950 CENSO	5.034.838 "
1.961 CENSO	7.523.999 "
1.970 ESTIMADA	10.845.862 ..
1980 ESTIMADA	15.523.692 ..
1990 ESTIMADA	21.357.700 ..



NUEVAS CIUDADES EN VENEZUELA

planificación de desarrollo regional para contrarrestar las tendencias dominantes. Respecto a la creación de nuevas ciudades critica las grandes inversiones que son necesarias hacer en las nuevas ciudades de la periferia.

Se manifiesta que claramente donde existen los problemas de concentración urbanos es en el sector central. Por el contrario en los sectores extremos del país, al oriente y occidente, no existen estos problemas y el éxito es muy dudoso en cuanto a la creación de núcleos nuevos urbanos y, por supuesto, muy desproporcionadas las inversiones con los resultados prácticos.

Analiza el sistema de reforzamiento de las ciudades existentes como contrapunto al de establecer ciudades nuevas y, en principio, se declara partidario de este sistema y tiene la ventaja del aprovechamiento de la infraestructura y la posibilidad de no tener que partir de

cero, así como el no dejar de lado los núcleos histórico-culturales que toda ciudad en funcionamiento tiene. En el caso de la nueva Ciudad Guayana es evidente que la antigua ciudad Bolívar continua siendo el centro político, administrativo y espiritual del Estado Bolívar y, en cambio, la Nueva Ciudad Guayana funciona como un enclave que va a irradiar poco en la región en que se ha ubicado.

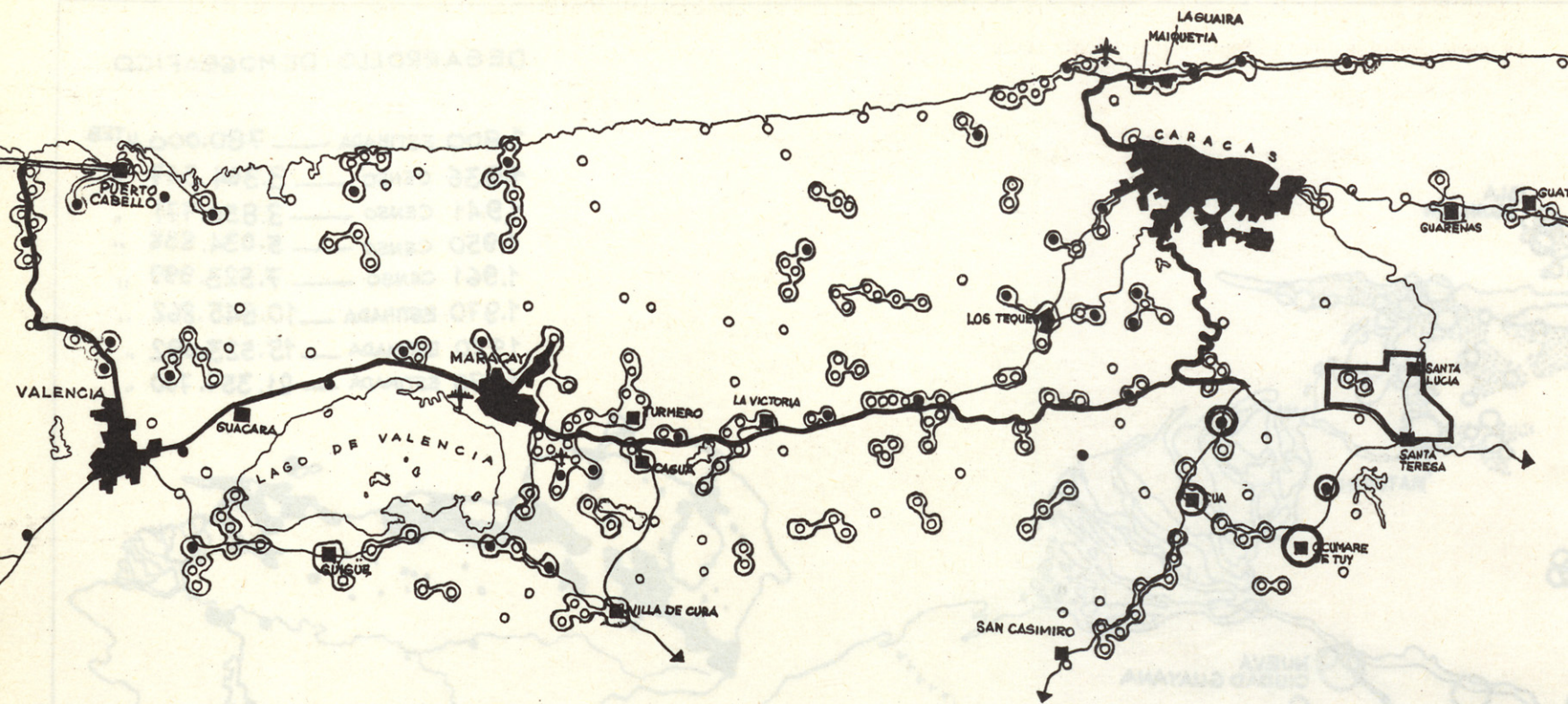
Respecto a la planificación de la descongestión del Tuy Medio, lo considera razonable, pero apunta la inconveniencia de reforzar aún más la localización de actividades en el centro del país con el consecuente deterioro de la "periferia estancada".

Como conclusión, esta ponencia, que, indiscutiblemente, es muy interesante como aportación crítica a la tesis oficial y a otras ponencias concordantes con la misma, debe ser muy meditada, pues indiscutiblemente algunas de sus observaciones son acertadas y somos conformes

en que toda la política de desarrollo urbano debe estar plenamente integrada en sistemas regionales y éstos a su vez en una ordenación nacional.

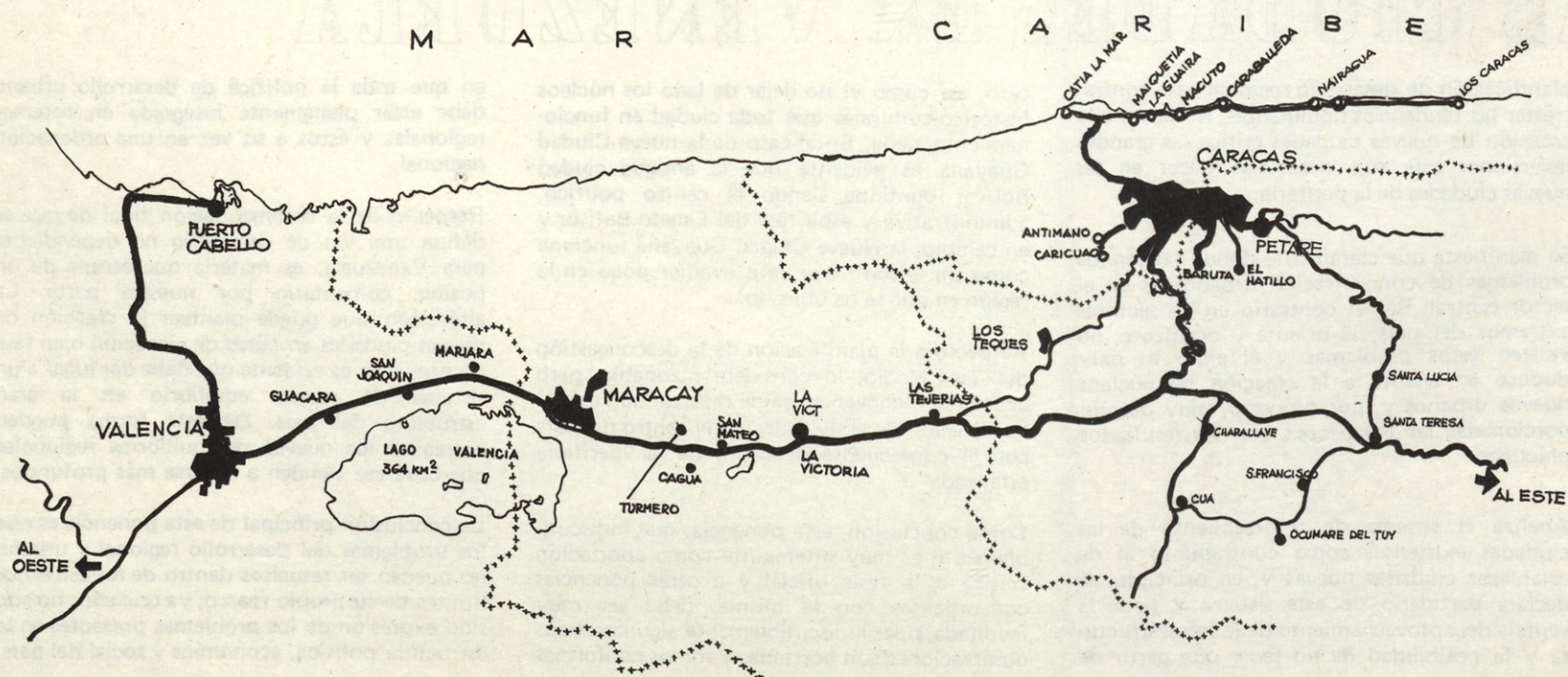
Respecto de la recomendación final de que se defina una vía de desarrollo no dependiente para Venezuela, es materia que escapa de un posible comentario por nuestra parte. La alteración que puede plantear la creación de nuevas ciudades en curso de ejecución o en fase de proyecto es evidente que debe dar lugar a un sistema de mayor equilibrio en la gran estructura del país. De esta forma pueden corregirse los nuevos desequilibrios regionales que cada vez tienden a hacerse más profundos.

La conclusión principal de esta ponencia es que los problemas del desarrollo regional y urbano no pueden ser resueltos dentro de los estrechos límites de su propio marco, ya que ellos no son sino expresión de los problemas presentes en la estructura política, económica y social del país.



EL EJE URBANO. CARACAS-MARACAY-VALENCIA-PUERTO CABELLO

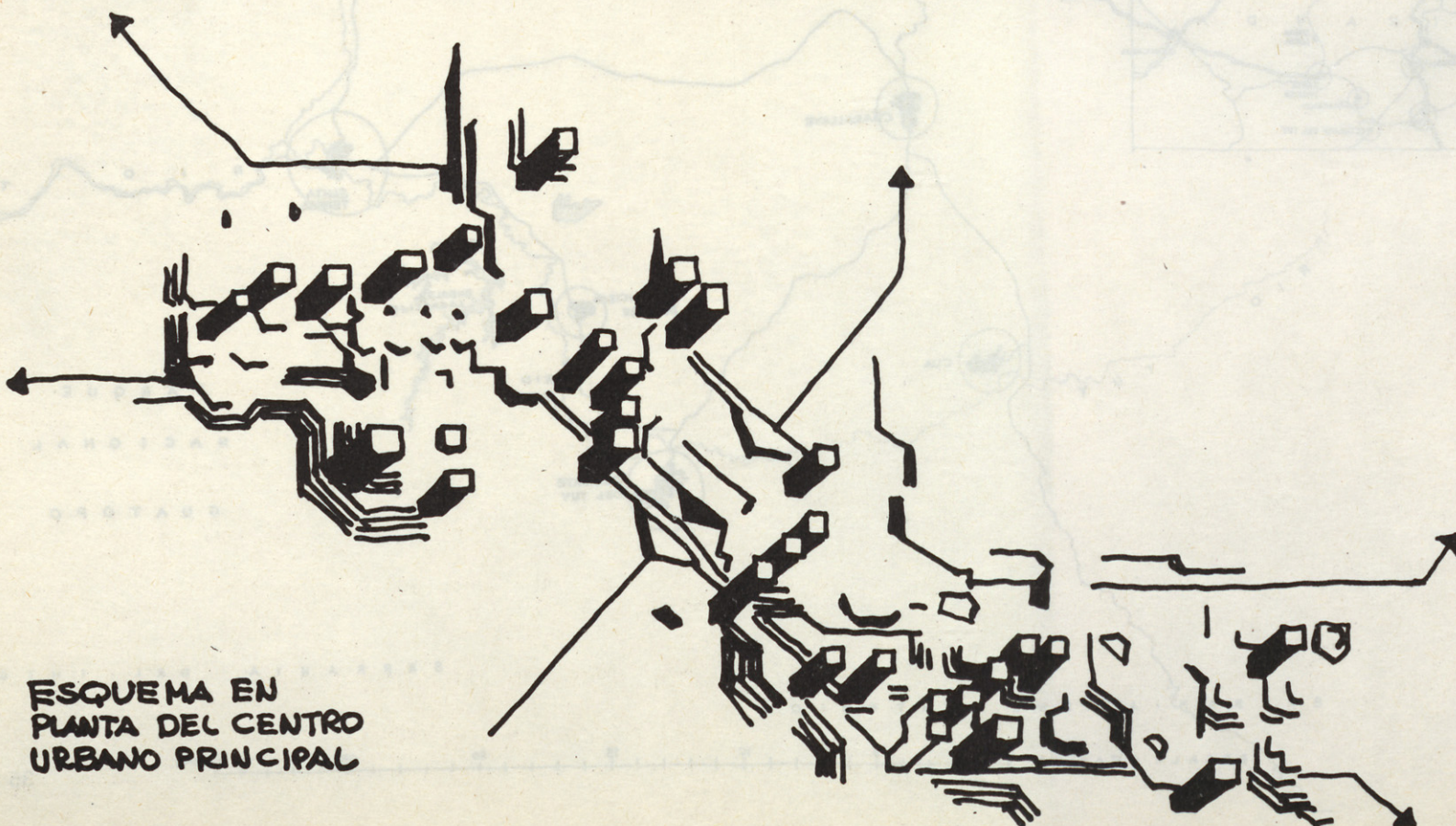
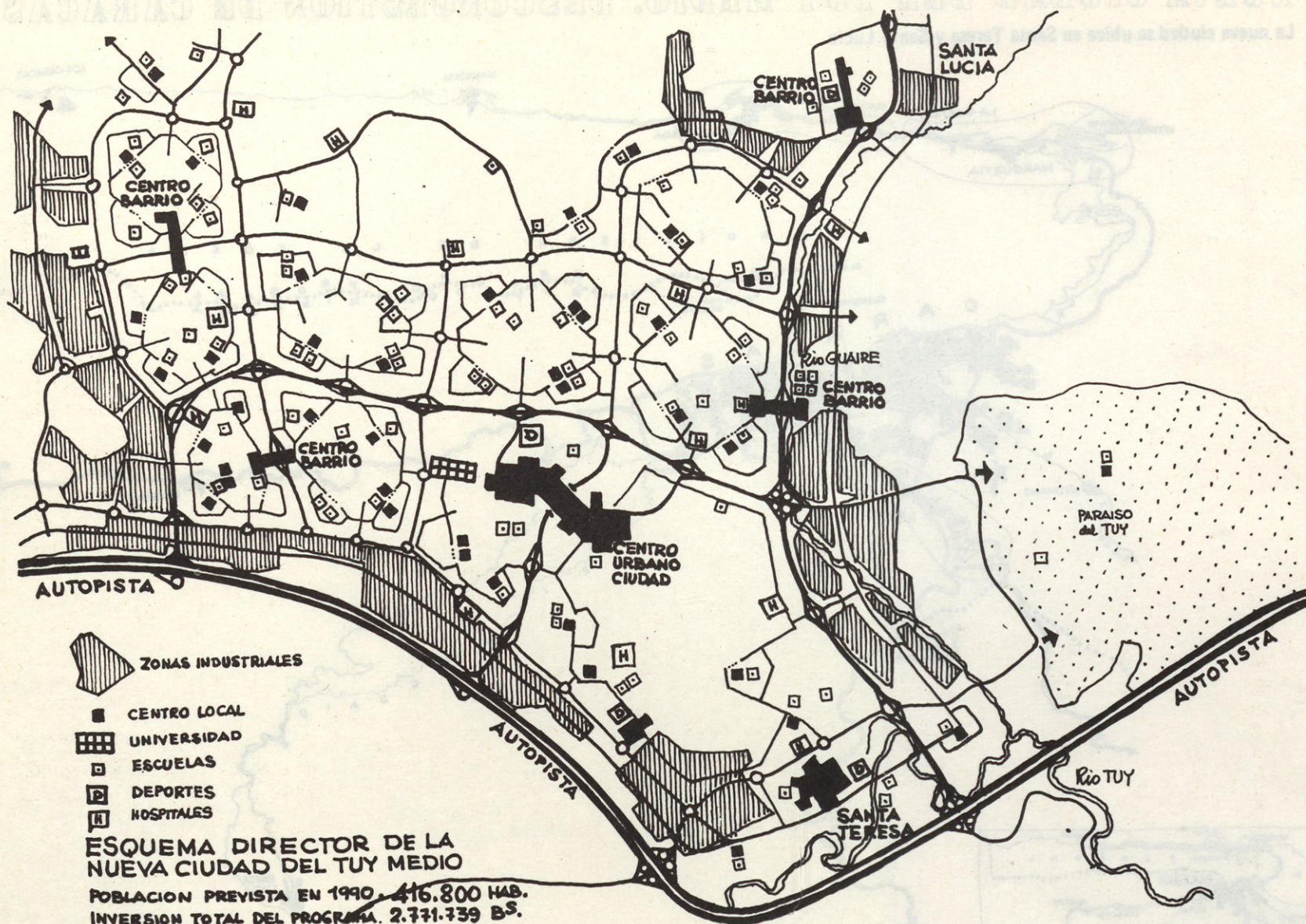
Servido por una magnífica autopista sobre este eje se concentran las actividades principales del país. Se señala la nueva Ciudad del Tuy y todas las localidades mayores de 2.500 habitantes.



NUEVA CIUDAD DEL TUY MEDIO. DESCONGESTION DE CARACAS

La nueva ciudad se ubica en Santa Teresa y Santa Lucía





UNA NUEVA CIUDAD EN EL VALLE DEL TUY MEDIO

Esta ponencia desarrollada por el Arquitecto Director de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas, Doctor Corao, presenta el planeamiento del Tuy Medio como área de descongestión de la capital del país.

En este plan se propone la creación de una nueva ciudad para 400.000 habitantes en el año 1990, situada en el sector que hoy ocupan las pequeñas poblaciones de Sta. Teresa y Sta. Lucía. Los terrenos fueron expropiados por el Banco Obrero en el año 1958 pero no ha sido posible adquirir estas propiedades hasta el año 1971. Esta planificación ha sido realizada, como equipo asesor, por una firma inglesa en colaboración con los servicios técnicos del Ministerio de Obras Públicas.

Interesa señalar que, en noviembre de 1968, fue creada por Decreto una Corporación de Desarrollo para el Tuy Medio.

En la ponencia se contempla la operación urbanística respecto del patrón nacional, en el nivel regional y, finalmente, en el cuadro local de la conurbación de Caracas. Las cifras, objetivos y problemas se señalan a continuación.

EL PATRON NACIONAL. CUADRO GENERAL DE DESARROLLO URBANO EN 1970 y PREVISIONES PARA 1980 y 1990

Ciudades	1970	%	1980	%	1990	%
Mayores de 100.000 habitantes	4.894.400	47	8.347.787	54	13.677.529	64
De 50 a 99.999	702.500	6,75	885.209	5,7	1.231.349	5,8
De 25 a 49.999	788.782	7,59	735.789	4,7	1.020.974	4,8
Del país	10.845.900	61,34	15.523.700	64,4	21.357.700	74,6

El crecimiento medio anual urbano del país es del 4,3 %.

OBJETIVOS PARA LA REGION CENTRAL

Establecer un sistema de comunicaciones que relacione todos los centros urbanos de la región; localizar la industria en los centros urbanos del Lago Valencia y desarrollar, con urgencia, nuevos núcleos urbanos en el Tuy y en Guareñas-Guatire.

LOS PROBLEMAS DE LA CIUDAD DE CARACAS:

1) saturación de las áreas planas; 2) centros de trabajo dispersos, que originan graves conflictos de tráfico; 3) la red viaria construida no tiene capacidad de admitir el tráfico actual, ni existen áreas de estacionamiento; 4) la densidad en muchas zonas pasa de 800 habitantes por hectárea y en algunos sectores llega a 1.800; 5) los ranchos rebasan el 25 por ciento de las viviendas de Caracas; 6) la topografía exige altos costos de urbanización.

ESTRATEGIAS DE PLANIFICACION

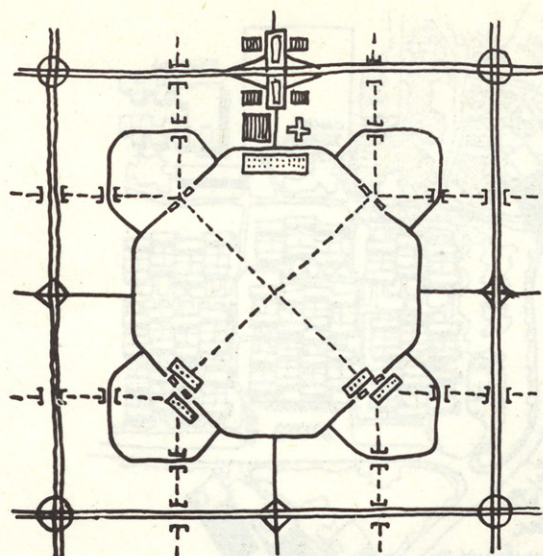
Áreas: 1) El litoral central pasará de 175.000 habitantes actuales a 400.000 habitantes en 1990. Nuevo aeropuerto. Turismo. Playas. 2) Los Teques pasará de 30.000 habitantes actuales a 300.000. 3) El valle Guareñas-Guatire de 60.000 a 400.000. 4) El Valle del Tuy puede contener 600.000 habitantes, de ellos 400.000 en la Nueva Ciudad planeada.

CRECIMIENTO POBLACIONAL ESTIMADO PARA CARACAS

1970 2.160.000 hab. Área plana y colinas con 36 Has. ocupadas
1980 3.300.000 hab.
1990 6.250.000 hab.

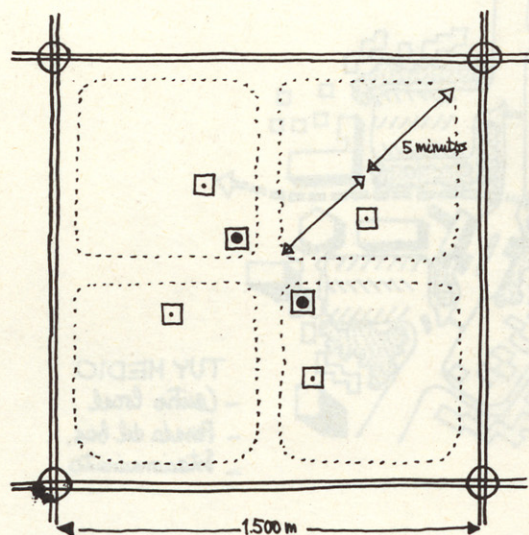
CONDICIONES FISICAS DEL TUY MEDIO

La población actual del Tuy Medio es de 100.000 habitantes. En 1966 se



- Vías de Tráfico
- " Secundarias
- Rutas peatonales
- ▨ Centro local
- ▨ Centro de Distrito
- ⊕ Hospital

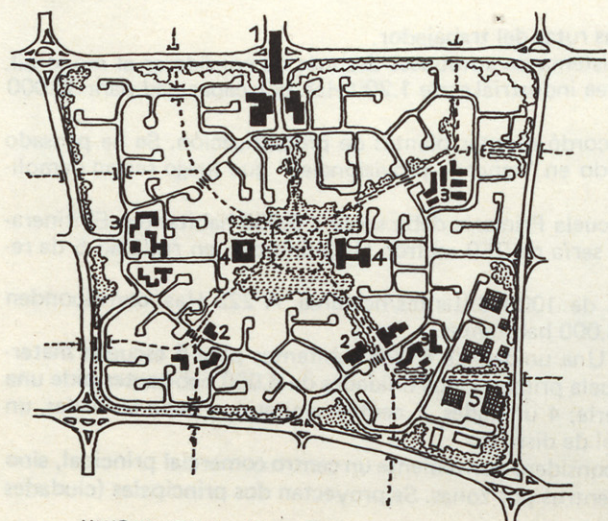
TUY MEDIO
UNIDAD BÁSICA del PLANEAMIENTO.
ESQUEMA FUNCIONAL.



- Vía de Tráfico
- Núcleo de 6.000 hab.
- Escuela primaria
- Escuela secundaria

- UNIDAD BÁSICA de 24.000 hab. con 4 núcleos de 6.000 hab.
- Cuadrícula de 1.500 m. de lado
- Cada núcleo 1 escuela primaria y 1 secundaria.
- Desde el margen al centro el recorrido es de 5 minutos.

TUY MEDIO
UNIDAD BÁSICA del PLANEAMIENTO.



- Parada de autobuses
- ▨ Parques urbanos jardines
- Rutas de peatones
- 1 Centro de Distrito
- 2 Centros locales
- 3 Escuelas primarias
- 4 Escuelas secundarias
- 5 Pequeña industria y artesanía
- ▨ edificio industrial
- ▨ edificio público

UNIDAD REAL DEL TUY MEDIO

termina la autopista Caracas-Totumos-Charallave. Se piensa continuarla hasta Tapipa hacia el Oriente.

La dotación de agua está asegurada.

El paisaje es muy agradable y el valle muy extremo.

Tiene energía eléctrica abundante y gas natural. Por el contrario el clima es cálido y la mano de obra poco calificada. El movimiento de nuevas industrias es importante. Hoy es Ocumare la población mejor de todas las del valle del Tuy.

ALTERNATIVAS DEL PLANEAMIENTO

Se han estudiado varias. La elegida ha sido la creación de una nueva ciudad para 450.000 habitantes y la expansión o desarrollo de las restantes del sector.

PROYECCIONES POBLACIONALES DEL TUY MEDIO

Año	Ocumare	Charallave	Cua	Nueva Ciudad	Tot. Gen.
1970	35.325	12.000	13.600	14.000 + 10.970	85.895
1975	47.450	22.200	18.800	100.000	188.450
1980	60.975	31.040	24.400	186.000	302.415
1985	73.000	39.985	30.337	284.000	427.322
1990	86.650	49.020	36.400	400.000	572.070

Nuevas ciudades (Evolución)

- Inglaterra: Primera nueva ciudad en 1902 — *Letchworth de Howard Welwyn*—.
- Escala de las New Towns. Ciudad tipo de 80.000 habitantes. La nueva ciudad de Milton Keynes. Se proyecta y construye para 250.000 habitantes.
- Alemania: el óptimo es de 500.000 habitantes. USA superiores al millón y otra serie de 100.000 habitantes.
- Alternativas en contraste:
 - Nuevas Ciudades
 - Ciudades en desarrollo
 - Ciudades en expansión direccional
 - Ciudades en paralelo

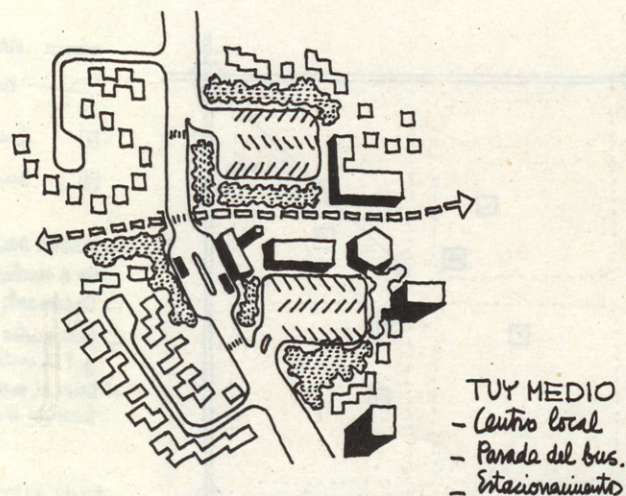
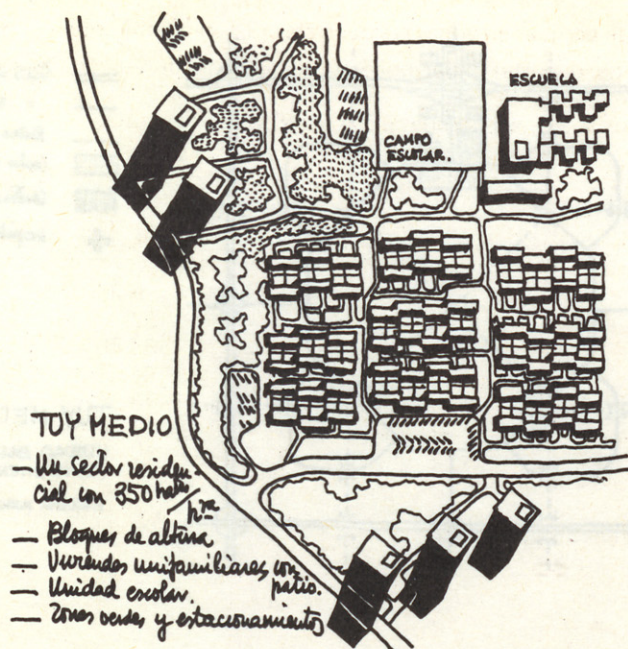
Superficie de la nueva ciudad del Tuy Medio:

- 7.000 hectáreas
- 18 Has. por cada 1.000 habitantes: áreas residenciales, industriales, espacios libres y áreas para el ocio y esparcimiento.
- pendientes límites hasta el 15 por ciento.

EL PLAN REGULADOR. CARACTERÍSTICAS

- La ciudad es concebida con una serie de células básicas separadas por la red de vías primarias con 24.000 habitantes. Rectángulos o cuadrados de 1,5 kms. de lado, con 4 unidades de 6.000 personas.
- Vías peatonales independientes de las vías de tráfico.
- Áreas industriales distribuidas en distintas zonas de la ciudad.
- La red viaria ha sido proyectada por computadores electrónicos.
- El tipo óptimo es el de vías de doble circulación con dos canales de tráfico para cada dirección.
- Se determinaron: la velocidad promedio, la capacidad por canal, los costos por kilómetro y los cruces o nudos distribuidores.

Clase de vía	Velocidad	Capacidad de un canal en unidad de coches por pasajero hora.
De acceso	40 km/h.	800
Vía primaria	60 "	950
Autopista urbana	70 "	1.400
Autopista regional	80 "	1.200



- Se hizo un estudio de tráfico, de flujos, enlaces.
- El nivel de vehículos por familia para 1990 es de 0,43 vehículos por familia.
- Se estudiaron las rutas del trabajador.
- Se decidió el sistema de autobuses después de considerar el monorail.
- Industrias: el área industrial es de 1.200 Has. con capacidad para 30.000 empleos.
- Viviendas: se acordó montar plantas de prefabricación. Se ha pensado permitir acomodo en "ranchos provisionales" que luego serían demolidos.
- Escuelas: La escuela Primaria debe servir a 6.000 habitantes. El itinerario a la escuela sería de 750 metros (10 minutos), en realidad 5 de recorrido a pie.
- Densidad bruta de 100 habitantes/hectárea. A 225 Has. corresponden 4 unidades de 6.000 habitantes.
- Equipamiento: Una unidad de 6.000 habitantes pide 6 escuelas maternas y una escuela primaria; dos unidades de 6.000 habitantes pide una escuela secundaria; 4 unidades, 1 centro sanitario, y ocho unidades, un centro comercial de distrito.
- Centros: no se consideró conveniente un centro comercial principal, sino un sistema de centros por zonas. Se proyectan dos principales (ciudades alta y baja).

- Áreas de parques en zonas residenciales: 3,1 m²/habitante.
- Áreas de deportes (relacionadas con escuelas de segunda enseñanza): 3,7 m²/habitante.
- Espacios abiertos y parques urbanos: 2,1 m²/habitante.

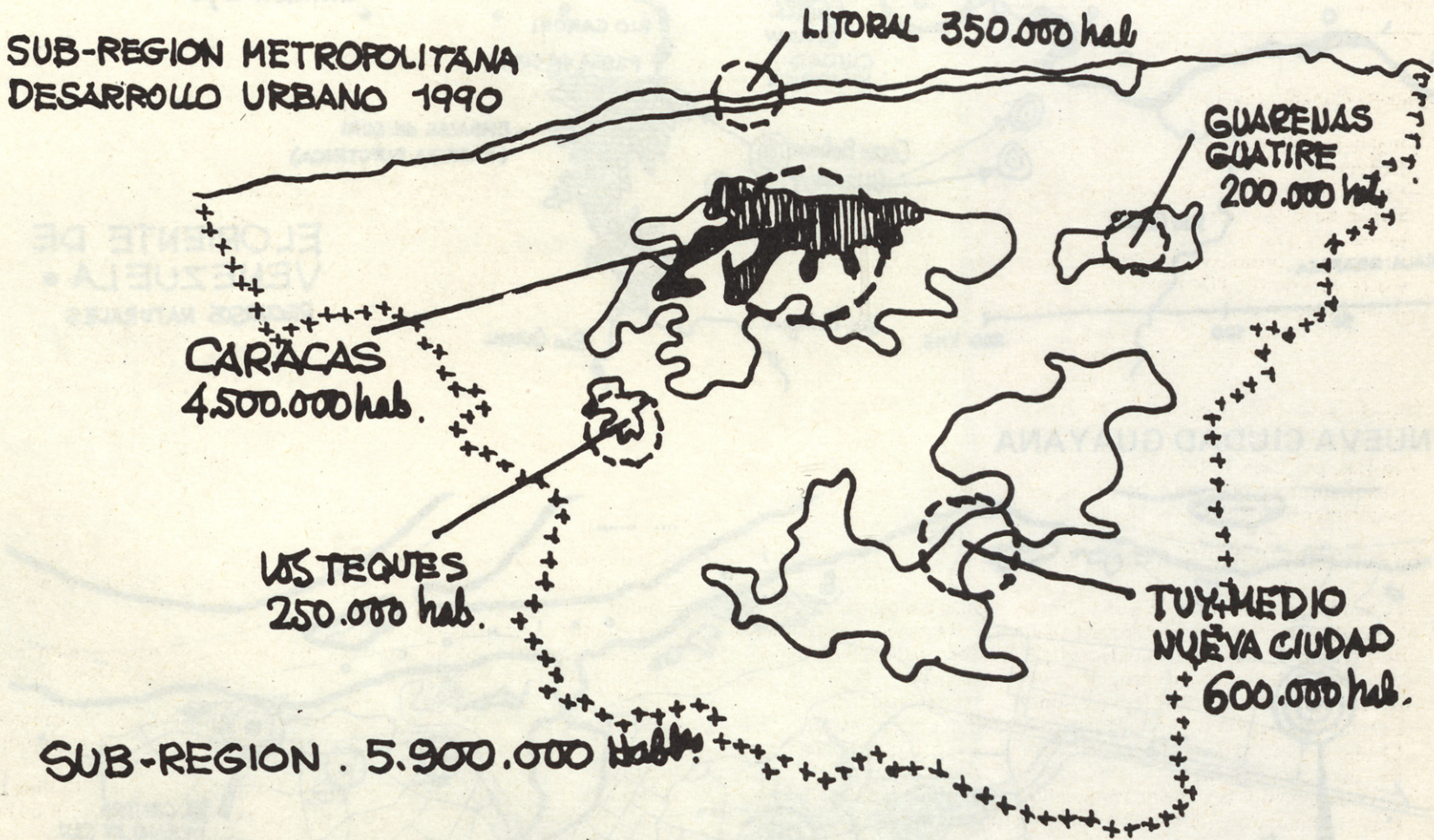
Años	Población	Parques	Deportes	Esp. abiert.
1970	25.000	7,75 Has.	9,25	5,25
1975	100.000	31	37	21,00
1975	186.000	57,60	68,80	39,00
1985	284.000	88,00	105	59,60
1990	400.000	124,00	148	84,00

Plan de acción: ha sido programado cuidadosamente.

Necesidades de suelo

	Años 1 al 5	6 al 10	11 al 15	16 al 20	Total
Vivienda	426	536	647	846	2.415
Industria	278	319	363	430	1.390
Educación	75	35	85	45	240
Espacios abiertos	225	260	290	350	1.125
Asistenciales	5	5	5	5	20
Comercio	45	105	120	125	395
Vialidad	150	170	200	230	750
Cementerio	20	25	20	30	95
Canalizaciones	250				250
Planta de tratamiento	40				40
Residual	—	—	—	—	—
Total.....	1.514	1.455	1.730	2.431	7.130

Puntos básicos: recuperación de la inversión, gestión gerencial, control del desarrollo.



NUEVA CIUDAD GUAYANA SOBRE EL ORINOCO

El 29 de diciembre de 1960 fue creada, por decreto, la Corporación Venezolana de Guayana con el fin de llevar a cabo una actuación de desarrollo regional en una zona excepcional, dotada de recursos de extraordinaria importancia en el campo de la economía moderna. La inmensa riqueza de mineral de hierro de los yacimientos del Estado Bolívar, el caudal impresionante de los ríos Orinoco y Caroní, la proximidad del delta del gran río venezolano, justificaban un desarrollo regional de excepcional importancia en el Este del país, donde también existen, en la zona del Tigre y de Maturín, yacimientos petrolíferos y un puerto de importancia en el Caribe formado por las ciudades de Barcelona y Puerto de la Cruz.

La Corporación Venezolana de Guayana en sus 10 años de existencia ha promocionado, en forma oficial y privada, un fuerte desarrollo industrial en aquella región, lo que ha dado lugar a un verdadero polo, primero de promoción y después de desarrollo que se encuentra en fase avanzada.

En la planificación de la región del Guayana se ha considerado fundamental construir una nueva ciudad capaz para 300.000 habitantes con buen nivel de vida y perspectivas futuras satisfactorias. La Nueva Ciudad Guayana funde las poblaciones de San Félix y Puerto Ordaz, situadas en la desembocadura del Caroní en su margen izquierda y sobre el río Orinoco, en su margen derecha, respectivamente.

La población de San Félix y Puerto Ordaz, en 1960, era, en conjunto, de 43.000 habitantes y la actual, de la nueva ciudad, se acerca a 150.000 habitantes.

Establecido el Plan general de ordenación, se ha construido la mayor parte de la infraestructura de comunicaciones y servicios urbanos, puertos, puentes, parques y áreas recreativas y construcción de viviendas, escuelas y locales comerciales, etc. Ciudad Guayana ha recibido un contingente neto medio de unas 10.000 personas por año, con lo que ha logrado disminuir la presión demográfica sobre el área central del país: Caracas y su zona de influencia.

En el sector industrial, durante este período de 10 años, se ha puesto en marcha la importante planta siderúrgica del Orinoco, empresa nacional de primera magnitud que ha representado una inversión de más de 30.000 millones de pesetas, con 6.000 puestos de trabajo, con ventas anuales de 8.000 millones de pesetas y que, actualmente, se encuentra en período de ampliación.

Se ha instalado, asimismo, la gran fábrica de aluminio ALCASA con capacidad para 22.700 toneladas métricas de aluminio, que piensa duplicar esta capacidad en los próximos tres años, y cuadruplicarla para 1980.

Se ha construido una planta de hierro Minerales Ordaz, con producción inicial de un millón de toneladas por año. Existen otras industrias privadas de tipo complementario.

Respecto a desarrollo urbano, el principal objetivo de estrategia fue la consolidación de las comunidades urbanas existentes. En la construcción de viviendas se han asentado, en nuevas áreas agrupadas en núcleos residencial de diferentes niveles, 4.600 familias en el nivel más bajo, y 8.350 familias en los niveles medio y alto. En 10 años se ha alcanzado, por tanto, una capacidad del 50 por ciento de la población total planificada.

En la infraestructura urbana de tipo metropolitano se ha construido el puente Caroní de 480 metros de longitud y la red primaria que comprende todas las unidades de desarrollo. Se han realizado asimismo obras de abastecimiento de agua en una primera etapa para una población de 250.000 habitantes. Los puertos fluviales de Ciudad Guayana, situados en la margen derecha del río Orinoco, se han construido y ampliado y su

red lineal es muy importante. Es de destacar la construcción del edificio central de la Corporación Venezolana del Guayana y el hotel Guayana, ubicado en el parque del Caroní en el sector de Puntavista, elemento clave para la vida del turismo en la región.

Respecto a construcciones escolares, en los 10 años transcurridos, se han construido tres institutos, una escuela de Formación Profesional, una escuela cultural y 17 agrupaciones primarias, escolarizando a 20.000 alumnos. En el área deportiva y de recreación, se han construido, en el parque Caroní, de 22 Has., dos campos deportivos y diversas obras de restauración de edificios antiguos.

En este desarrollo regional se ha tenido como principal preocupación el concepto de desarrollo humano integral, sin olvidar los aspectos físicos y económicos. El esfuerzo principal se ha hecho en el campo educativo y, muy especialmente, en la Formación Profesional. En este desarrollo regional tiene una especial significación el proyecto de desarrollo del delta del Orinoco, ya que el incremento de la población, que demanda la industria y el comercio de tipo urbano, necesita una fuente de producción próxima de tipo agrícola y se ha escogido el sector de Tucupita en el delta, como primera actuación. Este plan supone obras muy importantes de protección de las inundaciones, construcción de comunicaciones y obras hidráulicas de transformación en la estructura actual del delta.

Los estudios de prospección que se han hecho permiten tener una posición optimista, ya que por las inundaciones periódicas, la calidad de las tierras son propias para el desarrollo de la agricultura e incluso de la ganadería. Como primera fase se actúa en 180.000 Has. y se trabaja muy intensamente en la isla Guara, de 23.000 Has., en donde se ha establecido un procedimiento agrícola de 15.000 Has. que será distribuido entre los actuales ocupantes y productores de nivel medio. El plan ganadero se ha iniciado en el año 1971 y se encuentra en proceso inicial de desarrollo.

Se ha construido el acceso por tierra a la ciudad capital del delta: Tucupita. La población actual del delta es de 34.000 habitantes, correspondiendo 12.000 a la capital. El plan de ordenación de esta capital prevé una ciudad de 50.000 habitantes.

Energía eléctrica de la región

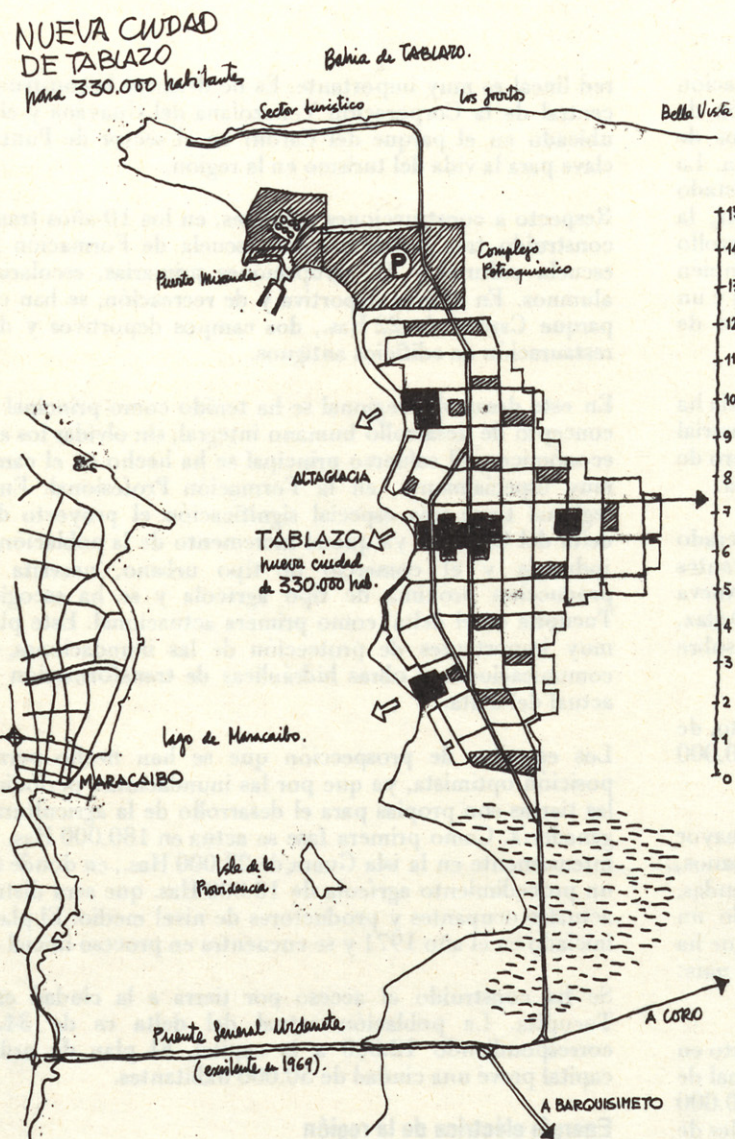
La base fundamental del desarrollo de la región es la electrificación del Caroní, que, por sus características, puede convertirse en un centro de nivel nacional e incluso aportar energía eléctrica a otras naciones limítrofes.

Se crea un primer organismo en 1953 que fue incorporado en 1961 a la Corporación Venezolana de Guayana. La primera central hidroeléctrica construida fue inaugurada en 1961, denominada Macagua, que se encuentra en plena producción. La presa y planta del Guri ha sido la construcción clave hidroeléctrica de la región. Los trabajos de la presa se iniciaron en 1963, siendo inaugurada en 1968. La potencia total será de 2 millones de kilowatios ampliables a 6 millones de kilowatios en una segunda fase. El embalse del Guri tiene unas dimensiones importantes.

Venezuela es el único país de América que, en un tiempo de 4 ó 5 años, está en condiciones de suministrar 3 millones de kilowatios más de los que ya produce y, por tanto, aún será más reducido el precio de consumo, en comparación con los existentes en otros países latinoamericanos.

Desde la presa del Guri se ha establecido un sistema de transmisión a 400 kilowatios a la región del Tigre del petróleo y a Santa Teresa del Tuy, en las inmediaciones de Caracas con un recorrido de 570 kilómetros y con una inversión de cerca de 2.000 millones de pesetas.

NUEVA CIUDAD EL TABLAZO. LAGO MARACAIBO



El lago de Maracaibo, con su inmensa riqueza petrolera, cuenta con la ciudad de este nombre que es el segundo centro urbano del país y su población actual alcanza, aproximadamente, los 600.000 habitantes. Es, por lo tanto, la gran ciudad del oeste venezolano.

La situación de la nueva ciudad del Tablazo, proyectada para 350.000 habitantes, se localiza frente a Maracaibo entre el puerto Miranda, hoy existente y agrupando la reserva de suelo dedicada a complejo petroquímico al norte de esta ciudad. La nueva ciudad afecta a las pequeñas poblaciones actuales de Altagracia y Santa Rita, y teniendo en cuenta que el lago del petróleo en su estrechamiento norte cuenta con el magnífico puente General Urdaneta, construido en 1969, ha de constituir un desarrollo en paralelo con Maracaibo unido por una vía de comunicación terrestre y por comunicaciones marítimas entre ciudad y ciudad.

El planeamiento urbanístico fue encomendado a las firmas LLEWELYN-DAVIES-WEEKS

como planificadores urbanos, y FORESTIER WALKER & BOR como planificadores económicos, con la supervisión y colaboración de la Dirección de Planeamiento Urbano del Ministerio de Obras Públicas de Venezuela. Este trabajo fue desarrollado en el año 1969 y afecta a una zona demográfica con una población cercana al millón de habitantes del Estado Zulia. La planificación contempla el contexto nacional y regional, desarrolla el plan de ordenación principal y señala un plan de actuación. El estudio fue realizado en un plazo de 10 meses y son piezas esenciales la creación de un gran puerto, la localización de un complejo petroquímico y el señalamiento de unas zonas agrícolas y de un sistema de espacios libres de nivel regional sobre la línea de la costa del Caribe.

Fueron estudiadas unas alternativas de planeamiento adoptándose la solución en forma de T con un desarrollo de 12 kms. de norte a sur y 6 kms. de desarrollo máximo en dirección este-oeste.

El modelo urbano de desarrollo tiene 1 km², dividido en modelos iguales. Cada modelo ambiental cuenta con áreas residenciales de alta densidad y de baja densidad, así como de espacios verdes muy generosos. Cuenta asimismo con centros comerciales, áreas de tolerancia industrial y equipamientos escolares de primera y segunda enseñanza.

La nueva ciudad del Tablazo tiene un centro direccional principal, situado en el centro de gravedad del área urbana y tres centros urbanos complementarios debidamente repartidos. El trazado es de retícula.

En cuanto a uso de suelo, se reservan las siguientes cifras:

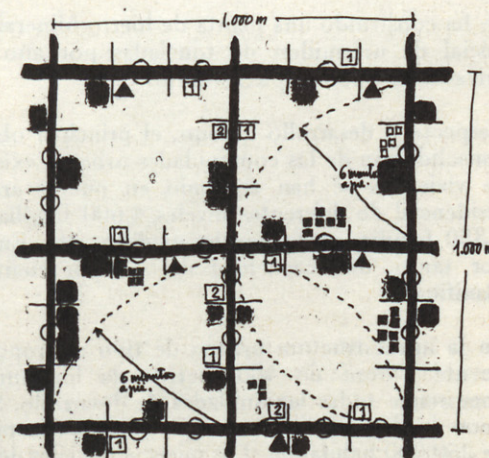
— Vivienda	2.750 Has.
— Industria	1.250 "
— Espacios verdes	1.000 "
— Viario estacionario, centros de zonas residuales	1.500 "
— Area urbana total	6.500 Has.

La densidad media de las áreas residenciales es de 100 habitantes/Ha. El centro urbano principal sirve a toda la ciudad y los tres centros complementarios de distrito sirven a 60.000 habitantes cada uno.

En las áreas industriales integradas en el área urbana se calculan 17.000 puestos de trabajo. El sistema de comunicaciones se recomienda sea de tipo colectivo con autobuses y microbuses. La comunicación entre el Tablazo y Maracaibo, como ya se ha dicho, será por medio de lanchas rápidas y por el puente Urdaneta.

El volumen de la edificación en general se proyecta en horizontal, y solamente los edificios de oficinas y apartamentos pueden desarrollarse en altura.

Estas son las características principales del planeamiento de la Nueva Ciudad del Tablazo, que, con la Nueva Ciudad Guayana y la Nueva Ciudad del Tuy Medio, forman las tres realizaciones urbanísticas más importantes del país.



ZONA o MODULO AMBIENTAL. (Modificación de USOS)