

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

**ESTRATEGIAS DE DESARROLLO
Y ORDENAMIENTO URBANO
DE CONCORDIA**

INFORME FINAL

1993

2

5. DETECCION DE AREAS PROBLEMA EN EL CONTEXTO DE LA JURISDICCION MUNICIPAL

Esta temática ya fue desarrollada en el punto 2 "Formulación de Estrategias de Desarrollo Urbano" (2.1.; 2.1.1.; 2.1.2.; 2.1.3.; 2.1.4.; 2.1.5.) Allí se definieron tanto los problemas como las potencialidades que se consideran como centrales para el desarrollo urbano de la ciudad y se dió un encuadre para abordarlas con mayor profundidad.

Los estudios urbanos que allí se detectaron eran:

- a) - Desarrollo del Ejido.
- b) - Desarrollo de un borde costero sobre el río Uruguay y principales arroyos.
- c) - Preservación del patrimonio arquitectónico ambiental.
- d) - Ajuste de la normativa urbana.
- e) - Incorporación y estructuración urbana de los grupos de viviendas para erradicación de inundados.

Los puntos a y b han sido retomados y realizados en el capítulo anterior (4). Cabe acotar que referente a el tema "Desarrollo del Ejido" si bien se avanzó considerablemente sobre la rudimentaria zonificación preexistente, debería aún realizarse un estudio con mayor grado de detalle sobre los centros menores. Villa Adela, Villa Zorraquín,

Divaldo Magnasco, etc. que si bien son pequeños, presentan situaciones de conflictividad que deben ser adecuadamente encauzadas. Referente a la normativa urbana se desarrolla allí una modificación significativa de la existente que deberá ahora ser presentada al Concejo Deliberante para su consideración y eventual aprobación.

Es importante monitorear este proceso de discusión política del código, para que en caso de que surjan algunas propuestas modificatorias se consiga que las mismas se incorporen de una manera orgánica y coherente con el resto del articulado.

El punto b "Desarrollo de un borde costero sobre el Río Uruguay y principales arroyos" fue elegido por el Municipio como la posibilidad central de los estudios propuestos y por lo tanto se realiza en el Capítulo 6. un análisis preliminar que permita encarar su Proyecto Ejecutivo.

Quedan por lo tanto los puntos c y f "Preservación del Patrimonio Arquitectónico y Ambiental" e "Incorporación y estructuración urbana de los grupos de viviendas para erradicación de inundados" para un desarrollo futuro. Además de los análisis que oportunamente se realizaron sobre estas temáticas es oportuno agregar que en ambos el factor tiempo es fundamental. En cuanto a la Preservación del Patrimonio, porque es obvio que cada día que pasa existen grandes posibilidades de que el mismo se deteriore o desaparezca y en cuanto a la Estructuración Urbana de los nuevos conjuntos habitacionales, porque este accionar completaría el gran esfuerzo que la ciudad está haciendo en este sentido y mejoraría la calidad de vida de sus habitantes.

6.- DEFINICION DE OBRAS DE INTERVENCION EN AREAS PARTICULARIZADAS

- Desde hace muchos años, tanto el Municipio como la comunidad de Concordia tiene perfectamente claro que se hace necesario recrear el vinculo entre la ciudad y el río.

Esta relación no ha existido excepto en el pequeño sector de la costanera vieja y la causa de ello es la de un proyecto ordenador que permita tomar las medidas necesarias de planificación y ejecución de un borde costero.

La relación de Concordia y el río ha venido siendo conflictiva, debido a la localización generalmente espontánea de grupos habitacionales importantes en sus bordes.

Las crecidas periódicas, cuyos ciclos vienen aumentando, han hecho que esa zona sea la generadora de los mas grandes problemas socio-urbanos de la ciudad. Así, este vinculo se percibe más, como fuente generadora de conflictos, que como el área que podría agregar las mayores posibilidades de esparcimiento y calidad ambiental.

No obstante, de reuniones efectuadas con miembros de Organizaciones Comunitarias, Autoridades Municipales y del Consejo Deliberante y con diversos grupos sociales surge reiteradamente la convicción que esta obra es la gran asignatura pendiente de Concordia.

6.1. RESEÑA HISTORICA

La percepción de la carencia de un proyecto costanero, como se ha dicho, no es nueva, ya que con anterioridad se han

registrado diversos intentos de llevar adelante proyectos referidos al tema. Han existido diversas propuestas de tipo particular, semi-oficial, concursos de anteproyectos y otras acciones parciales de distintos gobiernos comunales, que no han logrado superar las etapas preliminares de diseño.

Buena parte de la información y análisis producidos en ellos serán retomados en el presente trabajo.

6.1.1. PLAN CARRASCO

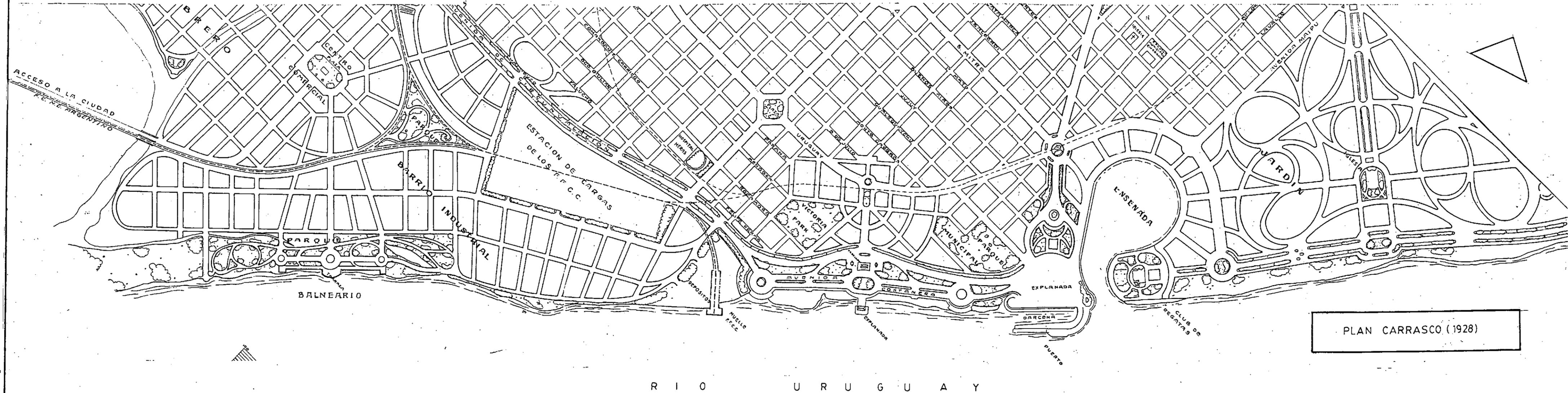
En el plan de urbanización realizado en 1928 por el Ing. Benito Carrasco se contemplaba la ampliación de la costanera ya existente para que terminara de bordear toda la planta urbana.-

En el plano puede verse, dentro de los lineamientos del urbanismo de la época, el interesante proyecto que aunque ambicioso, habría sido mucho mas fácil de concretar que en el momento actual pues toda la zona no tenía ocupación.

La idea básica era la misma que actualmente se sostiene: la generación de un borde costero, de entre 100 y 400 metros de ancho, convenientemente forestado y equipado para el aprovechamiento de las cualidades del río.

La propuesta de un importante parque en la Zona Noreste de la ciudad que llegaba hasta la actual Avda. Maipú, habría eliminado los problemas de localización de vivienda en áreas inundables, que posteriormente se produjeron y hubiera generado un borde urbano central de excepcional calidad.

El planteo de una importante ensenada en concordancia con la desembocadura del arroyo Manzores, mostraba una inteligente adaptación geográfica, y preveía el enorme potencial de desarrollo de los deportes náuticos que efectivamente se produjo en la ciudad.



PLAN CARRASCO (1928)

6.1.2. PROYECTO OFICINA DE PLANEAMIENTO URBANO (1982)

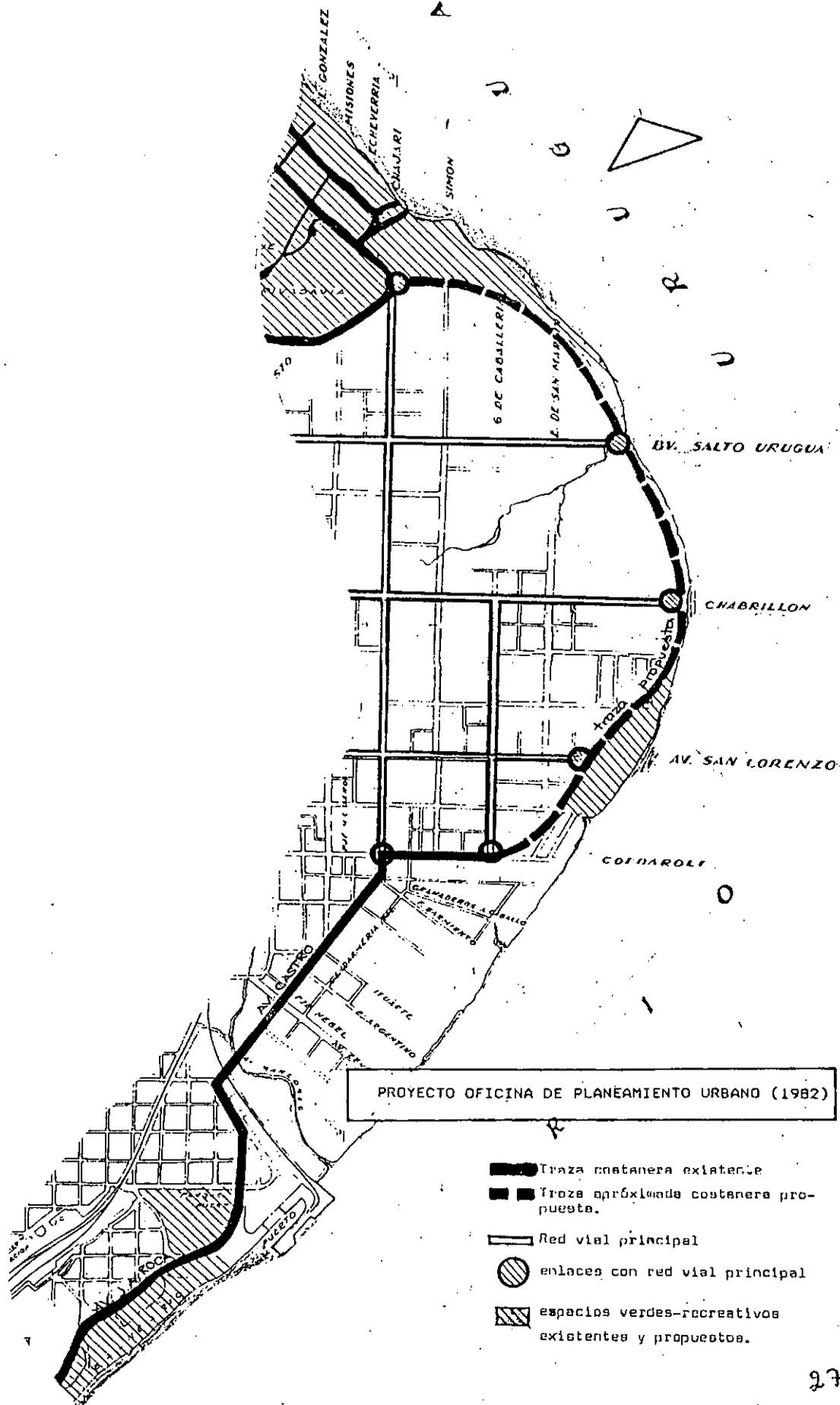
Retomando la vieja idea de ampliar el recorrido costanero, en 1982 la Oficina de Planeamiento Urbano elabora un "Proyecto de Prolongación Norte de la Avenida Costanera". El mismo se proponía lograr la unión de la costanera con el Parque Rivadavia mediante un recorrido que en su primer tramo utilizaba calles ya existentes y posteriormente bordeaba el río en la zona de costa alta del barrio Nebal, hasta conectar con el circuito vial del Parque.

Entre las fundamentaciones que urgían a la realización de este proyecto se menciona "si bien este sector (ángulo NE de la ciudad) ya se hallaba en proceso de urbanización, su incorporación a la planta urbana acelerará notablemente dicho proceso", y también "antes que se consolide definitivamente el área".

Entre los trabajos que se consideraban necesarios para poder desarrollar el proyecto se mencionaban:

- 1- Relevamiento Catastral de Area.
- 2- Nivelación y determinación de línea de cota 14.
- 3- Estudio de las características físicas del sitio y alternativas de trazado.-
- 4- Diseño de la Avenida.-

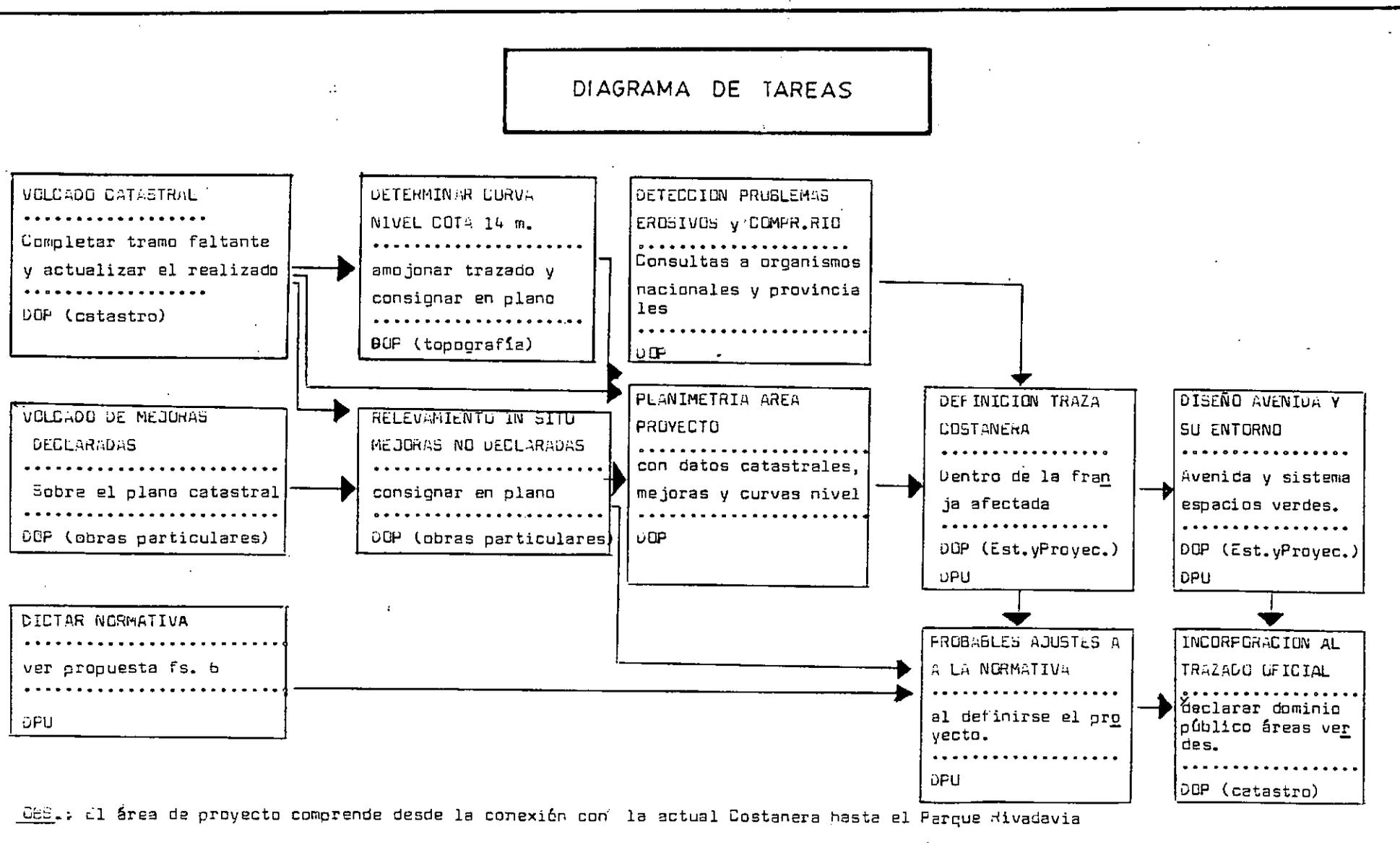
Cabe mencionar que el punto 1- ha sido realizado por la Dirección de Catastro de la Municipalidad y el 2- ha sido realizado por el CFI a requerimiento de la Municipalidad. Por otro lado el trabajo proponía la siguiente alternativa preliminar de plano.

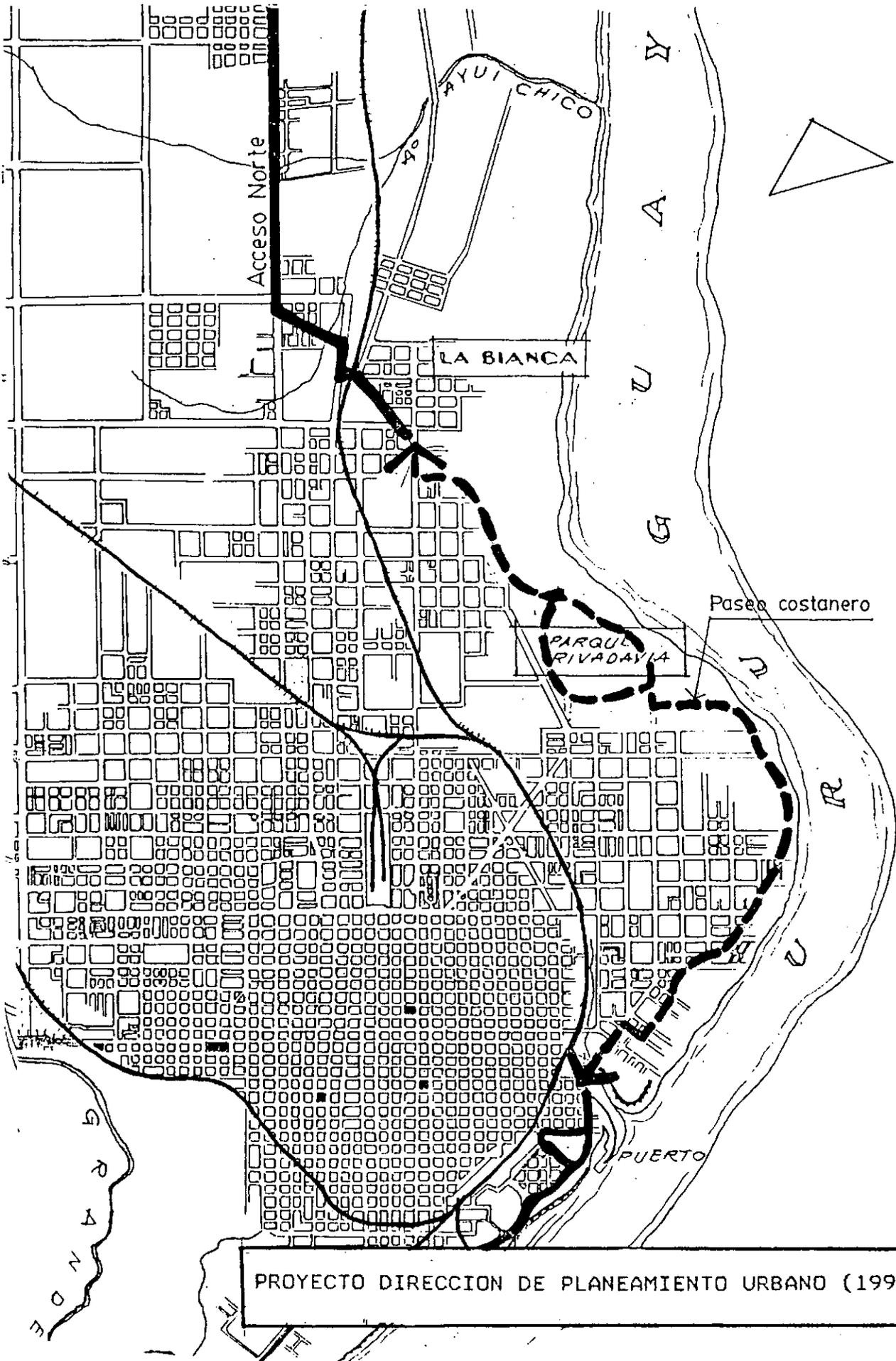


PROYECTO OFICINA DE PLANEAMIENTO URBANO (1982)

- Trazo costanera existente
- - - Trazo aproximado costanera propuesta.
- Red vial principal
- enlances con red vial principal
- ▨ espacios verdes-recreativos existentes y propuestos.

Buscando completar los criterios que se habían planteado en 1982, en 1986 se realiza un concurso de ideas para el área costanera. Se reactiva asimismo la inquietud de avanzar con el proyecto mediante una nueva presentación que incluye un diagrama de tareas para sistematizar los flujos de trabajo.





6.1.3. PROYECTO DIRECCION DE PLANEAMIENTO URBANO (1992)

Nuevamente en 1992 el Municipio de Concordia retoma la postergada aspiración de concretar un paseo costanero. Las diferencias mas significativas de esta propuesta son:

- a) Tomar la cota 14 como borde de desarrollo de la avenida, y
- b) Prologar el trazado, que en la anterior terminaba en el Parque Rivadavia, hasta empalmar con el acceso norte de la ciudad al sur de La Bianca.

6.2. CARACTERISTICAS GENERALES DEL BORDE DE RIO

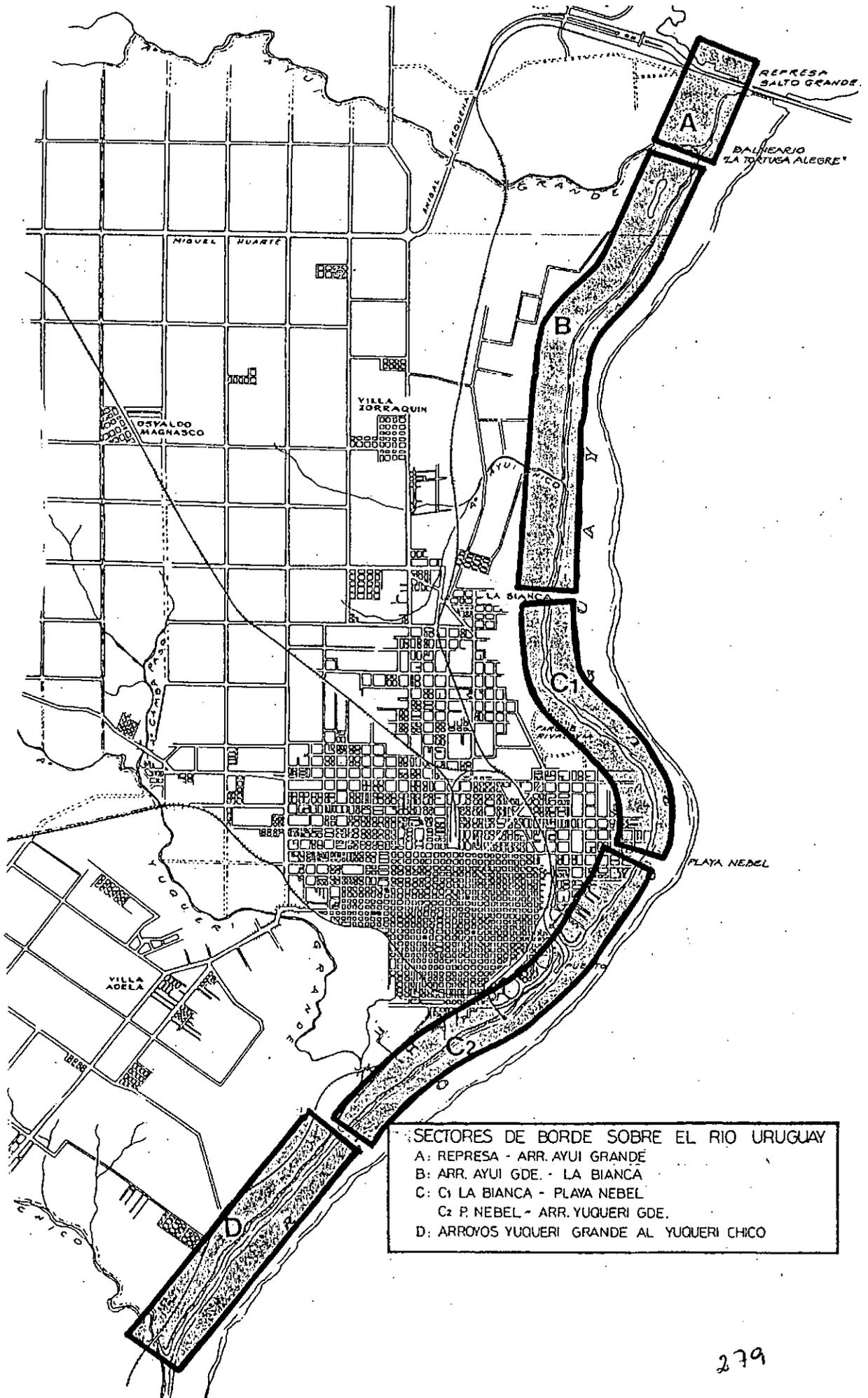
6.2.1. SECTORES GEOGRAFICOS

El recorrido del Rio Uruguay entre los limites del Ejido de Concordia, tiene diversos sectores con características particulares, diferenciadas del resto y distintas posibilidades y alternativas de desarrollo. Fundamentalmente se puede dividir tal recorrido en cuatro tramos:

- A. Lago Salto Grande-Arroyo Ayuí Grande
- B. Arroyo Ayuí Grande-La Bianca
- C. La Bianca - Arroyo Yuquerí Grande.
- D. Yuquerí Grande - Yuquerí Chico.

Tramo A: LAGO SALTO GRANDE - ARROYO AYUI GRANDE

Representa el único sector del proyecto que no pertenece al territorio municipal de Concordia, ya que se encuentra bajo el dominio de la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande.



SECTORES DE BORDE SOBRE EL RIO URUGUAY
 A: REPRESA - ARR. AYUI GRANDE
 B: ARR. AYUI GDE. - LA BIANCA
 C: C1 LA BIANCA - PLAYA NEBEL
 C2 P. NEBEL - ARR. YUQUERI GDE.
 D: ARROYOS YUQUERI GRANDE AL YUQUERI CHICO

Estan avanzadas, sin embargo, las negociaciones entre ambos organismos para posibilitar su transferencia jurisdiccional al Municipio. Estas tramitaciones canalizan una reivindicación de la ciudadanía concordense, que aspira a disponer de un acceso territorial al Lago de Salto Grande.

Tramo B: ARROYO AYUI GRANDE - LA BIANCA

Ya dentro del territorio actual del Ejido Municipal, este sector pertenece a la zona rural. Se trata de fracciones amplias, habitualmente denominadas "quintas" que cuentan con una superficie que va de las 16 a las 215 hectáreas, con pequeñas edificaciones y la mayoría de ellas con explotaciones parciales de forestación, ganadería o cítricos, o sin explotación alguna.-

Es un sector de terrenos bajos con cotas de inundabilidad periódica anual posible, entre +8 y +14 metros, con abundante vegetación natural de costa, denominada "Selva en Galería". Las costas del río son principalmente arcillosas, con playas rocosas, otras de canto rodado y algunas de arena.-

Existen varias razones por las cuales se considera a este sector como el que presenta menos dificultades para acceder a la posesión de las tierras necesarias para el desarrollo propuesto. Algunas de las fracciones ya pertenecen a la Municipalidad y otras se encuentran en proceso de transferencia de otras instituciones al Municipio. Respecto de los terrenos pri-

vados, que pertenecen a un reducido número de propietarios, existe la posibilidad de entablar negociaciones para conseguir la cesión de la faja costanera necesaria.

Esto podría realizarse mediante la firma de Convenios urbanísticos en los cuales los propietarios cederían el terreno para desarrollar el proyecto y el municipio se comprometería a zonificar las fracciones remanentes según parámetros negociados, a prestar servicios u otorgar la concesión para la prestación de otros.

Tramo C: LA BIANCA - YUQUERI GRANDE

Este tramo, urbano en general, consta de dos sub-sectores, uno de densidad poblacional prácticamente nula, y otro que recorre la ciudad propiamente dicha, con implantaciones recreativas al aire libre de servicio y habitacionales de significación:

C1: LA BIANCA - PLAYA NEBEL

C2: PLAYA NEBEL - YUQUERI GRANDE

C1: LA BIANCA - PLAYA NEBEL

Las características de este sub-sector son las propias de la zona principal de recreación al aire libre de toda la ciudad, ya que en ella se encuentran las principales atracciones costeras, tanto de tipo geográfico como de equipamiento. Estas condiciones naturales y sus respectivas transformaciones en oferta recreativa y turística, se encuentran escasamente

desarrolladas. La ciudad todavía accede a la costa del río por algunas pocas calles perpendiculares a él, sin oportunidad de recorrer paralelamente la costa en forma vehicular ni peatonal. Salvo en el pequeño tramo de la antigua Avenida Costanera. En algunos casos existen barreras que obligan a retroceder muchas cuadras hacia el área céntrica para alcanzar un punto cercano a la costa. Es en este sector en el que se producen los accidentes geográficos mas interesantes del borde argentino.-

Los niveles van desde cotas parcialmente inundables, hasta elevadas barrancas de rocas, incluyendo el Salto Chico, pequeño desnivel rocoso que constituye el accidente principal para la navegabilidad del río aguas abajo de la represa. Este accidente es además, un punto de gran atractivo para la pesca. Las playas disponibles, de uso espontáneo y sin ningún tipo de control ni de equipamiento, son ampliamente utilizadas por la población desde noviembre a marzo. Se estima que en este sector se encuentran los terrenos de mayor costo, sobre todo los de costa alta, aunque las parcelas todavía son generosas de tamaño y por lo tanto también es reducido el número de propietarios.-

Por su ubicación, aguas arriba de la ciudad, se encuentra en este sector la toma de agua y planta de tratamiento de la misma de Obras Sanitarias Municipales.



C2: PLAYA NEBEL - YUQUERI GRANDE

El río recorre, en este tramo, el sector urbano de la ciudad. En él, el parcelamiento de la tierra es intenso, la densidad habitacional reducida, las cotas de nivel muy bajas y la polución del río se intensifica por los efluentes de la ciudad. Se encuentran concentrados en este sector, los principales equipamientos funcionales y recreativos:

playas, puerto, aduana, clubes de actividades acuáticas, natación, remo, vela, ski, tabla, canotaje, motonáutica y clubes de actividades deportivas y recreativas terrestres, instalaciones de camping y playa municipales y la costanera antigua de la ciudad. Este tramo de Avenida Costanera, construido simultáneamente con el Puerto de Concordia de una longitud de aproximadamente 1,5 km., ha facilitado el uso y disfrute de esa pequeña parte del borde del río, por los habitantes de la ciudad, generando a la vez la instalación de los equipamientos mencionados. Asimismo, dicha obra se ha convertido en un efectivo mecanismo de defensa, aunque no completa, del efecto devastador de las inundaciones. El nivel de esa avenida (+ 11,00 m.) está bajo la cota considerada de inundación (+14,00 m), sin embargo, su realidad física ha constituido una efectiva defensa inicial para ese sector. En las adyacencias de la Avenida Costanera, hacia la ciudad se localizan una serie de manzanas inundables. Por dicha causa han sido

evacuados sus habitantes, familias sin posibilidades de vivienda que se habían asentado en el lugar. Aunque se construyeron viviendas en otros sectores para albergarlas y se las evacuó, nuevos grupos iban tomando su lugar. En este momento, la mayoría de esos terrenos están libres y demolidas sus construcciones.

Asimismo se está llevando a cabo un plan intensivo de forestación del área.

Se encuentra en gestión la adquisición definitiva de esos terrenos por parte de la Municipalidad, a fin de desarrollar en ellos equipamientos deportivos, recreacionales y de interés turístico. Todas estas instalaciones deberán considerar, en su materialización, la posibilidad cierta del crecimiento del río con inundación por períodos cortos y con una frecuencia de una o dos veces al año. Mas hacia el sur, lo urbano desaparece, las cotas de nivel descienden, la polución se hace mayor, algunas actividades artesanales (hornos de ladrillo) y extractivas (arena) se instalan en la confluencia del arroyo Yuquerí Grande y el Río Uruguay. Esta zona se caracteriza por la abundancia de vegetación costera y playas arenosas. En la parte sur de este sector, aproximadamente en el año 1950, se produjo un parcelamiento sobre el Río Uruguay que a pesar de sus condiciones de inundabilidad y dificultades de acceso, causó una atomización de la propiedad.-





Tramo D: ARROYOS YUQUERI GRANDE - YUQUERI CHICO

Las vías del Ferrocarril General Urquiza, en su trayecto Concordia-Concepción del Uruguay, limitan en este tramo una franja de tierra entre ellas y el Río Uruguay.-

La comunicación vehicular, entre este sector y la ciudad, resulta en el presente muy dificultosa por la falta de obras viales apropiadas, teniendo como principales barreras a las propias vías y al Arroyo Yuquerí Grande que desemboca en el Río Uruguay. Se encuentra en este sector el ex-frigorífico CAP-YUQUERI, con su correspondiente estación y ramales ferroviarios y su puerto sobre el río. Su gran demanda de mano de obra generó asentamientos urbanos descentralizados de la ciudad que, a pesar de la desaparición definitiva de su fuente de trabajo, permanecen activos y en consolidación paulatina. Sus habitantes se han volcado a otras actividades productivas de la zona, principalmente forestales y agrícolas. Asimismo, y en relación a la producción forestal, se están asentando aserraderos para la fabricación de cajones para citrus, marcos y cajones para apicultura y otros talleres pequeños de recuperación de desechos de madera con diversos destinos.-

En este sector, la propiedad se caracteriza por parcelas grandes, semejantes a las del tramo A, con cota mas alta. Especialmente donde se encuentra el ex-frigorífico mencionado y sus instalaciones, equi-

pamientos complementarios y asentamientos humanos adyacentes.-

La costa y la vegetación natural, se mantienen prácticamente intactas, ya que no existen explotaciones ribereñas y el puerto del frigorífico se encuentra desactivado.-

6.2.2. CANAL DE NAVEGACION

Es imprescindible mencionar, a esta altura de las consideraciones que existe todavía un aspecto de la Represa de Salto Grande que no ha sido aún ejecutado: el canal de navegación. El único elemento de dicho canal que se encuentra realizado es la primera esclusa, al costado de la Represa en la margen derecha (Argentina). La proyectada, -aunque todavía considerada demasiado onerosa e innecesaria- construcción de dicha obra, afectaría en un sinnúmero de aspectos a la ciudad.

Fundamentalmente establecería una valla visual y física entre Concordia y el Río, desde la represa hasta el Parque Rivadavia, en beneficio de la navegación. Aún así, con dicha obra, solo se agregarían 200 km. de navegabilidad por el Río Uruguay, aguas arriba, hasta Paso de los Libres, en la frontera con Brasil.-

Este canal representaría la principal interferencia futura posible con el proyecto costanero. Afectaría el tramo que va desde la Represa hasta el Norte de la ciudad, pero no lo haría con el tramo urbano propiamente dicho, ni con el sector final entre arroyos.

6.3. ESPACIO DE PROYECTO

El problema principal para poder comenzar con un desarrollo y cierto de un proyecto costanero, consiste en poseer el territorio o faja de terreno donde el mismo pueda desarrollarse. Es decir, realizar un análisis del estado y propiedad de la tierra y ver, a través de que modalidad podría conseguirse la transferencia de la propiedad o del uso, hacia el municipio.

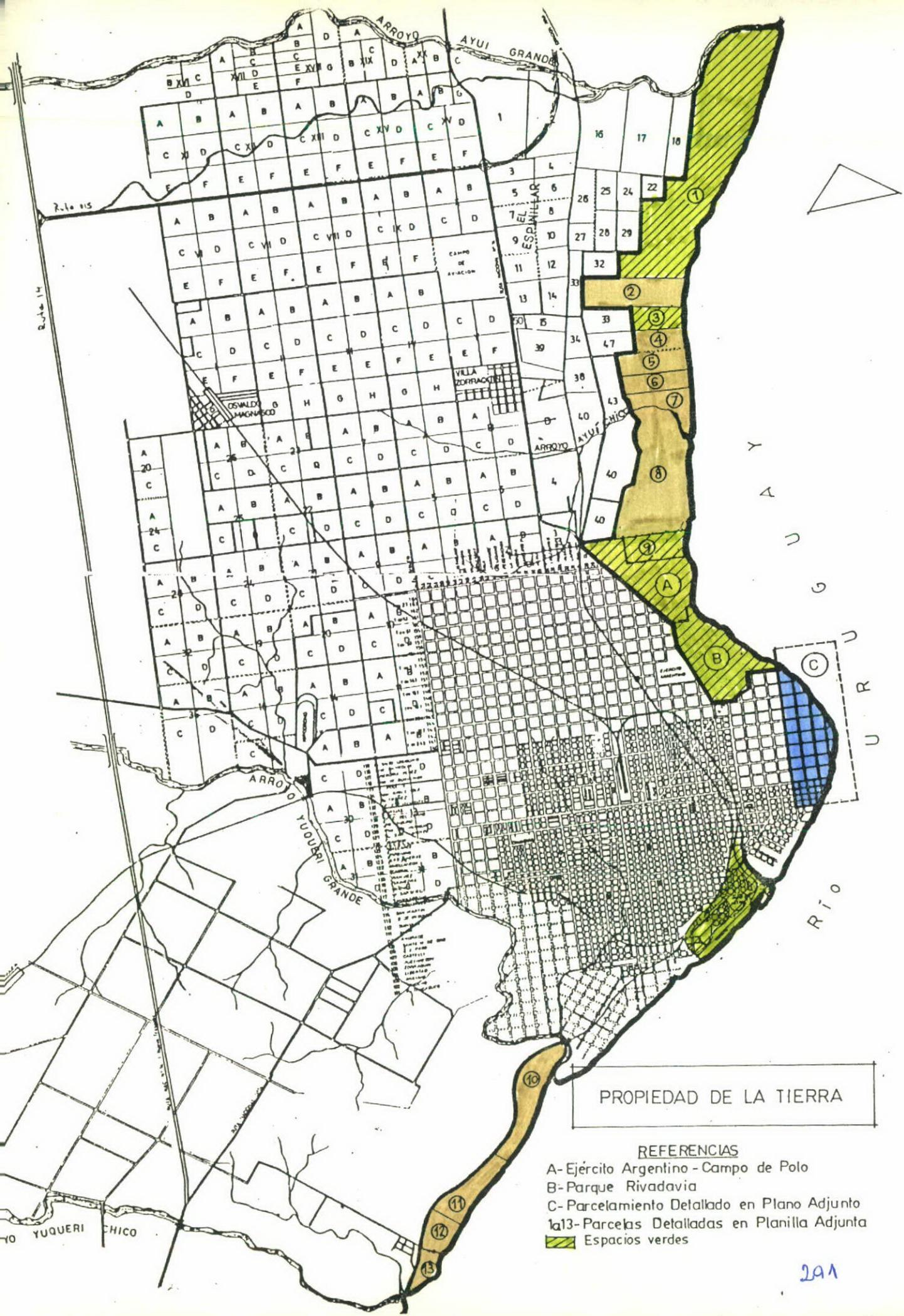
6.3.1. PROPIEDAD DE LA TIERRA

En esta larga faja costera nos encontramos con un conjunto complejo de situaciones:

- * Tierras propiedad del Municipio.
- * Tierras propiedad de la Provincia y de la Nación.
Algunas en proceso de transferencia al Municipio.
- * Tierras cedidas por el municipio a otras entidades
- * Terrenos particulares.

Como puede apreciarse en los planos adjuntos existen sectores importantes del territorio requerido que ya pertenecen al Municipio. Otros son de la Provincia o de la Nación pero se encuentran en proceso de transferencia a la Municipalidad.

El sector aledaño a la ciudad es lógicamente el que presenta mayores dificultades de adquisición. Se han confeccionado planos en escala 1:2.000 donde se ha relevado las zonas parceladas, aquellas que se mantienen a nivel de manzana y las zonas donde las calles han sido abiertas y donde no.



PROPIEDAD DE LA TIERRA

REFERENCIAS

- A- Ejército Argentino - Campo de Polo
- B- Parque Rivadavia
- C- Parcelamiento Detallado en Plano Adjunto
- 1a13- Parcelas Detalladas en Planilla Adjunta
- Espacios verdes



REFERENCIAS
 [Diagonal lines] Tierras Privadas
 [White box] Tierras Municipales
 [Cross-hatched box] Tierras Particulares Uso Sempublico



628
MC

629
MC

630

634
MC

635
MC

638
MC

639

11
MC

Calle 15

12
MC

Calle 17

17
MC

Calle 19

Calle 22

Carrera La Cruz

Calle 65

Calle 68

Calle 70

Calle 72

Calle 23

Calle 75

Calle 78

Calle 80

Calle 82

Calle 84

Calle 86

U
R
U

R
I
O



U
R
U
G
U
A
Y

- Referencias**
-  Tierras Privadas
 -  Tierras Municipales
 -  Tierras Particulares Uso Semipublico

INFORMACION PROPIEDADES COSTERAS

Nº	Titular	Superficie			Plano Nro.	Partida Nro.	Inscripc. Matricula	Dominio	RuralGo		Total
		Ha	a	Ca					Terreno	Mejoras	
01	Sup-Gob.de la Pcia.	215	78	56	22.509	Descnoc.	1947	Descnoc.	Descnoc.	Descnoc.	Descnoc.
02	Oswaldo F. de Pedro	61	63	07	10.192	60.244	118.702	1982	4,101.46	11,995.83	16,097.29
03	Sup-Gob.de la Pcia.	14	13	09	22.510	Descnoc.	1947	Descnoc.	Descnoc.	Descnoc.	Descnoc.
04	R.M. Rossi y Otros	21	06	18	5.835	60.316	117.888	1982	2,395.36	7,698.24	10,093.60
05	Carlos M. Hess	32	66	97	15.980	60.243	113.697	Desc	27,869.47	1,425.16	29,294.63
06	Juana M. Mendiburu	36	43	67	51.381	60.239	1960-F-7110ta	1949	1,573.93	6,991.53	8,565.56
07	Juan Martinez y Otros	89	10	08	10.141	60.251	2.036	1982	39,522.27	8,916.38	48,438.65
08	Lidia H.B. de Sorokin				51.298	60.156	1937-F-175	1966	Descnoc.	Descnoc.	Descnoc.
09	Municipalidad de Cdia	35			Descnoc.	51.428	106.395y106.396	1974	Descnoc.	Descnoc.	Descnoc.
10	Artigi S.A.	56	27	57	40.929	100.389	115.989	1989	16,319.04	Descnoc.	16,319.04
11	Martin William	28	40	89	51.277	137.076	111.540	1981	1,346.58	Descnoc.	1,346.58
12	CAPDO S.A.	35	19	71	41.614	126.276	107.544	1987	Descnoc.	Descnoc.	Descnoc.
13	Ceferina Ch. de Drí	31	32	72	Descnoc.	Descnoc.	Descnoc.	Desc	Descnoc.	Descnoc.	Descnoc.

Esta es la información básica necesaria para comenzar un proceso de negociación, permuta o expropiación. También permite ensayar trazas tentativas de la avenida costanera.

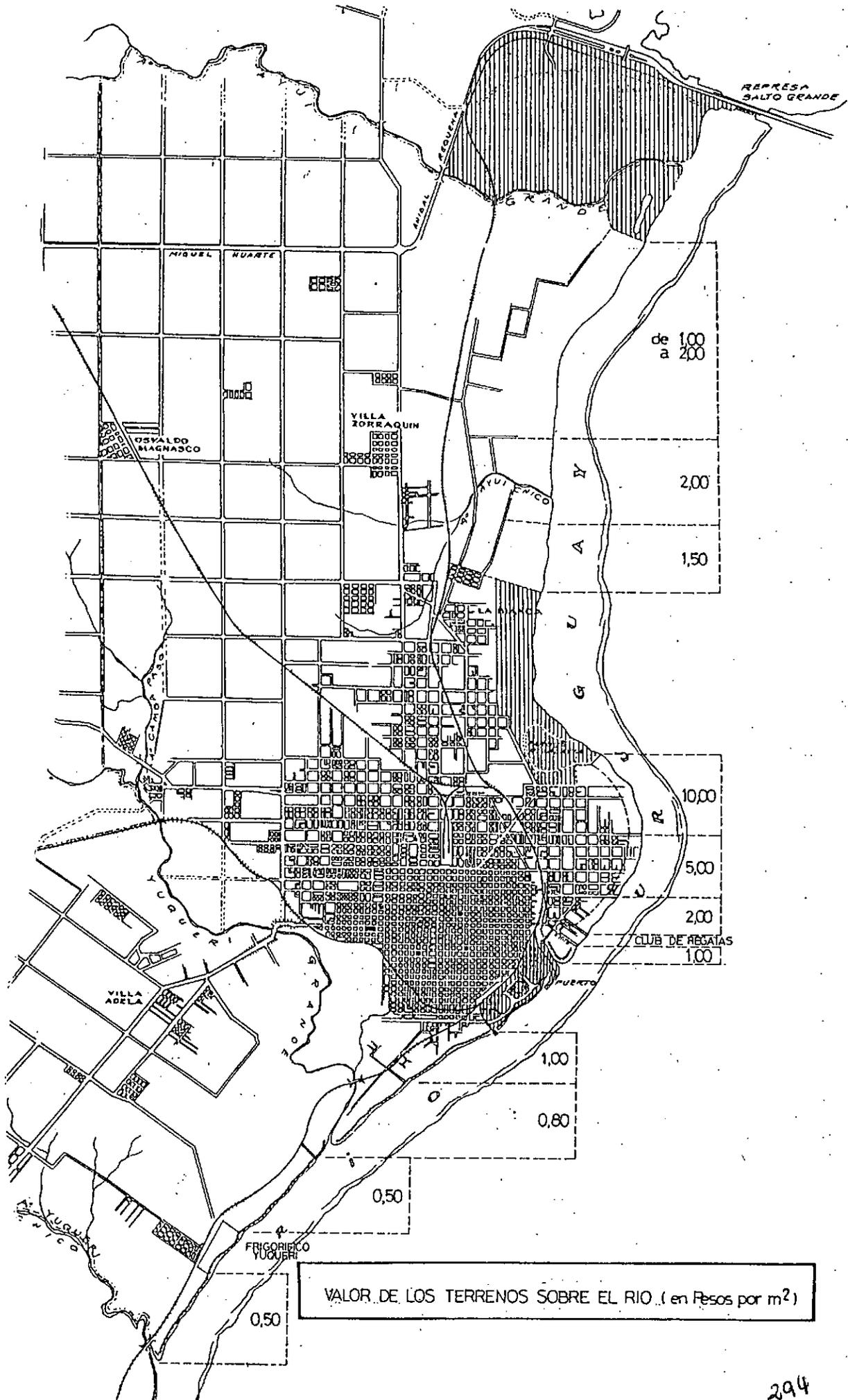
6.3.2. ASPECTOS LEGALES

La gestión de traspaso, compra, cesión o convenios urbanos a través de los cuales el Municipio podrá ir consiguiendo la tenencia de estas tierras, implica la necesidad de contar con un importante asesoramiento y gestión legal, pues deberán firmarse múltiples y diferentes contratos a tan fin y realizarse diversos actos administrativos y legislativos.

- * Contratos de compra-venta
- * Cesiones
- * Caducidad de permisos de uso
- * Convenios urbanísticos
- * Análisis de la legislación referida a ríos y arroyos
- * Análisis de la condición de frontera nacional

6.3.3. ASPECTOS ECONOMICOS

Para poder analizar los montos implicados en el proceso de adquisición de la faja costera, ya sea por compra, expropiación u otras modalidades, es necesario tener una evaluación del precio de mercado de esas tierras.



VALOR DE LOS TERRENOS SOBRE EL RIO. (en Pesos por m²)

Tal como se muestran en el plano adjunto, los valores fluctúan entre \$ 0,50 y \$ 10,00 según información provista por inmobiliarias caracterizadas de la ciudad. Asimismo los organismos técnicos de la Municipalidad coinciden en la estimación de los valores. Incluso ambos informantes coinciden en que es posible negociar por cifras menores que las indicadas, pues las posibilidades de enajenación de dichas propiedades se encuentran afectadas desde hace tiempo por una ausencia de demanda.

Una primera aproximación a la magnitud de los valores necesarios para disponer de este territorio, nos indican:

Sector Norte

$$\begin{aligned} 6.000 \text{ m. (longitud)} \times 300 \text{ m. (ancho)} &= 1.800.000 \text{ m}^2 \\ &\times 1 \text{ \$/m}^2. = \underline{\$ 1.800.000.-} \end{aligned}$$

Sector Centro

$$\begin{aligned} 4.000 \text{ m. (longitud)} \times 100 \text{ m. (ancho)} &= 400.000 \text{ m}^2 \\ &\times 4 \text{ \$/m}^2. = \underline{\$ 1.600.000.-} \end{aligned}$$

Sector Sur

$$\begin{aligned} 7.000 \text{ m. (longitud)} \times 300 \text{ m. (ancho)} &= 2.100.000 \text{ m}^2 \\ &\times 0,50 \text{ \$/m}^2 = \underline{\$ 1.050.000.-} \end{aligned}$$

\$ 4.450.000

Si las hipótesis sobre costos de tierra se confirmaran la Ciudad de Concordia tendría aún la extraordinaria posibilidad de hacerse de 550 Ha. de borde costero, con un desarrollo de aproximadamente 30 km. lineales por una cifra relativamente baja como es la de \$ 4.500.000.-

6.4. CRITERIOS DE PROYECTO

Una vez definido el territorio costero del cual podrá disponerse, aunque esto sea de una forma preliminar, deberá realizarse un Plan Maestro que genere una visión ordenadora del conjunto y consiga las mayores calidades ambientales, paisajísticas y de funcionamiento.

Los temas centrales que deberá definir este plan son:

- PROGRAMA DE ACTIVIDADES
- TRAZA VIAL
- ZONIFICACION DE ACTIVIDADES
- DISEÑO DEL PAISAJE
- MORFOLOGIA ARQUITECTONICA
- IMPLEMENTACION NORMATIVA

6.4.1. PROGRAMA DE ACTIVIDADES

El proyecto a proponerse deberá ser mucho más que una avenida costanera que permita recorrer la zona. Se considera que en la faja de territorio aledaña deberán localizarse una serie de actividades y equipamientos, deportivos, recreativos, culturales, turísticos, etc. que sirvan a las necesidades de la ciudad de Concordia y de toda la Región. También podrán desarrollarse ciertos elementos de interés nacional que juntamente con los que ya tiene la ciudad y los que aporta la zona de Salto Grande terminen de configurar a Concordia como un polo de atracción turístico importante

Este programa de actividades deberá surgir desde los

equipos de planeamiento y desde la Municipalidad de Concordia. También es fundamental generar una muy amplia participación ciudadana. De tal modo grupos y asociaciones que tiene campos especiales de interés podrían encontrar en esta oportunidad la posibilidad de concretar sus ideas y llevarlas a la realidad.

Existe la posibilidad de canalizar a través de estas iniciativas grandes dosis de vitalidad comunitaria que se encuentran generalmente en estado latente.-

Es posible financiar en parte el proyecto mediante la explotación económica de algunas de estas actividades a través de diversas modalidades contractuales que deberán ser estudiadas con precisión: concesión, asociación, alquiler, etc.

A continuación se mencionan algunas de las actividades que podrían localizarse en el proyecto:

a) DEPORTIVAS

Podrían suceder en diversas modalidades:

- * Por cesión a entidades específicas.
- * Por actividades unitarias con cánones para su uso.
- * Formando clubes de actividades múltiples.

Canchas: * Fútbol, distintos tamaños.

- * Rugby
- * Hockey: césped, patines, hielo
- * Basquet
- * Beisbol y otras

Courts: * Tennis
* Paddle
* Squash
* Badminton
* Pelota a paleta

Pistas: * Skate
* Patinaje
* Carreras
* Saltos

Circuitos: * Caminata
* Ascenso: montañismo, paredes
* Jogging
* Descenso por gravedad: toboganes,
roller-ski, skate.
* Hípicos
* Bicicletas comunes, cross y mountain
* Motos (con reservas de seguridad y límites).
* Karting y otros
* Escuela vial

Acuáticas: * Pesca: espigones
* Playa, camping
* Navegación a vela
* remo, canotaje
* Motonáutica
* Guarderías, amarras
* Fuertos de servicios

* Bicicletas de agua

* Paseos en lancha

b) RECREATIVOS

* Juegos infantiles

* Juegos de destreza-supervivencia

* Parques de diversiones

* Espacio para circos

* Juegos electrónicos

* Recorridos electromecánicos: tren,
monorriel, aéreos por cable.

c) CULTURALES

* Anfiteatros

* Teatros de títeres

* Jardines especiales: Laberintos

Flora autóctona

Temáticos (came-
lias, azaleas)

* Zoológicos:

Generales

Fauna autóctona

Prehistórica

* Servicios de

Orientación:

De uso y comporta-
miento responsable

De ubicación, seña-
lización.

De seguridad

De estudios especí-
ficos del área.

d) TURISTICOS

- * Hoteles
- * Cabañas
- * Restaurantes
- * Confiterías
- * Camping: Carpas

Casas rodantes

Motor home.

6.4.2. TRAZA VIAL

Como criterios generales de trazado deberá tenerse en cuenta que:

- a) La idea fundamental es una avenida que se desarrolle a nivel de la cota 14. No obstante deberá tener, en algunos sectores, trazas auxiliares de modo tal de mantener un contacto permanente con el borde del río. Estos tramos podrán permanecer inundados durante algunos periodos del año, lo que no generará un problema funcional importante debido a que se trata de un circuito recreativo y de paseo.
- b) Se deberá definir un recorrido que permita verdaderamente disfrutar de las mejores características de cada sector, teniendo especial cuidado en la preservación del paisaje natural y las visuales hacia Salto (R.O. del U.) y la propia ciudad de Concordia.
- c) Deberán establecerse contactos funcionales frecuentes con la trama urbana para ampliar la oferta circulatorio-

toria y fortalecer la estructura vial de la ciudad, proveyendo a la vez mayores posibilidades de acceso a la costanera.

- d) A través del trazado deberá establecerse una ligazón o continuidad con el resto de los circuitos habituales de paseo y turismo ya disponibles. Se promoverá así la integración de un macro-circuito general de la zona, que permita recorrer en forma unificada, los distintos puntos de interés de la ciudad.
- e) Se cuidará de proyectar para automovilistas, motociclistas, ciclistas y peatones circuitos especiales, con sus correspondientes estacionamientos.
- f) El proyecto de traza deberá ser global, pero su concreción deberá ser posible de realizar por etapas autónomas sucesivas.
- g) No necesariamente esta vía deberá ser totalmente pavimentada. Podrán combinarse sectores que sí lo sean con otros de enripiado o tierra.
- h) Para la confección del proyecto vial, existe la siguiente documentación base:
 - 1- Relevamiento aerofotográfico de toda la zona de 1987 (C.F.I.)
 - 2- Fotografía aérea de toda la zona con inundación de +14 metros.
 - 3- Relevamiento planialtimétrico C.F.I.
 - 4- Comportamiento hidrográfico actual y estadística histórica de crecientes C.T.M. de Salto Grande.

5- Relevamiento estereoscópico en base al vuelo de 1987 (construcciones).

6- Relevamiento Catastral. (Direc. Catastro Municipal)

Relevamiento planialtimétrico C.F.I.

El Municipio de Concordia solicitó la ejecución de este trabajo en razón de su necesidad de contar con los antecedentes y datos precisos que le hacían falta para la definición de varios proyectos. Los desagües pluviales de la ciudad, el cauce de los arroyos urbanos, las trazas de redes y vías son ejemplos de estas necesidades, entre las que se incluyó también el proyecto costanero.

El trabajo está compuesto de dos juegos de planos:

- a) Restitución altimétrica del ejido municipal de Concordia, compuesta de cuatro hojas, en Escala 1:20.000, con una equidistancia de 5 metros entre cotas. El mismo se confeccionó en base al levantamiento aerofotográfico realizado por la Fuerza Aérea Argentina en el año 1987. Este trabajo de gran utilidad para la realización del proyecto costanero, debería tal vez ser ampliado para conseguir una mayor desagregación de altimetrías, especialmente para la confección del proyecto vial.
- b) Restitución planimétrica del Ejido Municipal de Concordia, compuesta de 13 hojas, en Escala 1:5.000, que se basa en el mismo levantamiento aerofotográfico realizado por la Fuerza Aérea en 1987.

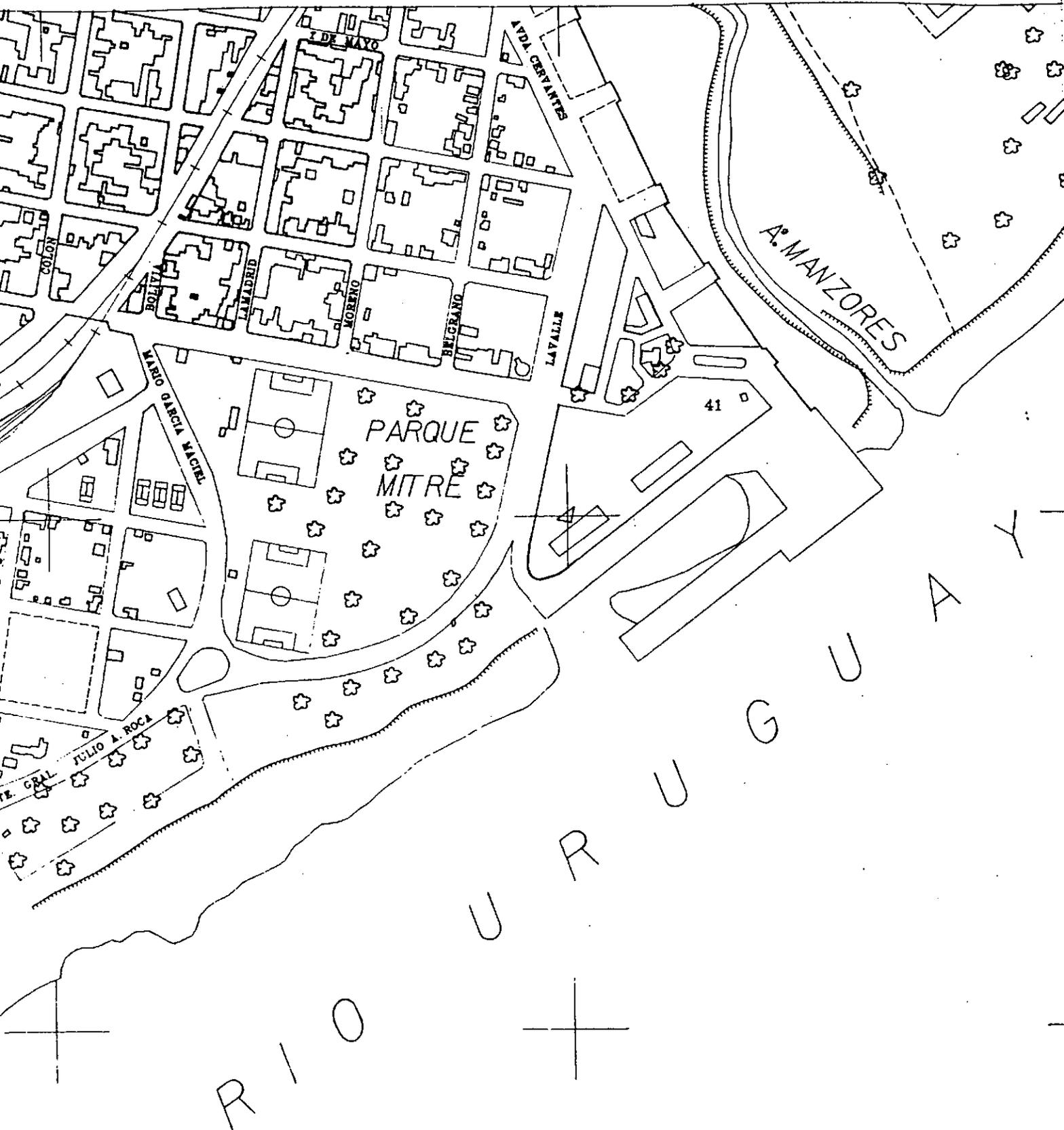


Muestra RESTITUCION ALTIMETRICA
ESC. 1: 20.000

404.000

404.500

40



Muestra RESTITUCIÓN PLANIMÉTRICA
 ESC. 1: 5000

Estos juegos de planos se encuentran disponibles en el Consejo Federal de Inversiones y en la Municipalidad de Concordia. Se agrega una muestra de un sector de cada uno de ellos, que permiten apreciar el grado de definición de dichos trabajos.

6.4.3. ZONIFICACION DE ACTIVIDADES

Teniendo en cuenta la gran diversidad geográfica que tiene la zona, el amplio panorama de actividades que debe localizarse en la misma la relación de ellas con una traza vial de recorrido paisajístico y el desarrollo en etapas que necesariamente deberá ser realizado, se hace imprescindible la definición de un plano de zonificación muy elaborado que tenga en cuenta todos estos aspectos del proyecto. Aunque la cantidad de tierra que pueda llegar a disponerse, de acuerdo a lo propuesto puede parecer considerable, no debe cometerse un error que lamentablemente es muy común en este tipo de situaciones: el de ceder indiscriminadamente las tierras a cualquier solicitante. Es indudable que deberán realizarse cesiones, pero estas deberán enmarcarse estrictamente, en el plan y cumplir con las normas de zonificación de ocupación y de morfología que se establezcan.

La zonificación no solamente deberá tener en cuenta el territorio específico del proyecto, sino todas las zonas colindantes que seguirán siendo de propiedad privada.

Tipo de Paisaje que puede desarrollarse en la zona con un manejo cuidadoso de la misma.

Lago de Salto Grande visto desde el aire.



6.4.4. PAISAJISMO

La experiencia ya realizada en el entorno de la represa de Salto Grande, con costas sobre el río y el embalse, puede servir para disponer de antecedentes técnicos sobre las tareas a realizar. Por otra parte dicha experiencia es valorable asimismo en la preservación y desarrollo de la extraordinaria calidad paisajística de la zona.

Se deberán realizar trabajos de relevamiento:

- * de estudios existentes sobre flora y fauna.
- * de flora existente (APLEAA, Parques Nacionales)
- * de fauna (Parques Nacionales)
- * geológicos

Con este material será posible establecer:

- * mapa biológico
- * flora y fauna a preservar e incentivar
- * localización y tipo de forestaciones y fauna a implantar.
- * flora a desestimar
- * ciclos propios de renovación de especies.

Se deberán relevar asimismo los puntos de interés paisajístico, calificándolos según:

- * Tipo de interés: visual, estáticos, dinámicos, ambientales.
- * Grados de importancia relativa dentro del conjunto.
- * Niveles de exigencia económica y de trabajo para su puesta en valor.

En general, interesan como aspectos fundamentales a realizar en el recorrido, por sus particulares condiciones atractivas:

- * Las vistas de las ciudades de Salto y Concordia
- * La visión y acceso al río Uruguay
- * La visión de la presa de Salto Grande, desde aguas abajo.
- * El contacto con las áreas verdes tanto de flora natural como exótica.
- * Los espacios favorables a la preservación de la fauna autóctona.
- * Los ámbitos adecuados para divulgar el conocimiento de especies en cautiverio.

6.4.5. MORFOLOGIA ARQUITECTONICA

Con el tiempo, y a medida que el proyecto se encaminen en su concreción, comenzará a hacerse necesaria la construcción de distintos elementos, instalaciones y edificios. Estas construcciones estarán destinadas a las actividades específicas, amoblamiento urbano, señalización, cercos, servicios, etc.

Deberá propenderse a una estética de fusión entre las mismas y el entorno natural en el cual se localizarán.

A fin de conseguir un conjunto identificable y unificado, deberán establecerse criterios morfológicos muy precisos, para ser observados en todos y cada uno de los proyectos particulares de dichas instalaciones.

6.4.6. ASPECTOS NORMATIVOS

Una parte importante de los criterios anteriormente enunciados deberán plasmarse, para tener una continuidad temporaria, en normativas específicas.

En lo que hace a lo urbanístico el "Master Plan" deberá ser implementado a través de un Código de Ordenamiento específico del sector.

En cuanto a la morfología arquitectónica, también deberá establecerse una codificación específica. Tendrá que definirse la misma como de aceptación contractual ineludible para cualquiera de los permisionarios que, a través de las diferentes modalidades que se adopten, tome el desarrollo de un sector.

También deberán establecerse normativas objetivas y públicas que definan los requisitos para acceder a la concesión de los emprendimientos.