

O/F. 331.9  
P26 r.  
V

41158

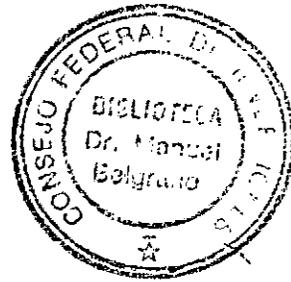
**REFORMULACION DEL  
PLAN DE DESARROLLO URBANO  
DE CONCEPCIÓN DEL URUGUAY**

en el marco de las políticas de  
integración regional al Mercosur y  
de la instalación de la Zona Franca

Informe Parcial

Concepción del Uruguay 28 de Agosto de 1995

Héctor Atilio Poggiese



CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES  
REF. CONTRATO DE OBRA EXP. 2945

O/F. 331.9  
P26  
V

26/09/95

## DOCUMENTO DE BASE (actividad 10)

## INDICE

- I Presentación
- II Equipo de Coordinación y Grupos de Trabajo (act.2)
- III Mesas temáticas (activ. 9)
- IV Hipótesis prospectivas (activ. 5)
- V Dimensiones relacionales (activ. 6)
- VI Plenario (activ. 3)
- VIII Grupos de trabajo (activ. 4)
  - 1. Recuperación de terrenos para el desarrollo urbano.
    - a) Tierras del Estado Nacional/Stock municipal
    - b) Areas inundables - PRURAI
  - 2. Ambiente y producción
    - a) Convivencia residencia industria.
    - b) Desarrollo industrial e impacto socio-urbano
  - 3. Turismo
    - Banco Pelay, eje turístico Norte-Sur.
  - 4. Convivencia y prevención en usos urbanos conflictivos (recreación/transportes de cargas)
  - 5. Zonificación y normativa urbanística
  - 6. MERCOSUR (Relaciones y proyectos inter-municipales)
- VIII Entrevistas con informantes calificados. (actividad 8)
- IX Información (actividad 1)
- X Identificación y listado de actores (activ. 7)

Anexos

## I. PRESENTACION

Este documento contiene el informe parcial de la Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano de Concepción del Uruguay (ref. contrato de obra, exp. 2945) y comprende los trabajos que cubren 3 meses y 2 semanas (mayo a agosto de 1995).

Por las características del método utilizado, en el proceso de planificación se opera con un amplio conjunto de actividades en simultáneo. En este caso el documento de base (actividad 10) es la sistematización y ordenamiento de toda la información y el conocimiento producido en la etapa, incluyendo el procedimiento y los actores que participaron del mismo. Por lo mismo, como capítulos de su estructura incluye el estado final de todas las actividades programadas.

Como puede verse en el gráfico I.1 el flujo de actividades en esta etapa converge sobre el documento de base. Aún cuando ciertas actividades son permanentes, en esta instancia se consolidan en el texto de este documento, aun cuando más adelante sean modificadas.

La metodología se basa en escenarios sucesivos que agrega los actores involucrados, necesarios e interesados al proceso de planificación. La naturaleza de algunos objetivos del proyecto (integración, Mercosur, región) exige el contacto con actores que se "descubren" por el mismo proceso de trabajo. En el caso de las hipótesis prospectivas esto significa establecer relaciones con la República Oriental del Uruguay y municipios de ese país.

Algunos eventos regionales de coyuntura cuyo cronograma no depende de nuestro proyecto demandaron tareas no programadas, como fue la participación en las Primeras Jornadas Rioplatenses de Ordenamiento Ambiental del 14 al 16 de Agosto en Salto Grande, que facilitó el entramado de relaciones necesario y una posibilidad de hacer conocer los trabajos en la escala de la sub-región. La CODEFRO se ha materializado institucionalmente este fin de mes.

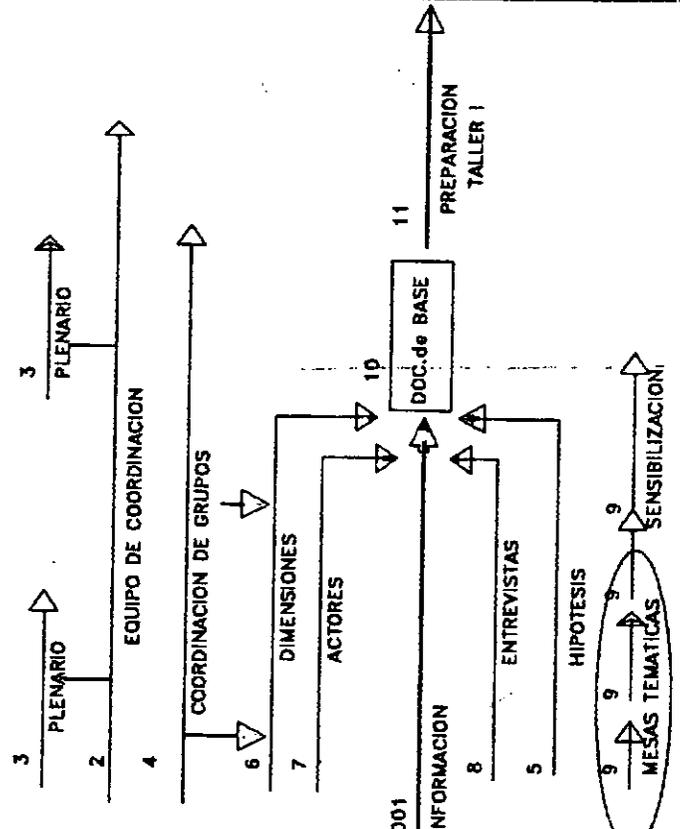
El material recogido en esos procesos no podía faltar en este trabajo, bajo el riesgo de no ser útil a las etapas siguientes. Esto, si bien motivó un pequeño atraso en su presentación respecto al cronograma contractual, significó un avance sustantivo en los objetivos del proyecto. De hecho la actividad central siguiente, el taller UNO, recibirá ese atraso, realizándose recién en la última semana de septiembre, unos 15 días después de la programación inicial.

Como el orden del documento de base es el necesario para su uso en la etapa siguiente en el taller UNO de planificación gestión, se cita en cada capítulo la referencia a la actividad que comprende con el fin de facilitar la evaluación.

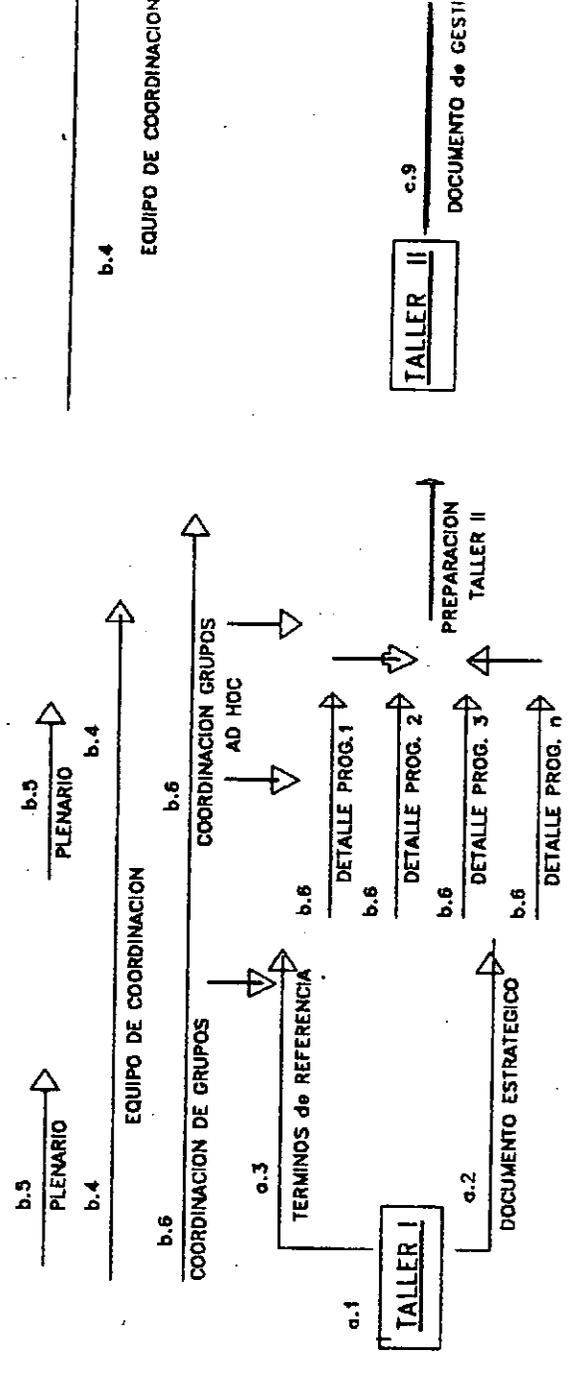
El contenido del documento responde a la lógica peculiar que deriva del proceso metodológico.

C. del Uruguay, 28 de Agosto 1995

# ETAPA I



# ETAPA II



**GRAFICO I.1 Flujo de actividades Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano CFI/FLACSO/MCU**

## II. EQUIPO DE COORDINACION Y GRUPOS DE TRABAJO (actividad 2)

El equipo de coordinación se constituyó con el arquitecto Esteban Agüero y la arquitecta Mónica Igarzábal por la Municipalidad de Concepción del Uruguay, el arquitecto Hector Bazzani de la Red FLACSO, éste como asistente local especialista y el experto CFI Héctor Poggiere. Para la coordinación de grupos de trabajo se sumaron Julia Cabral y Patricia La Nasa.

El equipo de coordinación cuenta con la participación continua del sr. Domingo Martínez de la Comisión de Inundados, y la frecuente colaboración de las arq. Patricia Costa de la UCU y Cristina Solís, los tres ex integrantes del grupo que impulsó las primeras instancias del Proyecto actual durante los años 1993 y 94.

El Municipio asignó para las tareas de dibujo al técnico Fabián Alaluf, del Departamento de planeamiento urbano, y al técnico Daniel Alonso, de la Secretaría de planeamiento para computación y proveyó una sala apropiada para el trabajo en piso 2 y otra para las reuniones amplias en el piso 3 del Centro Cívico.

El relevamiento bibliográfico y otras tareas de apoyo las realizó en Buenos Aires la asistente local profesora María Elena Redín.

Las reuniones de trabajo del equipo de coordinación se realizan de forma sistemática por lo menos dos o tres veces por semana.

### GRUPOS DE TRABAJO

#### Recuperación de terrenos para el desarrollo urbano.

Cabral Julia	arquitecta, docente UCU-FAU
Solís Cristina	arquitecta, comité de gestión PRURAI
Cabeza Carlos	subsecretario de planeamiento
Leivar Susana	vice decana UCU-Ciencias Económicas
Alvisto Pedro	director de obras sanitarias
Martínez Domingo	comisión de inundados
Tomassi Serio	arquitecto, UVEPRO

**Ambiente y producción**

Bazzani Héctor	arquitecto, red FLACSO
Ballester Daniel	secretario bloque UVEPRO
Bravo Sergio	director de medio ambiente
Artusi José A.	arquitecto, UCR
Ramírez Horacio	presidente de COMPICU
Díaz Abal Oscar	Cámara Frigoríficos Avícolas
Sito Marcelo	ex decano UCU-Arquitectura
Voeffray Alfredo	técnico ambiental
Igarzábal Mónica	arquitecta, depto. Planeamiento Urbano

**Convivencia y prevención en usos urbanos conflictivos**

La Nasa Patricia	red FLACSO/COFEPAC
Inda Miguel	Unidad vecinal Nuevo Uruguay
Bandera Tibaldo	Comisión de Inundados
Pepe Jorge	médico, COFEPAC

**Zonificación y normativa urbanística**

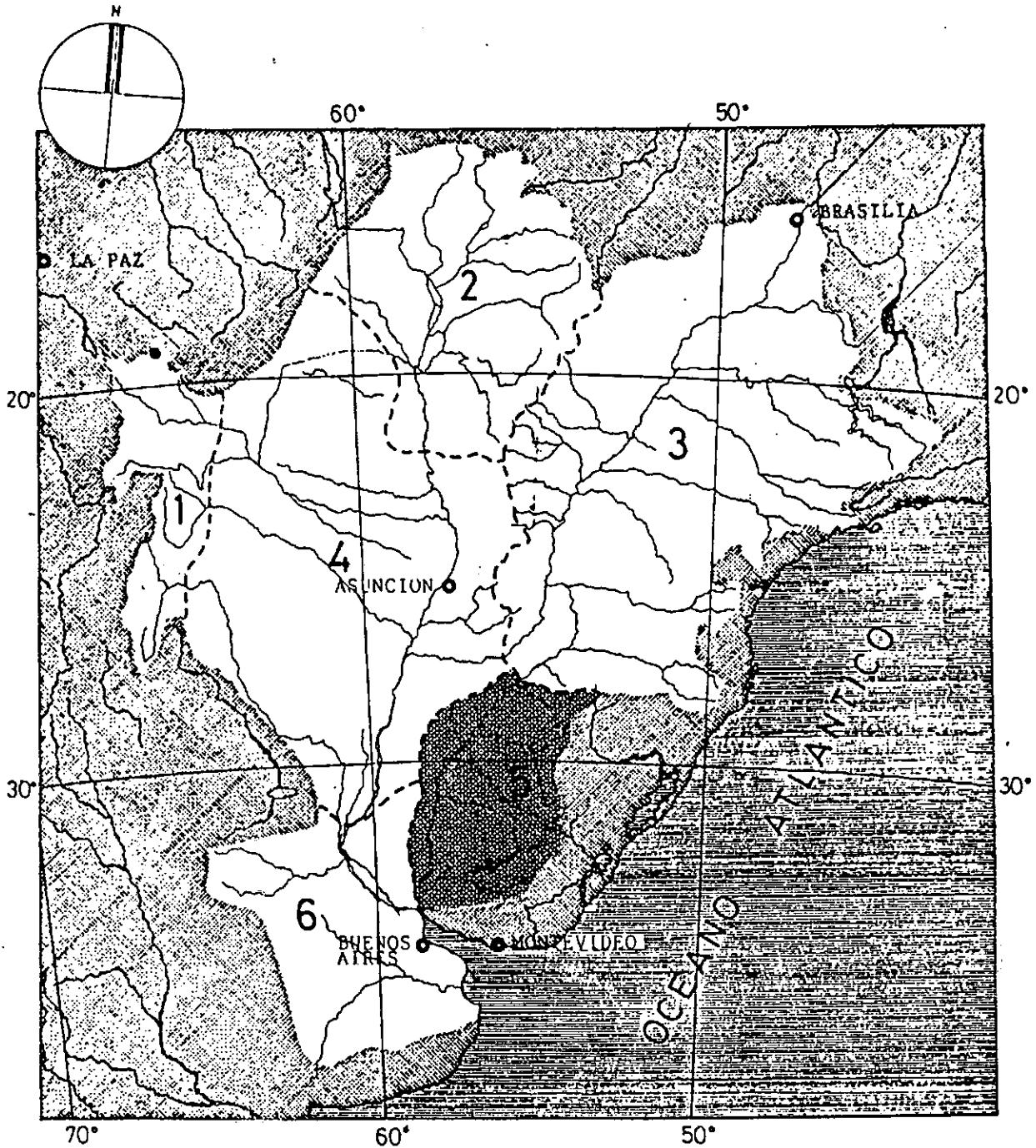
Poggiese Héctor	experto CFI
Agüero Esteban	Arquitecto, Dto. Planeamiento Urbano

**Turismo**

Agüero Esteban	
Ratto Carlos	Centro Comercial
Izaguirre Américo	Unidad Vecinal Sta. Teresita
Arevalo Miguel	Regional C. de U-UTN
Seyler Marcos,	Cámara de Corredores Inmobiliarios
Muller Eduardo,	idem
Fraga Carlos,	idem
Elizalde Javier	Concejal electo UCR
Martínez Jorge	Cámara de Turismo
Lanza Adolfo	Asociación de Hoteleros

**MERCOSUR**

Retamal Héctor	Secretario de planeamiento
Poggiese Héctor	
Sito Marcelo	
Redín María Elena	red FLACSO



### REGIONES

1. Andina
2. Alto Paraguay
3. Alto Paraná y Alto Uruguay
4. Bajo Paraguay y Medio Paraná
5. Bajo Uruguay
6. Bajo Paraná y Río de la Plata

**PLANO II.1: Regiones de la Cuenca del Plata.**

Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano. CFI/FLACSO/MCU.

Fuente: PLANUR



### III. MENSAS TEMATICAS

(actividad 9)

#### MESA 1

#### INTERROGANTES ACERCA DEL PAPEL/LA FUNCION FUTURA (PROSPECTIVA REGIONAL) DE LA CIUDAD

Realizada el 3 de mayo, Salón de Actos  
de la Municipalidad

HECTOR POGGIESE: Como tenemos la tarea de reformular el Plan de Desarrollo Urbano de Concepción del Uruguay en el marco de los procesos de integración al Mercosur y la instalación de la zona franca, esta mesa se propone una apertura mental, conceptual. La posibilidad de imaginar escenarios futuros del papel de la ciudad y las ciudades vecinas permitirá mejorar las decisiones del planeamiento actual tomándolas no sólo desde el punto de vista de sus problemas presentes sino desde el punto de vista de las potencialidades y los futuros deseables.

Desde la elaboración del PLANUR en 1986 ha habido cambios considerables en torno a lo que es la política económica y el rol del Estado. Estamos ante un ajuste económico, con orientación hacia las privatizaciones, el mercado como regla fundamental, concepción neoliberal de la economía, un modelo capitalista que se organiza en base a una desconcentración productiva y una centralización decisoria, una reforma estatal que descentraliza, en el marco de una globalización caracterizada por procesos de fragmentación y de reconfiguración regional.

La reconfiguración regional se está materializando por una política de integración que han desarrollado los países del cono sur organizando el Mercosur. Esto genera un campo novedoso para el desarrollo de Concepción del Uruguay, localizada en el espacio de vinculación de fronteras con Uruguay y Brasil, en uno de los corredores privilegiados del Mercosur.

Los efectos fundamentales de este proceso de integración, si bien van a ser generalizados a las economías de los países, producirán un impacto territorial en aquellos espacios próximos a las fronteras que antes separaban y ahora son los puntos de sutura y de concierto en la reconfiguración regional.

En el análisis de fenómenos mundiales, en particular sobre la relación ciudad-región, se destaca la definición de la ciudad global o la ciudad mundial, caracterizada por ser un sistema de ciudades o de partes de grandes ciudades en las cuales se localizan los centros de comando de la economía mundial. Se conforma como un sistema complementario entre ciudades, relativizando su competencia. Lo que es bueno para la ciudad global, el sistema de ciudades -Tokio, Londres, Nueva York, el subsistema San Pablo/Buenos Aires- no necesariamente lo es para las naciones a que pertenecen.

El sistema de ciudades como región mundial no es una continuidad espacial geográfica de homogeneidad, sino política, virtual. La noción de región se amplía en esta realidad. Una región puede ser resultado de un acuerdo entre actores que se proponen, en función de un proyecto común (por razones étnicas, ambientales, de desarrollo local, o lo que fuese), promover una situación en la que se viven como regionales relaciones no contiguas en lo territorial.

Otra característica de la ciudad mundial es que las ciudades negocian entre sí en base a particulares atributos que tienen o potencialidades que descubren, y que colocan en el debate económico, cultural. (Barcelona es la ciudad de los grandes eventos, Mar del Plata ahora se ha posicionado de la misma manera).

Concepción del Uruguay tiene potencialidades, todavía inertes, no trabajadas a fondo: es de su naturaleza combinar usos y actividades productivas bastante complejas, en parte complementarias, en parte conflictivas, como lo son el Puerto, la agroindustria, el turismo, la alta capacidad educacional de la ciudad y una integración estrecha con el área rural. Uruguay es en la provincia, el departamento con

mayor integración y equilibrio urbano-rural y menor pérdida de población rural. Al mismo tiempo, dado que su crecimiento poblacional no es explosivo, la ciudad tiene posibilidades de un manejo sustentable de sus espacios, de su soporte físico y de sus recursos naturales. Estas potencialidades podrían transformarse en atributos.

Esta nueva situación mundial se caracteriza también por el concepto de innovación. La ciudad global/el sistema de ciudades, incorpora y consume, o produce innovaciones, constituye en el lugar de la innovación (Curitiba es reconocida por su innovación, como la ciudad que tiene el sistema de planificación más ordenado en esta región del cono sur). Concepción del Uruguay podría consolidar como componente innovativo la planificación participativa, que le permite proyectar su desarrollo sustentable, o descubrir en este proceso participativo, como introducir otra innovación.

Teniendo a la vista estos conceptos de reconfiguración regional, región, atributos, potencialidades, innovación, podríamos hipotetizar -en términos muy generales- sobre el futuro. Si por ejemplo pensamos la relación entre ciudades vecinas, particularmente con el caso de Paysandú, son ciudades de parte medio que podrían complementarse como conjunto en algunos aspectos. Se abre la posibilidad de combinar un sistema de ciudades, a partir de descubrir atributos complementarios, que genere una capacidad de negociación diferente para este conjunto de ciudades dentro del Mercosur. Si se le incorpora algún componente innovativo, como puede ser la relación de ciudades en forma de una región binacional, entenderse de una manera diferenciado con el resto de la región.

O, en otro futuro, se nos presentan sólo como ciudades autónomas, relacionadas sí, pero no complementarias.

Con estas imágenes, un tanto desafiantes, dejamos abierta aquí una exploración del pensamiento. El futuro de Concepción del Uruguay puede ser simple extrapolación o proyección de lo que es hoy. Puede también, a partir de una nueva definición de finalidades de la ciudad generar una

imagen guía, un valor nuevo agregado a su política urbana, que incorpore una comprensión del papel de las ciudades vecinas en probables formas asociativas en la integración regional y las relaciones del Mercosur.

CARLOS A. GONZALEZ CARDOZO (periodista): El Comité Binacional de Planificación y Gestión del Uruguay -conformado por 13 intendentes de la costa de ambos países- está editando una publicación regional que saliendo desde Concepción del Uruguay va a llegar a los cuatro países del MERCOSUR.

En esa publicación se van a volcar una cantidad de situaciones y procesos de integración que se están dando hoy, pero que vienen por arrastre de iniciativas anteriores. Entre ellas recuerdo que hace unos 10 años, en este mismo salón municipal, se iniciaba el PLANUR y que el 22 de Febrero de 1992 el doctor Larrañaga, Intendente de Paysandú, mencionaba que nuestros abuelos y nuestros padres hablaron de integración y que nuestra generación tiene que hacerla.

Con una velocidad vertiginosa están pasando una cantidad de acontecimientos que no todos estamos capacitados para percibir, aún menos para resolver tomando decisiones. Los trabajadores de los medios tenemos como tarea encontrar la fórmula de comunicar esos acontecimientos de manera rápida, efectiva, práctica, profunda, seria, didáctica, responsable. Ponerlos en la superficie para que se debatan o, por lo menos, sean conocidos por gente.

En la práctica ya están dadas las condiciones para la integración periodística, la regionalización de la información es un hecho. Nadie está obligado a integrarse a esa realidad pero, sin por esto menospreciar las tareas que se desarrollan en la ciudad, el que no se incorpore a esa integración periodística informativa quedará relegado.

Concepción del Uruguay y Paysandú tienen un rol que todos estamos presintiendo, en los pasos internacionales, los ensanches de las rutas. En la última reunión del Comité de Frontera en Colón, con asistencia muy numerosa, el gran tema que se trató fue un evento deportivo: la Copa América.

Preocupa la seguridad en la ruta 14 durante esa competencia porque, según un estudio presentado por el Ing. Mazzarello, se van a desplazar unos 4500 vehículos más de los 4000 o 4500 vehículos circulan por día.

Todas estas informaciones están a diario en los medios de comunicación de la región. El intercambio que se realiza a través del teléfono, el fax y el modem, elementos casi imprescindibles en la tarea del periodismo. El correo electrónico nos sitúa a instantes de estas realidades que emitimos todos los días. Tal como esta comunicada esta región que va desde Paso de los Libres dando la vuelta por Uruguayana, bajando por el Uruguay hasta llegar a Colonia y subiendo por Gualaguaychú hasta completar el círculo, es una gran ciudad.

JUAN CARLOS GODOY (ex intendente):

En este contexto globalizado el municipalismo tiene una vigencia cada vez mayor, lo lamentable es que el municipio en esta provincia es casi una delegación de autarquía y no una autonomía plena.

El municipio y la ciudad son la casa grande, tienen que funcionar como la casa chica donde vivimos, articulando estética y funcionalidad para brindarnos el habitat lógico para el desarrollo humano y con organización y racionalidad alcanzar la equidad y proveer los servicios esenciales para una vida igualitaria.

Una cuestión fundamental es el límite hasta donde llega un pueblo. No se puede disfrutar áquel "qué lindo, cuanto se extendió Uruguay", estando insatisfecha toda la gente que vive tan lejos, sin los servicios para una vida digna. Nuestra ciudad debe limitar hasta donde construir, utilizar en forma racional el espacio urbano amortizando los costos de la infraestructura.

El municipalismo tiene que ser un instrumento para el desarrollo, y potenciar las fuerzas del trabajo y la economía de estos lugares. El contexto económico nacional nos hace dependientes de algunos centros poblacionales, hay

que encarar procesos autónomos que fomenten la capacidad productiva de la población en la economía instalada.

Es mínimo y elemental coordinar los esfuerzos de todas las capacidades productivas para promover un desarrollo basado en prioridades de la ciudad, fijadas entre los sectores del turismo, la industria, el comercio y cualquier otra subactividad. La coordinación y la planificación, que adquieren una relevancia fundamental en este momento ante la austeridad y la falta de recursos, no tendrán éxito sin capacitación en el ámbito del estado municipal.

Debemos en principio ser competitivos hasta que la complementariedad sea llevada a cabo por todos los otros municipios en un proceso de hermanamiento razonable. Mientras tanto no puede cada municipio renunciar a sus tareas en las cuestiones sociales, económicas y educativas.

JORGE DIGHIERO (MUNICIPALIDAD DE PAYSANDU): Estoy aquí para traer el apoyo a esta idea de nuestro Intendente el Dr. Larrañaga a quien represento porque a último momento no pudo concurrir.

Debemos enfrentar grandes variaciones en nuestra realidad y en otras realidades del mundo. Todas nuestras ciudades estaban de espaldas al río, que nos limitaba. Ahora tal vez tengamos que virarlas 180º porque el río ya no es más frontera.

Queremos evitar las megalópolis y por eso valoramos la calidad de vida en estas ciudades de dimensiones menores pero suficientes para acceder a la información y a los avances de la vida moderna.

CESAR COLOMBO (Centro Comercial e Industrial): En el Centro Comercial siempre consideramos importante la planificación de la ciudad y su esquematización técnica y científica para que se desarrolle sin cometer errores. Participamos con mucha responsabilidad en el PLANUR que se realizó hace 10 años y tomamos con la misma responsabilidad esta invitación a participar en el nuevo Plan de Desarrollo Urbano, poniendo

a disposición el relevamiento socio económico que estamos haciendo a través del Instituto de Investigación Económica.

Dado la ciudad puede desarrollarse en cuatro o cinco ejes perfectamente factibles: el turismo, el puerto, las industrias, el desarrollo educativo cultural y la futura zona franca, tenemos que ser muy cuidadosos y desterrar el antagonismo existente entre "queremos ser turismo" ó "queremos ser una ciudad industrial". Por el contrario podemos ser todo en la medida que planifiquemos donde llegar en base a esos ejes bien definidos y como atraer los inversores, sabiendo que no existirá ningún tipo de promoción extraordinaria para seducirlos. La única posibilidad de traer inversiones es garantizar los servicios básicos en su puerta a quien quiere instalar una industria, asegurar al inversor en turismo que si hace un hotel no se va a poner al lado un taller metalúrgico, y así con todas las áreas, como el puerto y la zona franca.

Debemos ser una ciudad eficiente y competitiva y demostrar esa competitividad, ante el resto de las ciudades de similares características, para captar esas nuevas inversiones dando seguridad con claras las reglas de juego. Y prepararnos para una ciudad en crecimiento, que tiene potencial de elaboración de sus agroproductos, hoy comercializados casi en estado virgen.

La zona franca traerá demanda de servicios a bienes y demanda de servicios hacia personas. Demandará servicios básicos, transporte, servicios de tránsito, comunicaciones. Traerá también un mayor crecimiento demográfico, con la demanda de servicios básicos que eso implica, pero no será explosivo.

Compararnos con Iquique es un sueño, ojalá lleguemos a ser el 10% de lo que es hoy. Similar a Iquique fue lo que ocurrió en Ushuaia, un crecimiento explosivo de un área despoblada cuya posibilidad de crecimiento dependía de una inversión promovida por una ley especial y específica. El crecimiento aquí se puede prever perfectamente en un plan de desarrollo urbano de estas características.

## MESA 2

## ECONOMIA DE LA CIUDAD I

## PRODUCCION INDUSTRIAL Y AGRO-INDUSTRIA

Realizada el 23 de mayo, Sala de Sesiones  
del Honorable Concejo Deliberante

HECTOR BAZZANI: En esta mesa nos proponemos explorar la situación del sistema productivo local y su vinculación con la región, con el MERCOSUR y con el mundo teniendo en cuenta su equipamiento: el Parque Industrial, el Puerto y la Zona Franca.

La introducción de cambios tecnológicos en los productos, los procesos, las materias primas y los equipos, constituye un fenómeno constante y cotidiano, que afecta las condiciones específicas de las unidades productivas .

Nos encontramos con innovaciones tecnológicas como:

- la robótica, implantación de sistemas de automatización total, con robots reprogramables, en función de los diferentes requerimientos productivos.
- la microelectrónica, con gran capacidad de transformar el uso y transmisión de la información, influyendo en la administración y en los sectores de servicio.
- la ingeniería genética, que permite modificar el comportamiento de los seres vivos en los procesos de transformación productiva.
- nuevos materiales, que pueden cambiar el tipo de demanda, de insumos naturales y su incorporación a los productos.

Cambian las dimensiones y en el tipo de localización de las unidades productivas, pasando de grandes conglomerados industriales a pequeños establecimientos, en un proceso de desconcentración de la unidad productiva.

En la organización productiva se pasa de producciones a gran escala a pequeñas series con gran capacidad de rotación de productos. El comportamiento de los consumidores tiende a pasar de un consumo estandarizado y masivo a uno mas personalizado.

Como el más significativo de los problemas es sin ninguna duda la desocupación, todo obliga a poner en marcha mecanismos de reconversión productiva y de recalificación laboral. En estas líneas se vienen desarrollando importantes experiencias en las provincias de Mendoza y de Buenos Aires, donde se han puesto en marcha programas de capacitación y asistencia económico/financiera para microproyectos registrándose resultados de significativa importancia.

En Olavarría estos programas han generado mas de 80 puestos de trabajo en el lapso de 12 meses (1993/1994). Es de destacar que este tipo de emprendimientos no son una expresión marginal de la actividad empresaria sino un embrión promotor de un nuevo modelo productivo.

Este nuevo modelo se caracteriza por:

- bajo requerimiento de capital por unidad de producto y de puesto de empleo generado.
- capacidad de respuesta dinámicas en inversiones con corto período de maduración.
- ductilidad para su articulación vertical y horizontal que genera efectos multiplicadores sobre la producción.
- posibilidad de una equilibrada distribución de las microempresas en el territorio sin necesidad de equipamientos concentrados (por ej. parques industriales).
- mecanismos de optimización de recursos como las incubadoras de empresas y las uniones transitorias de empresas.

Todas estas cuestiones mas otras que vayamos detectando deberán ser consideradas al momento de imaginarnos las posibilidades productivas de nuestra ciudad en el futuro y nuestras capacidades para adecuarnos a ellas.

NESTOR DIEZ (administrador del puerto): Un puerto es un lugar de transferencia de cargas, del agua hacia la tierra o desde la tierra al agua. C. del Uruguay tiene un puerto comercial desde ya hace muchos años. Hasta 1991 perteneció a la Administración General de Puertos, ente que administraba los puertos desde la Capital Federal con un criterio

unitario total. A la AGP le daba lo mismo que un producto entrase o saliese por cualquier puerto del país: era una sola caja y compensaba un déficit eventual con el superávit de otros puertos, en especial con el puerto de Bs.As., el gran hacedor de riqueza.

El diciembre de 1991 se produce el advenimiento al patrimonio provincial de los puertos de Concepción del Uruguay, Ibicuy y Diamante -los tres que consideró económicamente activos- a través de un decreto del PEN que estuvo vigente hasta marzo de este año 1995. La ley 8900 le cambia el status jurídico y tomando como ejemplo puertos de otros países del mundo introduce una forma de administrar más consultiva. La Municipalidad participa en el órgano administrativo, y el sector laboral, representado por la CGT, en la parte consultiva.

La carga del arroz produce mucho quebrado, disminuye la calidad. Como sustituto se apeló a la soja paraguaya, comenzando esa actividad en 1986 y se dio un pico de 200.000 Tn., en condiciones muy favorables para los exportadores el silo trabajaba a full. Este año de 1995 se hizo un contrato con AGROCOM una de las empresas más importantes del mundo.

Otra actividad característica del puerto es la exportación de madera. Algunas exportaciones de arroz que comenzarán en junio, siempre dentro del ámbito del Mercosur.

El puerto, después de la zona franca, merece un replanteo, estamos trabajando en común. Habitualmente sale mercadería, con la zona franca van a entrar productos. Nuestras exportaciones no tienen valor agregado, por ej. salen palos a España para que produzca pasta de papel.

#### RAMIREZ MUNOZ (Parque Industrial):

Al hacernos cargo, el Parque Industrial era un solar bastante abandonado, la época era especulativa y la producción y la industria mal vistas. Como el parque no tenía infraestructura se decidió prepararlo lo mínimo

necesario para ponerlo en competencia con otros parques industriales. Con poca inversión recibe hoy las mismas ofertas de radicación que los parques industriales más conocidos del país y sin la posibilidad de la promoción que tienen otros tuvimos cerca de lograr proyecto TOYOTA, así como la empresa de colectivos

Muchos parques industriales se convierten en negocio inmobiliario, (en provincia de Bs. As. existen parques industriales privados). El de Gualeguaychú es una corporación de empresarios que hicieron su gran inversión inicial y que venden su tierra con el fin de recuperar al menos la inversión realizada. La decisión que tomó la empresa de colectivos tuvo que ver con el hecho que Gualeguaychú les vendía tierras del parque que no están sobre la ruta por medio millón de pesos y que nuestro parque es barato y accesible. Para las pequeñas y medianas industrias el costo de ingreso al Parque Industrial es muy bajo y las mejoras de servicios se le hacen a la medida que se necesitan, no se paga por las áreas no ocupadas. En Gualeguaychú la hectárea u\$s 35.000 mientras que en el nuestro sólo u\$s 3.000. Las expensas en Gualeguaychú no están al alcance de una pequeña industria.

Para buscar el perfil de la ciudad puede observarse que nuestra oferta no es únicamente el Parque Industrial sino que proponemos todo un plan de desarrollo. Es la única ciudad del litoral con mejor ubicación geográfica con respecto al Mercosur, es el centro del Mercosur, tiene puerto, zona franca y ferrocarril.

Tenemos un proyecto aprobado para hacer un desvío del ferrocarril directo al Parque Industrial, conectado con la zona Franca y el puerto. Disponemos energía eléctrica directa de Salto Grande y la posibilidad de radicación de industrias electro intensivas provistas por una turbina de la hidroeléctrica con precio internacional, según un fundado proyecto de la CTM.

ERNESTO BULAY (egresado de Cs. Económicas): Hay un perfil universitario que se tiene que relacionar estrechamente con una fuente de desarrollo profesional para no frustrarse. En un debate en el Consejo Profesional de Ciencias Económicas sobre la situación económica y el futuro que mostró que los jóvenes de nuestra área profesional están ávidos de saber el devenir de esta ciudad, lo que se rescató fue la planificación como idea base. Las provisiones que hacía el PLANUR entre el 85 y el 87 sobre los instrumentos de política económica (el puerto, la zona franca) han sido superados (el ejemplo los contenedores en el futuro desarrollo de la Zona Franca).

Con los proyectos que hoy tiene la ciudad, Parque Industrial, Zona Franca a desarrollarse, el Puerto y otras como la ampliación de la ruta la Municipalidad debe tener un rol promotor en cuanto a técnica, conocimiento del mercado, políticas tributarias puede contener una economía de ventajas comparativas.

El enlace entre educación y producción crea una amalgama, una cultura distinta. El estado tiene que jugar ese rol protagónico de promotor y de enlace entre la producción y la educación.

BELTRAMINI GUSTAVO: El Instituto tiene por objeto adelantarnos, a la instalación de la Zona Franca para brindarles a los inversores industriales un menú informático capaz de transmitir en una ágil lectura las ventajas comparativas que hoy ofrece C. del Uruguay.

Los estudios de estructura socioeconómica del Dpto. Uruguay, que hemos podido implementar con el aporte de financiero de un grupo de empresarios convencidos de la importancia que tiene para el desarrollo de la ciudad, la información, hoy nos están dando datos significativos.

Comento algunos datos de lo que existen en C. del Uruguay. Tenemos 9.986 teléfonos, un teléfono cada 6

habitantes, según la gente de Telecom estamos cerca de lo ideal, mientras Gualaguaychú está en 7.500 teléfonos

Hay 18.509 trabajadores en total, 13.053 en el sector privado y 5.456 en el sector público para una PEA de 55.000 habitantes. Entre los privados 2831 trabajan en la industria, 1200 en el comercio, 720 en los servicios, 500 en la salud, 99 petroleros, 575 profesionales, 6120 autónomos.

Los empleados públicos del estado nacional son 1321 del estado provincial 2435, de la municipalidad 1400, 200 de los cuales son contratados.

La relación pasivo activo es de 3,5 a 1, muy por encima de la media nacional, 1,5 trabajador por cada jubilado.

La distribución de profesionales es la siguiente

médicos	145	contadores	128	abogados	100
ingenieros	50	odontólogos	43	arquitectos	37
farmacéuticos	25	escribanos	21	bioquímicos	15
veterinarios	11				

principales cultivos/hectareas sembradas

lino	25.000	arroz	12.000	maíz	12.000
trigo	8.300	sorgo	6.000		

cabezas de ganado 325.539

Es sorprendente que en la recaudación de impuestos que Uruguay aporta el 8,7 % de ingresos brutos a la provincia y tenemos el 5,5 de la población. La DGI recauda en la ciudad casi el doble en concepto de todos los impuestos relación a Concordia tiene muchos habitantes más.

SUSANA LEIVAR (vice decana de Cs. Económicas): el elemento dinamizador es el microemprendimiento, pero estos proyectos no han tenido éxito librados al juego del mercado simplemente, sino que coincide que es totalmente exitosa por ej; la gestión de los grupos con los proyectos incubadoras en Brasil, como lo hace por ej: las cámaras mixtas de comercio en España con la promoción en los mercados externos

de sus pequeñas industrias, de modo tal que y coincidiendo totalmente con lo que decía Bulay pero desde otra perspectiva, creo que lo importante es retornar el rol de la planificación obviamente es decir recuperar el concepto de planificación, de promoción, de asistencia en información y en capacitación. La asistencia en producción es fundamental pero la asistencia no solo en comercialización sino en facilitar las vías concretas para la ejecución de la comercialización, eso es fundamental.

Y hay un tema también que está pendiente y que tal vez es el más difícil de todos y es el de la financiación, obviamente una de las más grandes dificultades que tienen los microemprendimientos es la baja capacidad de acumulación, dado la dimensión reducida del emprendimiento precisamente, por lo tanto también creo que la asistencia en todos los casos que mencioné no pasa por la parte financiera pasa por el apoyo al desenvolvimiento de la propia empresa hasta facilitar los medios en materiales intelectuales para permitir que las empresas se inserten en el mercado local como internacional.

Pero sin duda también la asistencia financiera es necesaria y tal vez dentro de la planificación habría que pensar nuevas formas de financiamiento para esta nueva forma de producción. La educación por supuesto, el aparato educativo no está ajeno, hoy la Universidad, creo que las universidades y sobre todo universidades como las nuestras que no están concebidas con el criterio que pueden tener otras universidades, en ciudades más grandes se está debatiendo, aún éstas, en las dificultades económicas y en las necesidades de no solamente servir a la capacitación en base a un proyecto de región, a un proyecto social, sino a su propio proyecto de subsistencia.

De tal modo que hoy se están promoviendo carreras y formas de trabajo que tal vez no son las que demandaría un futuro mejor para la región, debido a que ha de priorizarse la subsistencia misma en el corto plazo de las universidades; por lo tanto creo que aquí nuevamente hay que

resaltar la necesidad de incorporar a la estructura formal educativa dentro de los procesos de planificación.

ROBERTO PERINOTTO (empresario avícola): En la Argentina se están produciendo 25 millones de pollos por mes; en Entre Ríos el 50% y en Dpto Uruguay el 58% de la producción de Entre Ríos, esto es el 28 % de la nacional.

En el Dpto. Uruguay hay siete complejos avícolas que incluyen planta de incubación, molinos de alimentos balanceados, crianza de pollos parrilleros en toda la campaña y los frigoríficos procesadores.

Una empresa completa emplea 400 personas en relación directa de dependencia, y en materia de productores integrados cada empresa también tiene más de 200 personas trabajando. El ciclo de ocupación de cada una de las empresas alcanza una 1000 personas, en relación de dependencia sólo 400. Las otras son por el aporte comercial, el del transporte o la crianza de pollos integrados, autónomos. Tuvimos una reunión en la cámara avícola y no hay posibilidades de crecimiento porque el consumo está autoabastecido. En estos momentos se está vendiendo a precios por debajo del costo porque hay un exceso de producción.

La industria avícola está centrada en bajar los costos de producción para ser competitiva incluso en el plano internacional. Significa agregar una tecnología y una maquinaria que obtiene en el exterior. Esta tecnificación no genera desocupación porque la empresa producirá más ocupando la misma cantidad de gente.

## MESA 3

## ECONOMIA DE LA CIUDAD II

## PRODUCCION DE SERVICIOS EDUCATIVOS Y TURISTICOS

Realizada el 1 de junio, Sala de Sesiones  
del Honorable Consejo Deliberante

JULIO VEGA (La Fraternidad. Universidad de C. del Uruguay):  
Nuestros alumnos provienen de un medio ambiente socio-económico de medianos y pequeños recursos, "para los pobres de fortuna, para los ricos de inteligencia", pero eso ha ido variando. Familias con situación financiera que les permitiría enviar sus hijos a estudiar en otros centros están prefiriendo C. del Uruguay, su escala peatonal, la tranquilidad que hay para estudiar, los alumnos no son un número, son personas. Es una ciudad donde no se ha renunciado al problema humano, al contrario, lo valoramos, y eso el resto del país en algún momento se dará cuenta.

Es la única universidad del país que puede transformar un título terciario en universitario, contando para ese proyecto con el asesoramiento de la FLACSO. Como universidad privada tiene el arancel más bajo del país. La Fraternidad empieza en el año 1969 a dejar de ser un simple internado y a trabajar en la parte universitaria. Empezó con una escuela de economía que devino en Facultad de Ciencias Económicas, luego siguieron la Facultad de Arquitectura, la de Ciencias Agrarias, el posgrado y desde el año pasado la carrera de locución, por convenio con el gobierno de la provincia de Entre Ríos, el ISER y el COMFER.

En Derecho está abocado un equipo de trabajo a las carreras de post-grado vinculadas a la problemática del MERCOSUR, de leyes de comercio vigentes en Uruguay, Brasil y Paraguay. Su implementación dependerá del análisis de expectativas de los estudiantes del corredor del río Uruguay.

LILA ARTUSI(UTN): La Facultad Tecnológica de C. del Uruguay integra el grupo que pertenece a la Universidad Tecnológica Nacional. La UTN es una Universidad Federal, con rectorado en la Ciudad de Bs. As. y facultades en todo el país. Cada facultad se desarrollan carreras diferentes o coincidentes, nuestras carreras son Ingeniería Civil, Ingeniería Electromecánica, Ingeniería en Sistemas de Información con un título intermedio de Analista de Sistemas y licenciatura en Organización Industrial, la carrera más nueva y pos-gradados para ingenieros en Ingeniería Laboral. Sin dificultad cualquier alumno puede obtener pasar a otras carreras en otras facultades de la UTN.

Hay un contacto intenso con los estudiantes secundarios avanzados primero y que se prolonga después con el curso de ingreso. Las carreras de ingeniería se han reducido en un año, hay un cambio curricular muy importante con trabajos y materias cuatrimestrales, se están renovando las metodologías didácticas.

La Facultad cuenta con muy buenos laboratorios, de electromecánica, de eléctrica, de computación, existe el Centro de Desarrollo de Informática y diversos grupos de hay grupos de investigación.

Nuestro alumnado proviene de una zona amplia. La excelente iniciativa de municipalidades próximas de tener colectivos destinados a traer los jóvenes a C. del Uruguay a la tarde y esperarlos hasta la medianoche, les permite poder asistir a los distintos niveles terciarios y universitarios. Vienen de Colón, San José, Villa Elisa, V.Mantero, Herrera, Urdinarrain y también uruguayos de Paysandú (la compañía de omnibus puso un horario a medianoche). Los Ingenieros Electromecánicos recibidos en la Facultad obtuvieron en Paysandú el reconocimiento de título por la Universidad de la República.

Por un sistema de becas de servicio, los alumnos pueden realizar una tarea la facultad, el laboratorio, la biblioteca, y recibir un pago. También hay pasantías en las empresas públicas y privadas.

MIGUEL SPERONI (instituto del profesorado): El Instituto tiene pocos años de vida, sólo siete años. Es un desprendimiento de la Escuela Normal y todavía hay quien se confunde, piensa que el Instituto es de la Escuela Normal. Su profesorado es de enseñanza primaria y es una institución independiente. Los profesorados son Literatura, Matemáticas, Geografía, Historia, Química, Filosofía, Física, Inglés, Francés y Portugués.

Tenemos una matrícula de aproximadamente 600 alumnos, no estables, porque dos formas de cursar, una por promoción y otra por examen final. Hemos incorporado cursos abiertos a la comunidad empezando con el Portugués, aprobados por la provincia. El año pasado iniciamos cursos de computación casi gratuitos -cuota de cooperadora- como un elemento más de integración a la comunidad.

El Instituto volvió a su viejo sueño de continuar con la revista SER, que dejó de circular durante años, cuyo número 25 salió el mes pasado con apoyo de la Provincia.

Por convenios con instituciones de la ciudad, por ejemplo con el INTA, alumnos de biología, química, geografía inician pasantías.

Tenemos más de un 50% de alumnos de otras ciudades, con un porcentaje importante que viajan a diario.

#### MESA 4

#### PLANIFICACION INTEGRAL, SUSTENTABILIDAD AMBIENTAL Y HABITAT SOCIAL

Realizada el 2 de junio, Sala de Sesiones  
del Honorable Consejo Deliberante

HECTOR RETAMAL (secretario municipal de O. Públicas y Planeamiento): El tema turístico en C. del Uruguay es complejo. Abordaré un aspecto específico, el Banco Pelay, de mucha importancia para la ciudad. Desde el principio de la gestión sabíamos que nuestra principal atracción turística

estaba y continúa seriamente amenazada como consecuencia del manejo hídrico por la represa de Salto Grande, que está produciendo erosión en las costas del río aguas abajo. Frente a este hecho nuevo que la CTM tiende a desconocer argumentado que el deterioro de los bancos móviles es natural, nos orientamos en dos sentidos.

Por un lado encarando un proyecto que proponga una solución con suficiente idoneidad técnica. Recurrimos por fondos al CFI y por asesoramiento técnico al ingeniero Howpoud -profesional argentino de máximo prestigio a nivel mundial sobre estos temas-, quien junto con otros equipos de técnicos hicieron en el Pelay diversos relevamientos, las corridas de flotadores, los estudios de suelo y demás. El proyecto ejecutivo, resumido en un volumen, fue entregado al Municipio por el CFI en noviembre de 1992.

Por otro lado iniciamos la búsqueda del reconocimiento por parte de la CTM de su responsabilidad en lo que ocurría en el río. Designado como representante del Municipio y de la Provincia de Entre Ríos a una comisión para la zona de influencia de Salto Grande, que atiende asuntos vinculados a los departamentos Concordia y Federación, realicé reclamos mes a mes ante la CTM e ingresé el proyecto ejecutivo una vez que estuvo concluido. Las respuestas de la CTM fueron siempre dilatorias, dependientes de los resultados hipotéticos estudios técnicos, pero no hay suficientes datos previos como para poder encarar un estudio sólido, que resuelva el litigio. Para CTM el río es un ente cambiante y el Banco Pelay se vio perjudicado por la deforestación de su inicio. Para nosotros la muralla interpuesta al río retiene el sedimento en suspensión aguas arriba de la represa. El río pierde una carga energética, erosiona más y no transporta suficiente material de reposición para compensar lo que arrastra por el proceso natural.

La obra que surge del proyecto es en sí es bastante sencilla de realizar. Son espigones resueltos como represas de gravedad, muros de contención que se concretan mediante los denominados gaviones, canastos metálicos que se rellenan

con piedras de granulometría y durabilidad determinada. Hacen de primera barrera al ataque de la erosión del río, la segunda barrera está una membrana geotextil que se interpone entre los gaviones y que hace de filtro y de contención. Dentro del recinto que se forma se refula la arena que materializa el espigón. No se resuelve con tablaestacas porque la característica del lecho del río hace muy costoso incar pilotes. Para defender a Banco Pelay se necesitan lo menos seis escolleras, a un costo tentativo del orden de los 550.000 pesos cada uno, alrededor de 3.500.000 de pesos en total.

Un canal alternativo proyectado en Casas Blancas, solicitado por el gobierno uruguayo, amenaza con una nueva erosión en el Pelay. Cuando este tema se trató en Cancillería concurrimos acompañados por gente de la ciudad la Cámara de Turismo, el Centro Comercial y se analizaron dos alternativa. Una, iniciar contactos para explorar financiamientos externos y otra, realizar la obra por administración, cooperando varios organismos nacionales (CTM aportando materiales o los costos que insuma la obra, Ejército y Prefectura equipo y personal especializado para los trabajos para los trabajos de agua, cuando se requiere dragado, refulado o trabajo de buceo, etc.).

PEDRO RAUL ALVISTO (director de obras sanitarias): El proyecto contra inundaciones conocido en la época del 83-87 como PRURAI -Programa de Renovación Urbana y Recuperación de Areas Inundables es retomado por nuestra gestión en 1992 con motivo de las nuevas inundaciones. Se convoca a los vecinos e instituciones para reflotar el Comité de Gestión-PRURAI y en base al anteproyecto hecho en la época citada nos hemos movido para conseguir la parte crediticia. El costo original de la obras era de 14 millones de dólares, pero hemos ido haciendo todas las obras complementarias que se ha podido, inclusive con financiación del Banco Mundial. En el 92 hubo un primer tramo crediticio para reparaciones de la emergencia-inundación.

En el segundo tramo, que era para hacer las obras definitivas de defensa de las zonas inundables, conseguimos una estación de bombeo de líquidos cloacales de un valor aproximado de \$ 400.000 y presentar el anteproyecto de la defensa contra inundaciones para recuperar alrededor de 250 hectáreas con toda la infraestructura que existe en esa zona.

El proyecto original fue modificado. No contiene obras complementarias como una planta de tratamiento de líquidos cloacales, ni la defensa norte (Cantera 25), y el costo de la obra se ha reducido aumentando el beneficio en una forma importante. Está clasificada dentro de las obras de la Argentina entre la primeras, por el beneficio y por el impacto ambiental que va a tener. El Banco evalúa como impacto ambiental a la cercanía con centros administrativos que hay en la ciudad. Estamos en condiciones de informar que el proyecto salió en febrero por la provincia de Entre Ríos en abril obtuvo la aprobación en Argentina y en estos momentos está en evaluación en Washington. Tiene fecha tentativa para julio de aprobación final y las licitaciones se harían a fin de año.

El proyecto en sí se ha reducido exclusivamente a lo que es defensa contra inundaciones.

CARLOS ALBERTO CABEZAS (subsecretario de planeamiento): La ley 24.146 permite la transferencia de todos los terrenos ociosos del ferrocarril o del estado nacional. Enviamos documentación de acuerdo a la Art. que establece la ley tanto a la Subsecretaría de Planificación y Gestión de la Provincia como al Ministerio de Economía de la Nación.

Se han presentado al Ministerio de Economía las carpetas con la documentación pertinente, desde diciembre de 1993. Uno de los requisitos de la ley es presentar proyectos viables y con el compromiso por Consejo Deliberante de una partida presupuestaria en un determinado lapso de tiempo para la ejecución. Nos enviaron correcciones a esas carpetas que seguimos gestionando pero consideramos que es mejor y más

viable que lo tome las mesas de trabajo de la planificación urbana que en este momento se esta desarrollando.

Peticionamos tierras del ferrocarril, de Vialidad Nacional, los terrenos de la zona de puerto en frente de la isla, y además terrenos del Ejército Argentino sobre los que desistimos. Como las obras de la defensa sur alcanza terrenos del Ejército cuando se trabaje en las mesas, al tramitar de nuevo esos terrenos sería interesante delimitar bien esos sectores para un uso futuro.

Hasta el momento estamos en trámites pero falta que dentro de este Plan se haga una propuesta concreta consensuada con la sociedad para darle un uso específico y un proyecto a estos terrenos.

PATRICIA LA NASA: COFEPAC que es una Asociación Civil de Prevención de Accidentes, Violencias y Desastres. Está constituido en una red en todo el país y gestiona conjuntamente con la Organización Panamericana de la Salud los Proyectos Comunidades Seguras.

Las Comunidades Seguras se plantean como objetivo estructurar en cada ciudad o en cada localidad un espacio donde se articulan y se asocian las capacidades normativas del Estado, el interés de los sectores privados y los criterios de solidaridad que pueden tener distintos grupos comunitarios, en procura de atender situaciones problemáticas que no están siendo cubiertas en este momento de transición y de grandes cambios (sobre todo por el sector estatal) por ninguno de los actores pero que afectan al total de la comunidad. Si nosotros consideramos que en Argentina y son relaciones estadísticas que se repiten en nuestro medio entre el año de vida y los 33 años de edad la mayor causa de mortalidad es la provocada por accidentes nos encontramos ante un fenómeno que tiene un sin número de causas concurrentes. Podríamos situarnos desde el lado de las personas y hablar de la falta de tradición cultural conductas seguras en nuestro medio, como una de las cuestiones causales o podríamos hablar de una situación de

empobrecimiento global que conjuntamente con los desastres naturales -o con desastres de otra índole como puede ser en las grandes ciudades atentados terroristas - ponen de manifiesto problemáticas relacionadas con la pobreza y con el mal uso del espacio que habitamos. Estas situaciones siempre han estado pero que en estos contextos quedan como puestos en la vidriera, empeoran y tienen mucho que ver con el aumento de determinados tipos de accidentes, como usamos las ciudades y que tipos de ciudades estamos habitando. Han sido muchas veces diseñadas teniendo en cuenta factores de aumento de la productividad, o modeladas por la ocupación espontánea del espacio sin ningún tipo de criterio. Tenemos en nuestro medio en este momento una situación puntual, es que la ciudad tiene pocas plazas, usamos los espacios verdes aledaños a la ciudad y lo que se ha transformado en un espacio verde importante, es el Parque de la Ciudad. Este está superpuesto con un espacio que eventualmente -en situaciones de buen desarrollo del Puerto- se transforma en un área de tránsito de cargas realmente peligrosas e incompatibles con un espacio de recreo.

Volviendo a COFEPAC, nuestra modalidad de trabajo hace que vayamos atendiendo una multiplicidad de situaciones que tienen que ver con accidentes que van desde lo doméstico hasta el mal uso del medio pasando por imaginarnos como prevenirnos o posicionarnos ante eventuales situaciones de desastre y esto nos lleva a que las actividades que se van desarrollando, si bien van basándose en estudios epidemiológicos, son muy diversas. En cada una de ellas lo que se pretende es ir asociando, como les decía antes, voluntades de diferentes sectores sociales económicos, políticos y comunitarios que tienen que ver con el problema para ir encontrando juntos espacios de solución.

Lo importante es poder promover en los ámbitos donde se piensa la ciudad el criterio de que ella tiene que ser digna de ser vivida y para esto tiene que ser saludable y tiene que ser segura.

PATRICIA COSTA (Cátedra Planeamiento-UCUFAU): Nuestra Facultad se ha interesado en el abordaje de problemáticas referidas a nuestra ciudad y la región. Los trabajos son desarrollados en base a una metodología explicitada por los alumnos, ellos tienen conocimiento de las metodologías actuantes, las tradicionales, de interacción social y estratégicas, en base a sus conocimientos la realizan.

Así es como partiendo de objetivos elaboran un diagnóstico para luego realizar las propuestas alternativas y estrategias para su concreción. ¿Cuál es nuestra posición, en la búsqueda de soluciones frente a situaciones reales?. No desestimamos las herramientas tradicionales del planeamiento normativo pero sustituimos la primacía de los planes de zonificación y sus estándares cuantitativos por un proceso de localización y formalización de proyectos urbanos entendidos por la comunidad en conjunto. Los proyectos tienen que permitir construir un imagen futura que se constituya en aglutinante del esfuerzo colectivo. Para trabajar según este enfoque se requiere el contacto con las comunidades que se concreta a través de la formalización de convenios de pasantías (Decreto 340 del P. Ejecutivo) entre la facultad y los municipios.

Los alumnos pueden construir su aprendizaje a partir de aportes teóricos de la cátedra de planeamiento y teoría y críticas y realizar su aplicación inmediata, completando de esta manera el ciclo de aprendizaje. Los planes generales son vistos como un marco, como un soporte conceptual para decidir en las órdenes estructurales globales y no como el establecimiento de soluciones fijadas definitivamente. Esta es la alternativa: la relación dialéctica entre el plan y el proyecto.

Tanto en Basavilbaso como en Gualeguaychú, se elaboraron propuestas alternativas de estructura urbana y propuestas de sectores urbanos elegidos por su potencialidad conjuntamente con los profesionales de la Municipalidad y la cátedra.

En Tala se determinaron los problemas y potencialidades que presentaba la ciudad en forma conjunta, Municipalidad y representantes de la comunidad, se formalizaron los objetivos dentro de una metodología explicitada por los alumnos. La finalidad de éstos trabajos era solucionar problemas reales y poner en marcha un proyecto urbano. Se realizaron propuestas concretas que impulsan la generación de obras, tanto públicas, como privadas o mixtas. Desde la cátedra promovemos estrategias en las que se plantea el plan urbano indicativo, el programa urbano y el proyecto urbano.

La única posibilidad de tener propuestas coherentes es generar acuerdos entre los vecinos acerca de lo que se va a construir, para mantener la imagen del barrio, de un sector urbano, de la ciudad en su conjunto. La cultura de urbanidad y de respeto a los espacios construidos se logra a través de un proceso continuo, reforzado por los logros que se obtengan en mejorar la calidad de vida. Esto es lo que planteamos en cuanto a la necesidad de tener en los planes urbanos propuestas concretas que impliquen soluciones tipológicas para que la gente pueda imaginar lo que puede significar su decisión con respecto a cierto acuerdo. Las autoridades municipales sabiendo que cuentan con éstos elementos producidos por los alumnos generan espacios de discusión porque esto es posible cuando existe material que posibilita la participación. Modelos y representaciones de la realidad que permiten imaginar, crear y realizar "proyectos de acción". Una ciudad se construye y se controla con los proyectos y con las obras y no con métodos consagrados por el planeamiento normativo, que basa su proceso de planificación en estadísticas, índices, superficies y zonificaciones, que sabemos son una sistemática irreal, porque si no hay consenso, nadie lo considera legítimo, todo el mundo lo ve como un cinturón de fuerza que está quebrando la posibilidad de hacer. El pensamiento que no incluye al hombre, proyecta y construye obras autosuficientes, incapaces de dialogar con el contexto, de armonizar el sitio al que pertenecen, de

incorporar hábitos y comportamientos sociales que enriquezcan la propuesta. El mayor desafío de los tiempos por venir consiste en centrar nuestros estudios en la vida urbana. Estudios comprometidos que refuerzan la idea de pertenencia (a una tradición, a una cultura, a un lugar) en cada propuesta de diseño y que reconozcan la responsabilidad ética de "hacer ciudad" en cada oportunidad de construir en ella.

La visión estratégica requiere de un balance entre las necesidades y las potencialidades. Es preciso que se pase de un planeamiento de referencias a modelos ideales a uno basado en el reconocimiento de las realidades yuxtapuestas.

De un modelo urbanístico homogéneo y universal a uno múltiple y heterogéneo. De un urbanismo totalitario a uno que permita la participación ciudadana.

RAUL INDA (Unidad Vecinal Nuevo Uruguay): Invito a ampliar la participación, buscando urgente la forma de llegar a toda la gente -televisión, folleto casa por casa- para que los vecinos tengan la oportunidad de saber que se está haciendo y de manifestar las inquietudes de cada zona. Publicitar por semana los resúmenes de estos trabajos para que la sociedad no se sorprenda y vaya identificándose, aportando y poniéndose a favor.

Tratando de vivir mejor, sin tabúes, sin perjuicios, más seguros, la primer seguridad es estar tranquilos con los demás, y que la gente a su vez esté tranquila porque hay gran participación o tuvo la noticia de poder participar.

En las calles Larroque y P. Lorentz se hizo un badén, muy necesario porque no hay vereda, los chicos van a la escuela por la calle, con un tránsito a Pelay como una carretera, en la entrada y salida del barrio. Sin embargo tuvo tanta contra que no se pudo terminar. Interesa que las obras que puedan proyectarse tengan adeptos, recogiendo gente inclusive el estudiantado, colaborando para hacer censos, para un arbolado; para eso tiene que lograrse una participación bastante más masiva.

#### IV. HIPOTESIS PROSPECTIVAS

(actividad 5)

1. Las posibilidades de su desarrollo futuro están vinculadas no sólo a las relaciones con la región inmediata como fuera precisada en el diagnóstico del Planur sino de manera creciente a la perspectiva de constitución de una región urbana, un corredor urbano con cabeceras en las ciudades de Paisandú en la ROU y a C. del Uruguay del lado argentino.

2. La capacidad de negociación de cada ciudad, en particular en el contexto de los intercambios económicos del MERCOSUR, será mayor en la medida que su articulación en la región más amplia se realice desde un sistema subregional de ciudades articuladas e integradas. La complementariedad será en esta hipótesis una condición de éxito.

3. La prevalencia que en la región MERCOSUR están tomando diversas formas institucionales de interrelación entre los más diversos niveles estatales y de la sociedad civil organizada, y en particular las instancias de relación entre municipios colocan a C. del Uruguay en punto de relevancia. La perspectiva que se abre respecto al papel de este municipio es de una centralidad creciente en los intercambios interinstitucionales entre municipios del Mercosur.

En este punto una innovación particular que CU ofrecería en contexto de los municipios de la región sería su característica de aplicar un planeamiento con participación de la comunidad.

4. El atributo más relevante de CU consiste en su característica complejidad de actividades económicas en que se sustenta la ciudad. Aun cuando a veces la alternancia sucesiva de preeminencia de una actividad sobre las otras es evidente, vinculado con ciclos económicos o evolución de los mercados, el mixto de actividades económicas compuesto por el puerto exportador (macro región Argentina-Paraguay), el complejo industrial (agro-industrias e industrias diversas en tecnologías y rubros) existente y potencial (distrito industrial y zona franca), el turismo, y los servicios educativos (terciarios y universitarios) se constituye en su "especialización". Dicho de otra forma CU se especializa en ser "mixta", en un contexto regional en que las ciudades tienden a especializarse en un rubro (por ejemplo Colón, el turismo) o a sostenerse en una actividad predominante (por ejemplo Gualeguaychú, la industria).

5. El desarrollo urbano de CU tiende hacia un fuerte desequilibrio espacial. Orientado de forma espontánea y no controlada hacia el Oeste, demanda costosas extensiones de los servicios y la infraestructura urbana. Esa tendencia, en el marco de políticas de ajuste estructural y reforma del estado que plantean restricciones serias a la inversión municipal y previsibles reducciones en los servicios urbanos, aumenta la posibilidad de alcanzar niveles de colapso en la oferta municipal. El desequilibrio tenderá a ser socio-espacial si no se introducen políticas urbanas que se sustenten en una concepción equitativa de los costos y beneficios de la urbanización.

## V. DIMENSIONES RELACIONALES CONFLICTIVAS

(actividad 6)

Esta identificación preliminar de la conflictividad existente o potencial podría estar indicando posibles proyectos de estructuración urbana específicos como formas de intervención modeladoras de partes de la ciudad, coherentes con la planificación global. Algunos de esos proyectos, aun localizados, pueden ser un estrategia global para el desarrollo urbano (caso defensas contra la inundación, aumento de tierras urbanizables).

Algunas de estas cuestiones no fueron consideradas en su oportunidad por el PLANUR, y el resto son posteriores a su elaboración, siendo que algunas de este resto pudieron originarse o acentuarse por la no sanción de dicho Plan.

### a) Areas inundables y crecimiento urbano

La potencialidad de las áreas hoy inundables, próximas al centro, dotadas de infraestructura o con posibilidades de extensión a costos menores, para favorecer el crecimiento espacial hacia el Sur.

b) Recuperación de recursos naturales, asignación de áreas urbanas y desarrollo del turismo.

c) Areas recreativas (en escala ciudad) y residenciales y tránsito pesado al puerto compartiendo un sistema vial único y común.

d) Localizaciones industriales de regular porte y niveles de intolerancia ambiental compartiendo con barrios residenciales populares compartiendo el sitio urbano.

e) Stock de tierras municipales y demandas de equipamiento socio urbano en barrios antiguos y nuevos.

d) Zonificación, normativa urbana e instrumentos de resolución de conflictos y política urbana.

f) Integración social urbana y relocalizaciones concentradas en áreas periféricas de condiciones socio-ambientales críticas.

g) Localización de la Zona Franca y potencial impacto socio-demográfico urbano.

**PLANO V.1: Dimensiones Relacionales**  
 Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano.  
 CFI/FLACSO/MCU. Elaboración: Propia



Localización de la Zona Franca y potencial impacto socio demográfico ambiental.

Integración Urbana y relocalizaciones concentradas en áreas periféricas, de condiciones socio ambientales críticas.

Stock de tierras municipales y demandas de equipamiento socio-urbano.

Localizaciones industriales de regular porte y nivel de intolerancia ambiental, compartiendo con áreas residenciales.

Áreas recreativas a escala ciudad y residencial, y tránsito pesado al puerto, compartiendo un sistema vial común.

Recuperación del balneario Banco Pelayo como recurso natural para el desarrollo turístico.

**Planta Urbana de CONCEPCIÓN DEL URUGUAY**

Municipalidad de Concepción del Uruguay - Escala: 1:20.000 - Septiembre 1981 - REFORMULACIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO URBANO - FLACSO-CFI-MUNICIPALIDAD

## VI. PLENARIO DE GESTION ASOCIADA

(actividad 3)

### GRUPO INTERINSTITUCIONAL DE LA REFORMULACION DEL PLAN DE DESARROLLO URBANO DE CONCEPCION DEL URUGUAY

Reunión plenaria mensual

Reglas de funcionamiento

El criterio ordenador fijado para las reuniones plenarias mensuales de la Gestión Asociada (para facilitar el desarrollo y tratamiento de los temas) establece que las mismas se desarrollarán a través de la articulación de tres momentos sucesivos.

I Cuadro de situación y prospectiva: Es un primer espacio donde se repasan todos los asuntos, procesos y tareas vinculados a la marcha del proyecto que permitan realizar una síntesis contextual y registrar las tendencias relevantes que se están manifestando en torno a él, favoreciendo la dinámica de la Gestión Asociada y facilitando la toma de decisiones. Esto hace que todos los presentes puedan recolocarse en la situación de avance de la tarea, creándose un clima de trabajo propicio.

II Espacio conceptual y propositivo: A partir de esta presentación acotada se abre un espacio donde se avanza en la conceptualización de los temas, se establece un debate abierto de ideas y se definen criterios.

III Grupos de trabajo y programación de tareas: Todo este proceso impregna el tercer momento donde se tratan los aspectos específicos de cada grupo operativo, se realiza el seguimiento de las tareas proyectadas y se conforman nuevos grupos de trabajo.

Estos tres momentos del Plenario se incorporan al ACTA que constituye el Documento Técnico de avance del proyecto, dejando constancia de la historia y la evolución del mismo. El acta, que no es un mero registro de lo acontecido, incluye todos los productos técnicos elaborados por los Grupos de Trabajo y sometidos a Plenario así como las fundamentaciones y encadenamientos de ideas que van surgiendo y que constituyen el marco conceptual del proyecto.

### ACTA 1 (95)

9 de junio de 1995

lugar: Municipalidad de C. del Uruguay

horario: 18 a 22 hs.

asistentes

Leivar Susana	Vicedecana Facultad de C.Economicas/UCU.
Arévalo Miguel	Extensión Universitaria/UTN.
Moren Darío	Concejal Pj
Elizalde Javier	Secretario Bloque UCR, Concejal electo
Tomassi Sergio	UVEPRO
Ballester Daniel	Secretario Bloque UVEPRO
Sito Marcel	ex decano de Arquitectura/UCU
Artusi José A.	UCR
Ratto Carlos	Centro Comercial
Ramirez Horacio	COMPICU (Comisión Parque Industrial)
Martínez Jorge	Cámara de Turismo
Díaz Abal	CAEFA Camara Frigoríficos Avícolas.
Bravo Sergio	Director de Medio Ambiente
Alvisto Pedro	Ing. Subs. de Obras Sanitarias
Retamal Héctor	Secretario de Planeamiento MCU
Cabezas Carlos	Subs. de Planeamiento.
La Nasa Patricia	Red de Comunidades Seguras/COFEPAC
Bandera Tibaldo	Comisión de Inundados
Domingo Martínez	idem
Inda Raúl	Unidad Vecinal Nuevo Uruguay
Izaguirre Anibal	U. Vecinales Sta.Teresita y Mosconi
Rougier de Mario, M.	Unidad Vecinal Bajada Grande
Gonzalez Cardoso C.	Comité Planif.y Gestión/Municipios Integrados del Rio Uruguay
<u>Equipo de coordinación</u>	
Agüero Esteban	arqto. jefe, Departamento Plan. Urbano MCU
Bazzani Héctor	arqto., asistente especialista local, FLACSO
Poggiere Héctor	experto CFI
<u>ausentes con aviso</u>	
Perinotto Roberto	abogado, Cámara de Frigoríficos avícolas
Colombo Oscar	contador, Instituto Zona Franca.
Speroni Miguel	director Instituto de Enseñanza Superior
Moscattelli Ruben	FREPASO
Acosta Héctor	Secretario de Acción para la Comunidad/MCU
Figún Nestor	Unión Vecinal San Isidro
Costa Patricia	arqto. Facultad de Arquitectura/UCU.
Arday Juan C.	concejal UCR
Igarzábal Mónica	arqta., Dpto. Planeamiento Urbano/ MCU
Solis Cristina	arqta

**CUADRO DE SITUACION Y PROSPECTIVA**Síntesis de los contenidos y de la participación en las mesas temáticas

La realización de las mesas temáticas posibilitó una primera aproximación a la visión que los distintos sectores tienen del funcionamiento de la ciudad, tanto de sus potencialidades como de sus problemas.

Una síntesis de los contenidos fundamentales:

Las perspectivas de desarrollo económico son

optimistas, el puerto amplía sus instalaciones, el parque industrial proyecta crecer y la zona franca es una posibilidad concreta. La actividad económica en período crítico es la del turismo.

La educación superior y terciaria enfrenta una situación estable, con transporte regional eficaz a sus necesidades y planes de ampliación de infraestructura edilicia y servicios. En principio es el sector que más rápidamente opera en el marco del Mercosur

Las relaciones con otras ciudades de la región están creciendo en diversos aspectos, aunque lentamente. Las experiencias de gestión regional tienen cabida en la vida institucional de la ciudad y algunos de esos organismos se asientan o buscarán instalar sedes o actividades en C. del Uruguay.

El hábitat urbano presenta algunos procesos socio ambientales de riesgo, por superposición de usos en ciertas áreas o por potenciales enclaves de población de escasos recursos que cuestionan la integración social pregonada y promovida en la vida cotidiana. Hay perspectivas financieras e institucionales para los proyectos estructurales que la ciudad gestiona desde hace años y que darían un impulso significativo al desarrollo económico y urbanístico.

La respuesta de las organizaciones de la sociedad y del gobierno municipal a esta modalidad de trabajo se puede apreciar si tenemos en cuenta que en dichos encuentros participaron en total unas 230 personas, de las cuales 197 registraron su presencia, en representación de 34 instituciones gubernamentales y no gubernamentales, siendo que alrededor de 20 asistentes lo hicieron a título personal. Respecto a tipo de actores, 21 % fueron de entidades académicas y colegios profesionales, 25 % representantes de partidos políticos, 12 % ONGs, clubes, sindicatos y unidades vecinales, 20 % del gobierno municipal (ejecutivo, técnicos, concejales), 9 % empresarios y productores, 7 % vecinos a título individual, 5 % comunicadores sociales y periodistas.

Versión preliminar de las hipótesis para el desarrollo urbano de C. del Uruguay

Consenso sobre el texto (ver en este informe parcial arriba, capítulo IV. Hipótesis prospectivas)

Algunas dimensiones relacionales conflictivas

Consenso sobre el texto (ver en este informe parcial arriba, capítulo V. Dimensiones relacionales conflictivas)

Tendencias poblacionales y equilibrio demográfico.

Las proyecciones del crecimiento poblacional realizadas por el PLANUR en 1986 se cumplieron en su hipótesis de máxima de 1,75% anual. Esta hipótesis de máxima tomaba el índice histórico más regular del departamento.

Para una población de 46.247 habitantes en 1980 (datos del censo del 80) se estimarían 55.970 para 1991 y fueron 55.985 (datos del censo 1991), una diferencia de sólo 15 menos entre la proyección estimada y el censo real.

Los índices de crecimiento poblacional en el último período muestran que CU tiene una media equilibrada (todos los índices están próximos a la media provincial), tanto en la relación de población urbana y rural, como en la tasa de crecimiento urbano.

La tasa media anual de crecimiento provincial fue de 11,3 para la Provincia entre 1991/80, de 10.0 para el departamento Uruguay, de -2,5 para el departamento Gualeguaychú (el que más población perdió) y de 19,5 para el departamento de Paraná (el de mayor crecimiento).

El porcentaje de aumento de población urbana fue en 1991 (con relación a 1970) de 77.2 para la Provincia y de 74.4 para el departamento Uruguay, mientras que los departamentos de Gualeguaychú, Concordia y Paraná crecieron 85.0, 85.5 y 89.6, en orden respectiva. (ver tablas 1 al 3.)

Tabla 1. POBLACION

TASA MEDIA ANUAL DE CRECIMIENTO (POR DEPARTAMENTO)

1980/70	1991/80	
12.5	-2.5	Gualeguaychú
5.4	10.0	Uruguay
11.2	11.3	Provincia
11.0	11.4	Concordia
14.6	15.8	Federación
17.7	19.5	Paraná

Tabla 2. POBLACION

% DE CRECIMIENTO DE POBLACION URBANA (POR DEPARTAMENTO)

1960	1970	1991	
37.5	60.8	67.9	Federación
58.3	69.5	74.4	Uruguay
49.5	68.8	77.2	Provincia
43.8	69.3	77.9	Gualeguay
43.8	68.6	85.0	Gualeguaychú
62.1	76.5	85.5	Concordia
71.3	85.4	89.6	Paraná

Tabla 3. POBLACION DE C. DEL URUGUAY (CIUDAD)

PROYECCION PLANUR

1,75% ANUAL (*)		CENSOS
1980		46.247
1885	50.437	
1991	55.970	55.985
1995	59.992	

(\*) Corregimos esta proyección partiendo del dato de población urbana de la ciudad según el Censo del 80.

El PLANUR proyectó tomando como base la cifra de 50.142 para el censo de 1980, que corresponde al conglomerado urbano (CU) de todo el departamento Uruguay.

Esquema de configuración de Grupos de Trabajo con vistas la elaboración del documento de base

En base a este abordaje inicial de la reformulación del Plan de Desarrollo Urbano surgen temas nuevos para Grupos de Trabajo intersectoriales que contribuirán a la etapa de elaboración del documento de base, agregando insumos al diagnóstico.

1. **Recuperación de terrenos para el desarrollo urbano**  
En dos temas/eventuales subgrupos
  - a) Tierras del Estado Nacional/Stock municipal
2. **Ambiente y producción**  
En dos temas/eventuales subgrupos
  - a) Convivencia residencia industria
  - b) Desarrollo industrial e impacto socio-urbano  
(zona franca, parque industrial, puerto, agro-industrias)
3. **Convivencia y prevención en usos conflictivos**  
(recreación y transportes de cargas, etc.)
4. **Zonificación y normativa urbanística**
5. **Turismo**  
Eje Norte Sur, recuperación Banco Pelay, turismo de eventos
6. **MERCOSUR**  
Relaciones y proyectos intermunicipales  
(bi o plurinacionales)

Los grupos de trabajo son abiertos a otras incorporaciones de actores sociales o político institucionales que quieran sumarse y coparticipar, así también lo son las futuras etapas del proceso de planificación como el Taller UNO de septiembre, o los programas prioritarios que en él se definan.

En particular se espera que el Ejecutivo electo con sus equipos técnicos y los Concejales electos -aun cuando sus mandatos comienzan en diciembre- consideren en forma

positiva las tareas en marcha y las aprovechen, sea informándose de sus avances -que son abiertos y públicos según el modelo metodológico utilizado-, sea agregándose en cualquiera de las etapas programadas (a lo que ya han sido invitados), sea ponderándolas como un insumo a su gestión, en el momento de hacerse cargo del gobierno. En todo caso se les ha brindado y se les brindará toda la información pertinente para facilitar sus decisiones al respecto, sin desmedro de cualquier mecanismo que entre el gobierno municipal actual y el electo acuerden para esos fines.

## ESPACIO CONCEPTUAL Y PROPOSITIVO

### Criterios para la zonificación

La zonificación se realiza en base a las ideas centrales de un plan urbano, o plan director, como se lo conoce en la jerga de la planificación.

En el espacio urbano actúan y se confrontan intereses diversos: los más distinguibles son a) los que buscan apropiarse de los beneficios por la generación de rentabilidad o de ganancias de inversiones productivas en la construcción de la ciudad y b) los que buscan mejorar sus condiciones materiales y simbólicas de vida.

Un Plan, como gestión política de la ciudad, como sustento de la política urbana debe identificar los agentes y fuerzas sociales con sus respectivos intereses respecto al crecimiento urbano, facilitando las notas de un pacto territorial que componga los derechos y garantías urbanas

El Plan así sirve para la organización y ordenamiento de la ciudad y también a su gestión democrática, haciendo transparentes los conflictos y encarando su tratamiento con reglas de juego explícitas.

Una zonificación basada en estos criterios servirá como:

- instrumento de control del uso del suelo, para proteger ciertas pautas de calidad de vida
- instrumento de gestión democrática de la ciudad persiguiendo una distribución social con equidad respecto a los costos y los beneficios de la urbanización.

El proceso de realización de la ciudad como continuo de construcción y reconstrucción del espacio urbano es una constante creación de pactos territoriales y la zonificación debe ayudar a producirlos.

Así podríamos aceptar, por ejemplo, la idea de Zona de Urbanización Prioritaria, en áreas de especulación inmobiliaria, o Zonas de Urbanización Negociada entre inversores, propietarios y el poder público, de Intervención Pública Prioritaria en villas o loteamientos irregulares, o de Urbanización Congelada con crecimiento cero, por saturación o preservación, de Protección Ambiental, Turísticas, etc. Esta zonificación, en conjunto con otros instrumentos como los fondos de urbanización, los bancos de tierra pública, las audiencias públicas, puede posibilitar la combinación entre control y transformación, regulando el uso y también los cambios consensuados en el marco de una gestión urbana democrática.

## VII. COORDINACION DE LOS GRUPOS DE TRABAJO

(actividad 2)

### 1. Recuperación de terrenos para el desarrollo urbano

#### a) Tierras del Estado Nacional/Stock municipal

##### Objetivos

Recuperación de terrenos desocupados, tierras fiscales insertos en la trama de la ciudad para incorporarlos al sistema de la misma.

##### Aspecto socio ambiental

Los terrenos existentes al no estar insertos dentro del sistema evolutivo de la ciudad y por ser propiedad fiscal se hallan en estado de abandono. No son usados por parte de los habitantes de la ciudad y del barrio lo que implica en falta de apropiación del espacio urbano. Esto induce progresivamente a que los mismos se conviertan en mini basurales generando de esta manera degradación ambiental y disminución en la calidad de vida.

##### Aspecto económico

La mayoría de ellos se encuentran ubicados en áreas donde hay provisión de infraestructura. Su no aprovechamiento genera mayores costos en lo atinente a la creación de nueva infraestructura para urbanizar áreas fuera del radio urbano lo que implica en aumento de tasas e impuestos municipales, que deben ser afrontados por toda la comunidad. La ciudad en su crecimiento se extiende hacia el norte y el oeste.

##### Aspecto legal

El decreto nro 776/93 dictado por el poder ejecutivo nacional reglamenta la Ley 24146 de fecha de transferencia de muebles, inmuebles del estado nacional en favor de provincias, municipios y entidades de bien público.

Por este decreto nacional el HCD de la C. del Uruguay sanciona con fuerza de ordenanza las disposiciones contenidas en la ley 24146.

El art. 3 de dicha ordenanza 3739 autoriza al dem a afectar al presupuestom anual correspondiente las partidas necesarias destinadas a la ejecución de proyectos (espacios verdes, plazas, parques, etc.) a contar de la fecha de la transferencia del inmuebles sin perjuicio de comprometer partidas de ejercicios posteriores, con aprobación previa del HCD.

Esta ley reinstala el debate en la sociedad de la importancia de la existencia de tierras municipales para orientar la política urbana. Es ya conocido que diversas modalidades para agenciarse de tierra para fines públicos que se están ensayando en otros países (índice único para toda la ciudad, suelo creado, etc.).

Es importante destacar este hecho en el momento actual de crisis económica y desempleo por el cual la obtención de tierras por parte del municipio puede ser un motivo de generación de ingresos productivos.

El plan de desarrollo urbano persigue la implementación de propuestas insertas de manera real en función de demandas urbanas y barriales detectadas y en el marco de criterios generales estructurantes de la ciudad.

La potencialidad de gestionar conjuntos de lotes brindan potencialidades ciertas para el diseño urbano hecho positivo por el cual es factible la concreción de acciones urbanas con ciertos criterios de uniformidad y coherencia.

Esto es más factible mediante una intevención ajustada en un espacio y concentrada en el tiempo, como por ejemplo la construcción de la Av. de Mayo y diagonales norte y sur en Buenos Aires o la construcción del tejido urbano histórico en Concepción.

En tal los terrenos de la estación ferroviaria son aptos para la proposición de proyectos que respondiendo a demanda urbanas al mismo tiempo por su localización y relación de equidistancias con los distintos sectores urbanos configuren un todo urbano reconocible como conjunto.

El Cuadro VII.1b).1 y las láminas siguientes sintetizan un relevamiento de dichos terrenos y brindan información relevante que posibilite la definición de criterios para la formulación de un programa de necesidades para iniciar el debate que abra paso a una posterior de proposiciones, que podrá toma la forma de concursos.

b) Areas inundables-PRURAI.

Beneficios económicos y urbanísticos

RECUPERACION DE AREAS INUNDABLES POR EL PROYECTO DE DEFENSA  
CONTRA LAS INUNDACIONES

1. Proceso de elaboración y contenidos del proyecto

Entre 1985 y 1987 se implementa el programa de renovación urbana y recuperación de áreas inundables PRURAI, con la aplicación del ciclo metodológico de planificación y gestión coordinado por la FLACSO. Este programa abordó la problemática de las inundaciones integralmente, transformandose en una intervención multipropósito que incluía los problemas sociales de los inundados, el deterioro de las viviendas el equipamiento y la infraestructura y los impactos en el resto de la sociedad, pérdida de actividad comercial, de días de trabajos y n los gastos para asistir a los dagnificados ante la emergencia.

El catastramiento de la población a partir de un tiempo cero se realizó en 1986 con participación de la comisión de inundados y vecinos de la zona. El PRURAI fue sometido a evaluaciones amplias dentro del mismo proceso. Por

En convenio con Agua y Energía de la Nación se realizó el proyecto físico y el análisis costo beneficio cuantitativo y por convenio con la FAU-UBA, el taller de intervención urbana de la carrera de posgraduación en planeamiento urbano y regional realizó el costo beneficio cualitativo. Ambos, en 1987, confirmaron los beneficios favorables de la construcción de las defensas y la obtención del retorno para la devolución del crédito.

Localización	Contexto	Características de lotes		Gestión	Propuesta Municipal	posibilidades/demandas
		Tamaño	Infraestructura			
1	terreno contiguo ruta tránsito pesado	urbanizaciones escasas ver descripción 1	124400 incomplet.	Ferrocarriles Argentinos	Conjunto viviendas	
2	terreno contiguo vía ferrocarril	residencial tejido viviendas una o dos plantas ver descripción 2	2676 completa	Ferrocarriles Argentinos	Parque recreativo de escala urbana	
3	terreno area estación	residencial ver descripción 3	16800 completa	Ferrocarriles Argentinos	parque recreativo de escala urbana	
4	terreno area estación ferrocarril	residencial ver descripción 4	18480 completa	Ferrocarriles Argentinos	Parque recreativo de escala urbana	
5	Terreno area ferrocarril	residencial ver descripción 5	5628 completa	Ferrocarriles Argentinos	Uso residencial - Viviendas	
6	Terrenos localizados acceso	ver descripción 6		Validad Nacional		
7	en las islas	ver descripción 7	11 has. sin infraestr.	No hay Registro	Uso turístico	
8	terreno localizado en la isla	ver descripción 8	7 has sin infraestr.	No hay registro	Idem	
9	terreno ferrocarril	ver descripción 9	infraestruc.	Ferrocarriles argentino	Uso recreativo	
11	Terreno sur	ver descripción 11	107 has incompleta	Ejército argentino Desistida gestión en forma provisoria		

CUADRO VII.1b).1 Gestión de tierras fiscales. 1995  
Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano CFI/FLACSO/MCU



ESTACION CUADRO. CLAUSURADO Y LEVANTADO.

ESCALA 1:5.00.

# LAMINA N° 2

Terreno localizado en el Norte, cercanías del Barrio San Isidro, próximo al Parque de la Ciudad, presenta bosque de eucaliptus

Tejido poco consolidado, viviendas de una o dos plantas del tipo de casa cajón, en el medio del lote, con vegetación entre ellas.

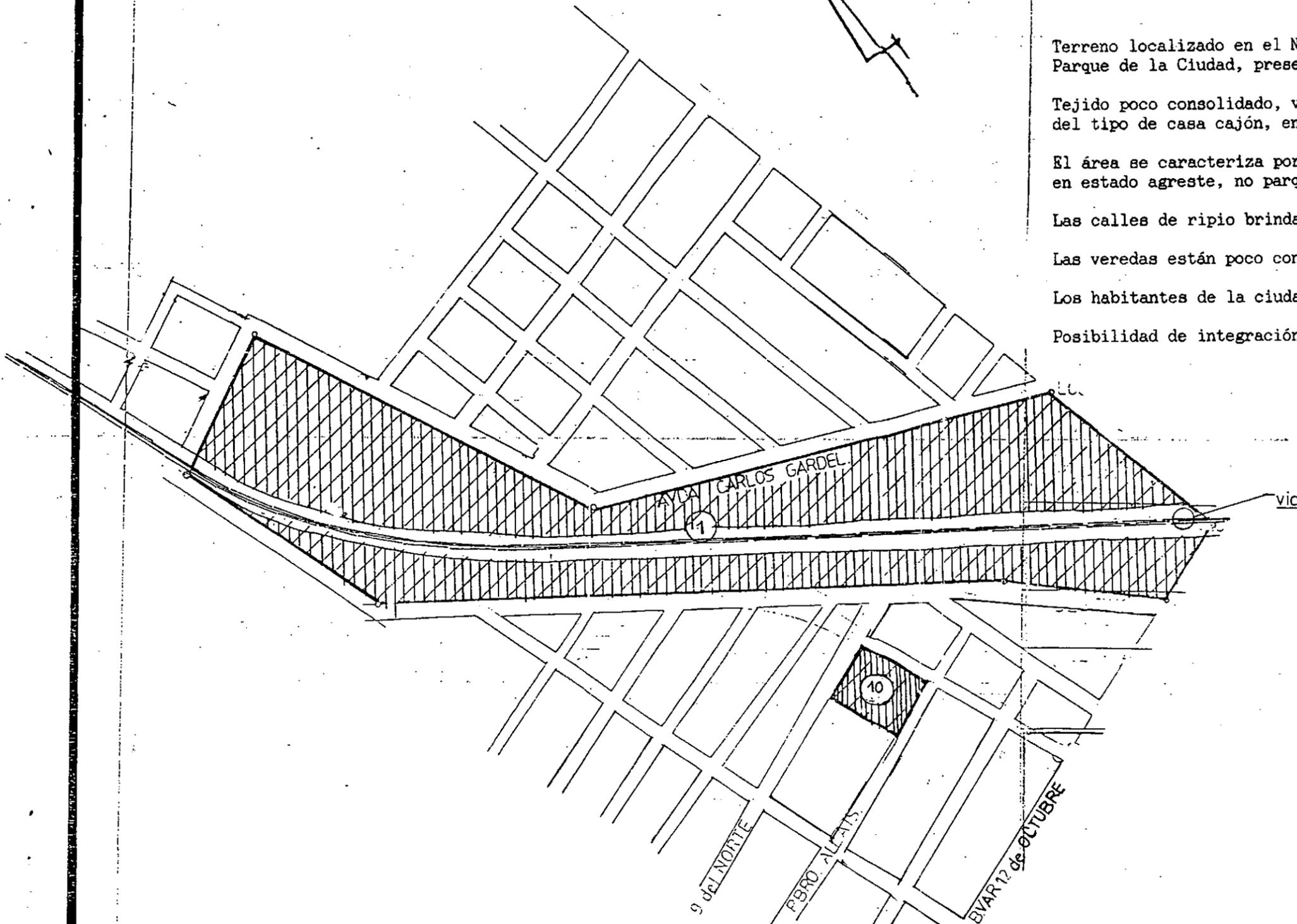
El área se caracteriza por la existencia de mucha vegetación en estado agreste, no parquizado.

Las calles de ripio brindan características paisajistas particulares.

Las veredas están poco consolidadas.

Los habitantes de la ciudad usan el área como parte de paseos.

Posibilidad de integración espacial al Parque de la Ciudad



SUPERFICIE DE TERREN 0

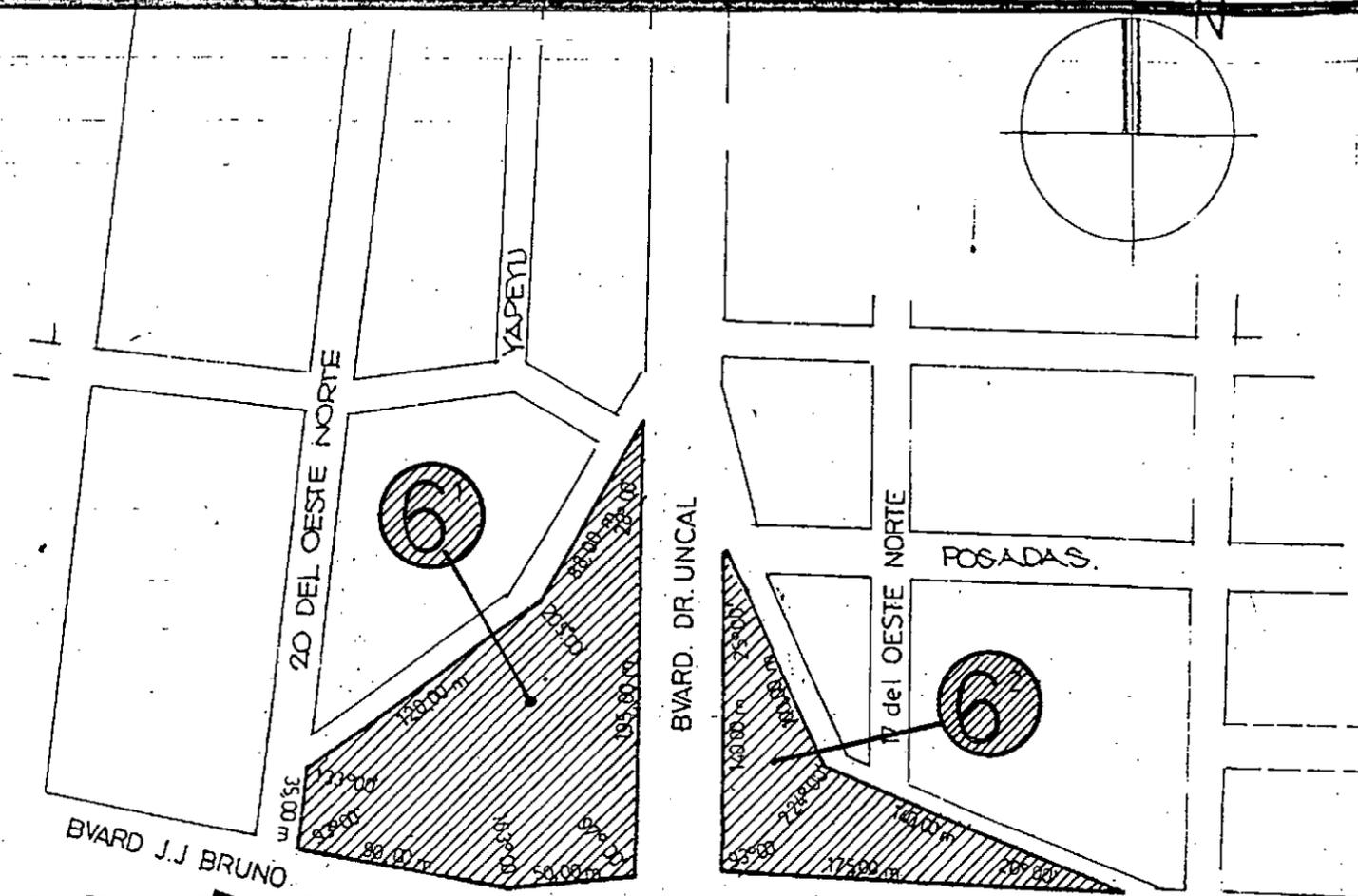
— SUPF LOTE N°1 110.000 cc m

SUPF LOTE N°10 14.400 cc m

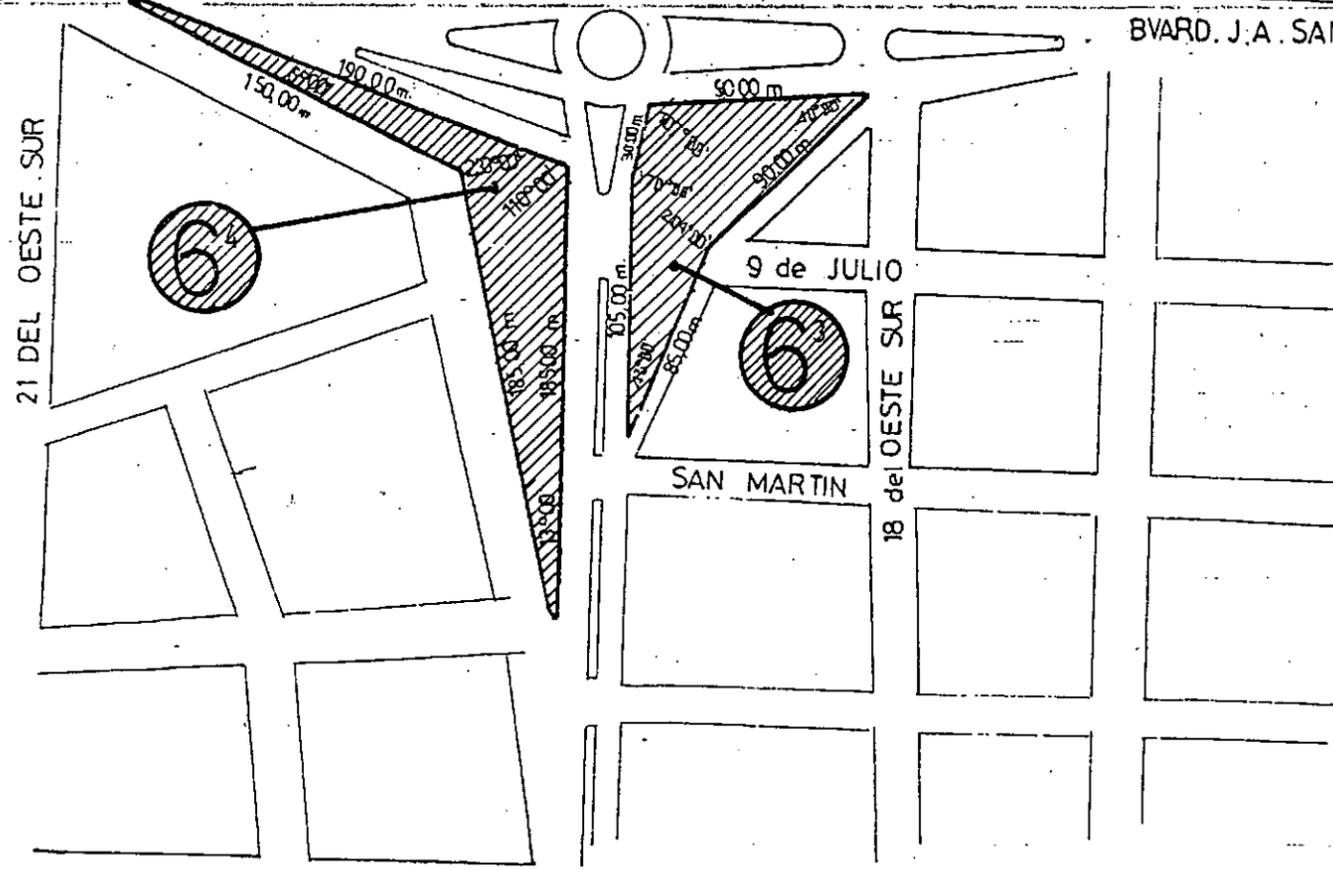
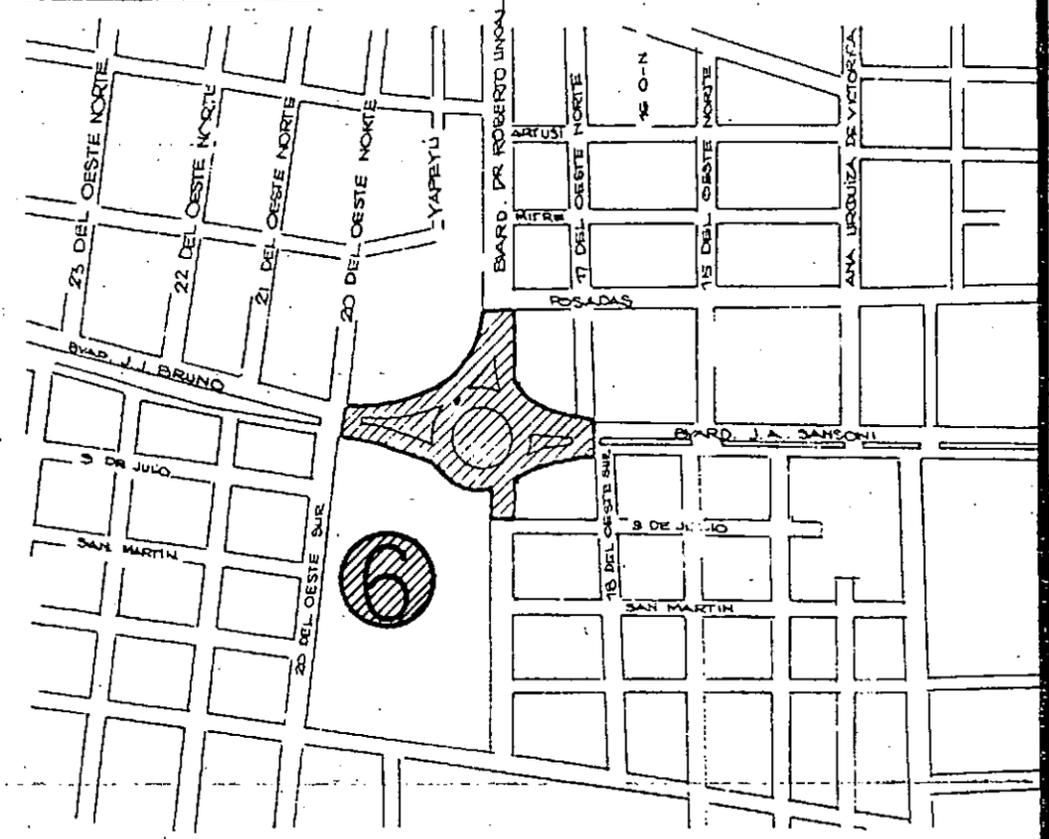
TOTAL 124.400 cc m<sup>2</sup>

NOTA  
LAS MEDIDAS Y SUPERFICIES SON APROXIMADAS





UBICACION



Terrenos localizados en el acceso a la ciudad  
 Lugar abierto a las necesidades de amplia visibilidad. U  
 Urbanización dispersa.  
 Propuesta a considerar: Parquización teniendo como premisa principal incorporar especies que permitan visuales libres

# LAMINA N° 5

## Descripción 7

Terreno localizado en la isla del Banco Pelay

Antiguamente el ferrocarril atravesaba el río y su trazado se asentaba en este lugar, de lo quedan algunos resquicios (instalaciones)

Hoy se puede acceder desde el balneario del Banco Pelay porque se ha recuperado el camino paralelo al canal fluvial de acceso al puerto, hecho positivo porque la gente lo incorpora al paseo de recreación por la isla

Paisaje agreste de arbustos, espinillos, típica selva de galería

Propuesta a considerar: reestablecer de alguna forma la vinculación del puerto con la isla. Reserva natural de uso público a ofrecer como atractivo turístico

## Descripción 8

Terreno localizado en la isla del puerto

Actualmente hay concesiones a privados quienes poseen viviendas de tipo isleño usadas como esparcimiento en los fines de semana

Existen pequeños muelles

No tiene uso público

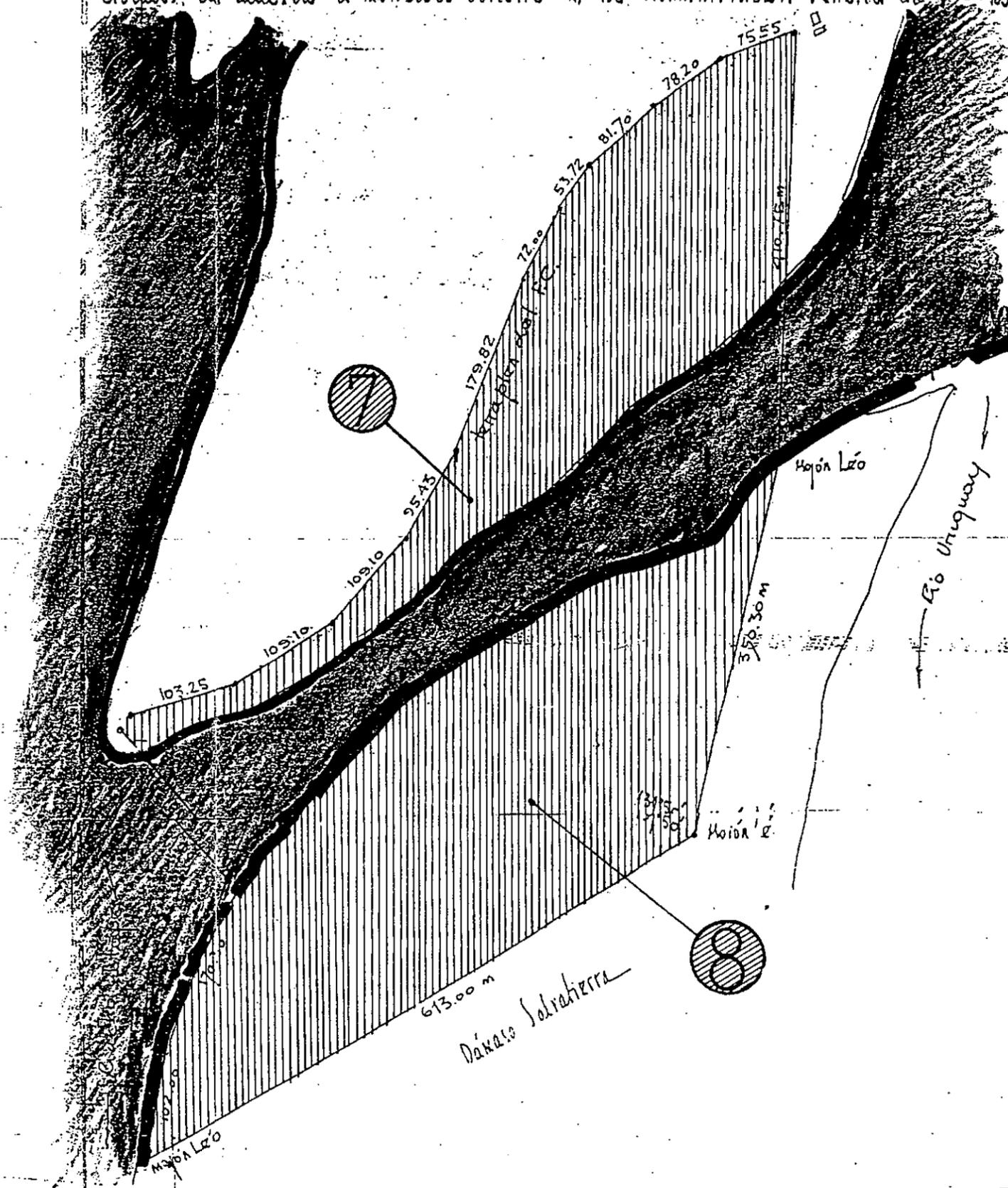
La vegetación es agreste. A diferencia del terreno de enfrente está más cuidada y posee especies importantes

Propuesta a considerar: intensificar su uso a través de un proyecto productivo, a ofrecer dentro del paquete turístico. Los turistas metropolitanos se sienten atraídos por la tranquilidad del medio y las posibilidades de contacto con la naturaleza (encuesta de la cátedra de planeamiento de UCU-FAU 1993)

Hipótesis: El acceso público a la isla permitiría la explotación inmediata y simple del recurso natural como turismo de aventuras.

Estudiar tipo de vivienda no afectada por la inundación

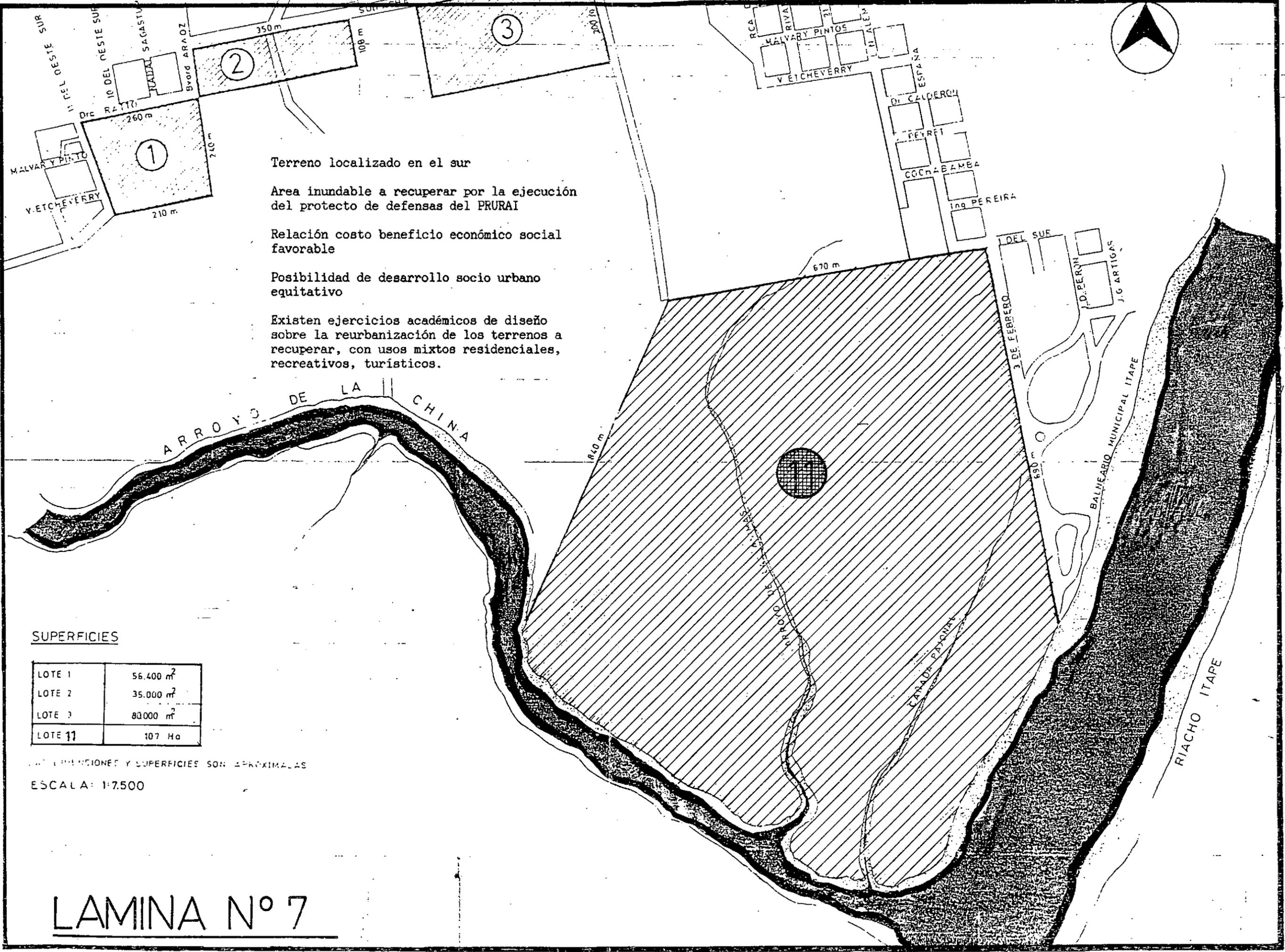
Croquis de acuerdo a mensura obrante en la Administración General de Puertos



Detalle

base de m  
transmisión

3



Terreno localizado en el sur

Area inundable a recuperar por la ejecución del protecto de defensas del PRURAI

Relación costo beneficio económico social favorable

Posibilidad de desarrollo socio urbano equitativo

Existen ejercicios académicos de diseño sobre la reurbanización de los terrenos a recuperar, con usos mixtos residenciales, recreativos, turísticos.

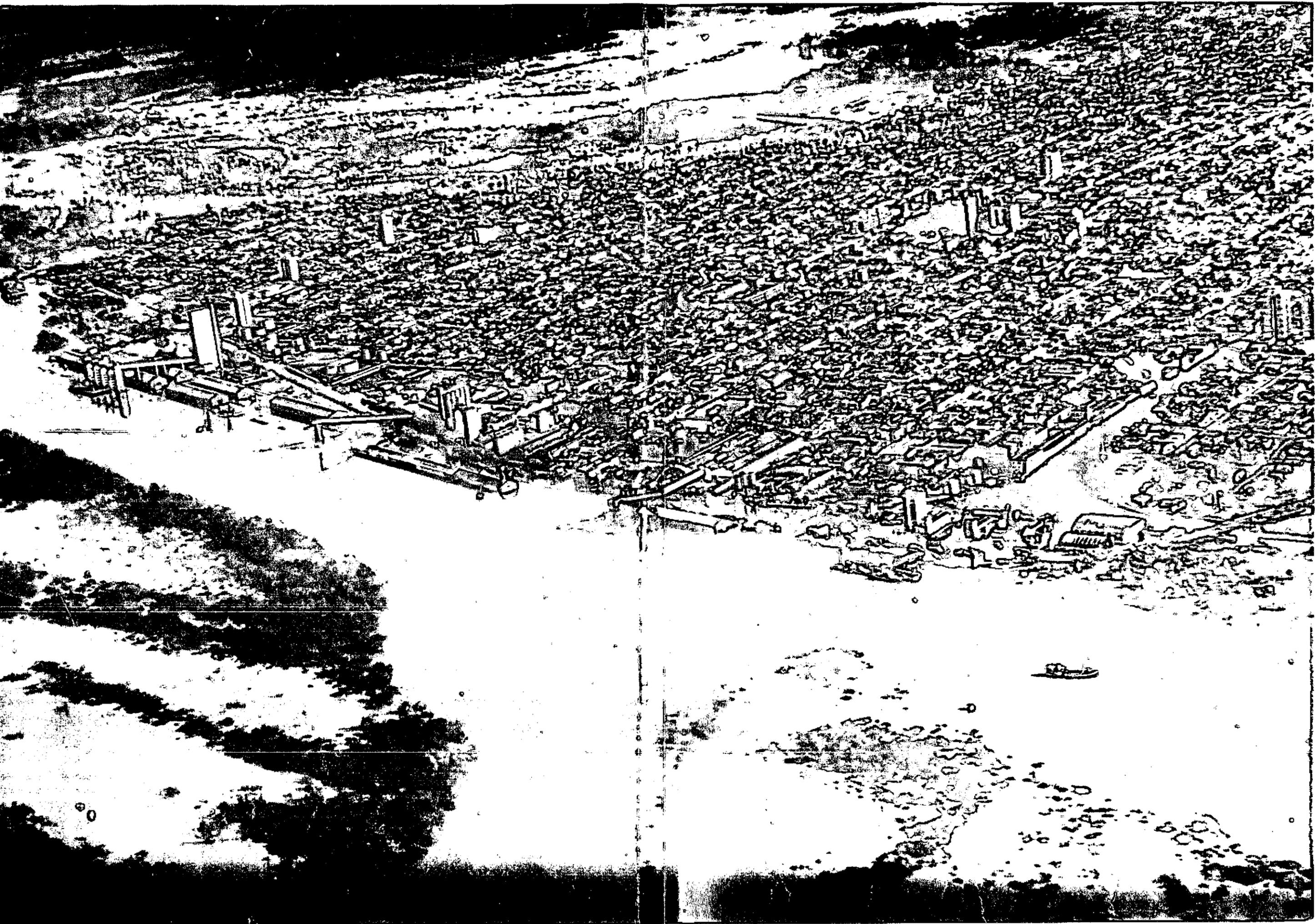
SUPERFICIES

LOTE 1	56.400 m <sup>2</sup>
LOTE 2	35.000 m <sup>2</sup>
LOTE 3	80.000 m <sup>2</sup>
LOTE 11	107 Ha

Las dimensiones y superficies son aproximadas

ESCALA: 1:7.500

LAMINA N° 7



El proyecto, evaluado positivamente por el Banco Interamericana de Desarrollo en 1988, estuvo en condiciones de obtener el crédito, pero el ejecutivo municipal de entonces desistió del trámite.

En 1992 la recurrente inundación devolvió el interés por el proyecto reorganizándose por iniciativa social el Comité de Gestión del PRURAI. El HCD lo consideró de interés municipal apoyando por ordenanza específica 3551/92 la gestión de recursos financieros. El ejecutivo municipal actual reinició las gestiones ante los bancos (BID y BMRF, ahora Banco Mundial).

## 2. Importancia en el presente

### Beneficios urbanos

- recuperación de 115 has urbanas
  - recuperación de terrenos sin intervención como verde
  - completamiento de la infraestructura de servicios
  - revalorización de lotes y viviendas en manzanas afectadas
  - recuperación ambiental y de calidad de vida
- (la fotografía corresponde a la inundación de 1992)

### Beneficios económicos en el corto plazo

- inversión concreta e importante durante dos años
- creación de empleos directos e indirectos
- calificación de empresas locales para la obra

### Población beneficiaria

CUADRO VIII.1 b).1: Recuperación de áreas inundables población historica total del área de influencia

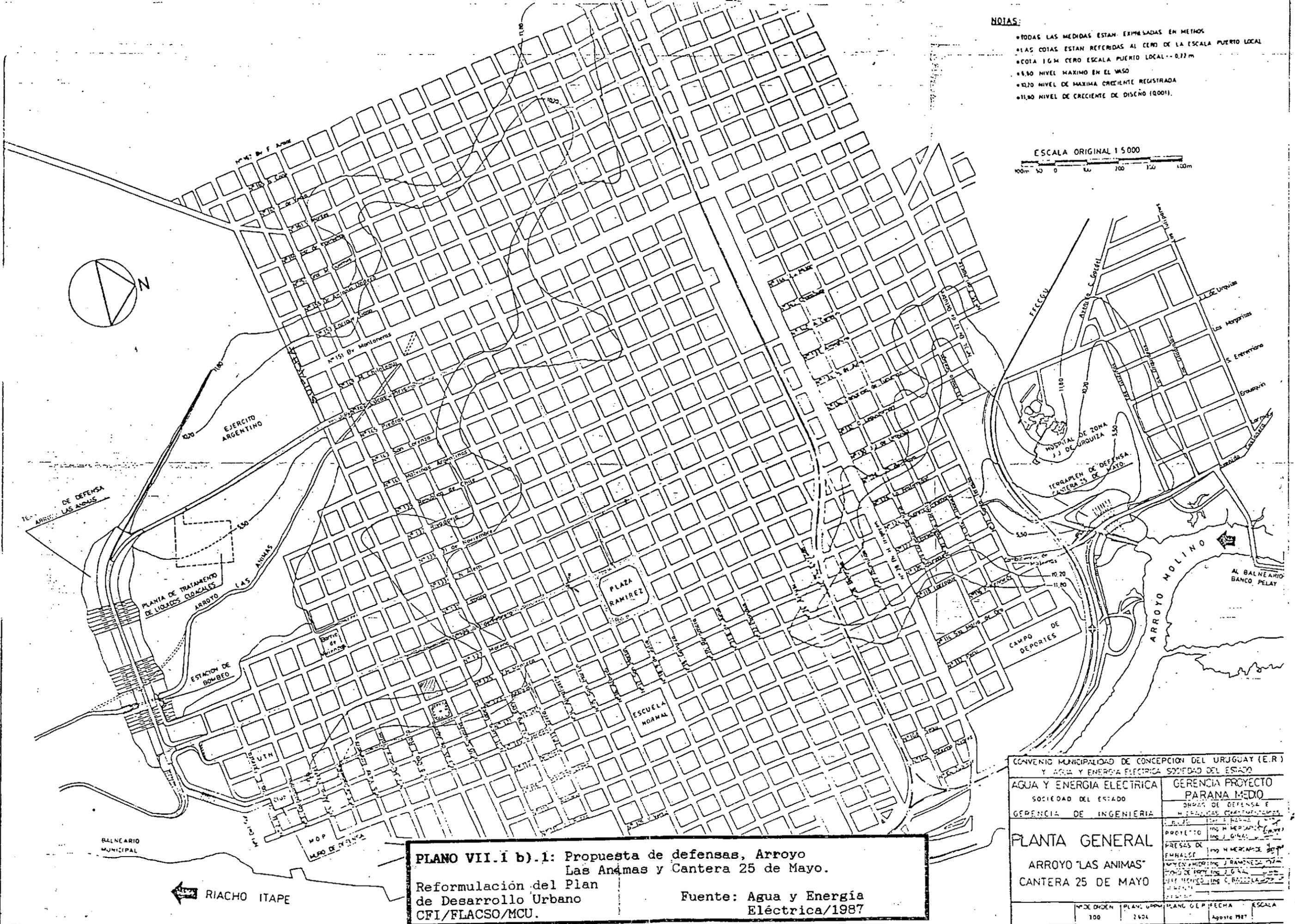
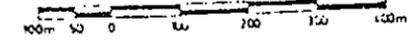
Item.	1970	1980	1991
Población	38.967	46.247	55.942

Fuente: Programa SVYCA - BID.

**NOTAS:**

- TODAS LAS MEDIDAS ESTAN EXPRESADAS EN METROS
- LAS COTAS ESTAN REFERIDAS AL CERVO DE LA ESCALA PUERTO LOCAL
- COTA 1.64 M CERVO ESCALA PUERTO LOCAL -- 0.77 m
- 8.80 NIVEL MAXIMO EN EL VASO
- 11.20 NIVEL DE MAXIMA CRECIENTE REGISTRADA
- 11.90 NIVEL DE CRECIENTE DE DISEÑO (10001).

ESCALA ORIGINAL 1 5000



**PLANO VII.1 b).1: Propuesta de defensas, Arroyo Las Animas y Cantera 25 de Mayo.**  
 Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano  
 CFI/FLACSO/MCU. Fuente: Agua y Energía Eléctrica/1987

CONVENIO MUNICIPALIDAD DE CONCEPCION DEL URUGUAY (E.R.) Y AGUA Y ENERGIA ELECTRICA SOCIEDAD DEL ESTADO			
AGUA Y ENERGIA ELECTRICA SOCIEDAD DEL ESTADO	GERENCIA PROYECTO PARANA MEDIO		
GERENCIA DE INGENIERIA	BRIGADA DE DEFENSA E INGENIERIA		
<b>PLANTA GENERAL</b>	PROYECTO		
ARROYO "LAS ANIMAS" CANTERA 25 DE MAYO	PRELIMINAR		
	FECHA		
	AGOSTO 1987		
Nº DE ORDEN	PLANO URBANO	PLANO DE PRECISA	ESCALA
100	2404		Agosto 1987

CUADRO VIII.1 a).2: Recuperación de áreas inundables, proyección total área de influencia.

Item.	1991	1994	1995	2011
Población	55.942	59.081	60.080	78.525
Viviendas	16.251	17.461	17.810	23.974

Fuente: Programa SVYCA - BID.

CUADRO VIII.1 a).3: Recuperación de áreas inundables, proyecciones zonas de afectación directa.

Item.	1991	1994	1995	2011
Población	12.286	12.908	13.121	16.582
Viviendas	4.058	4.262	4.332	5.552

Fuente: Programa SVYCA - BID.

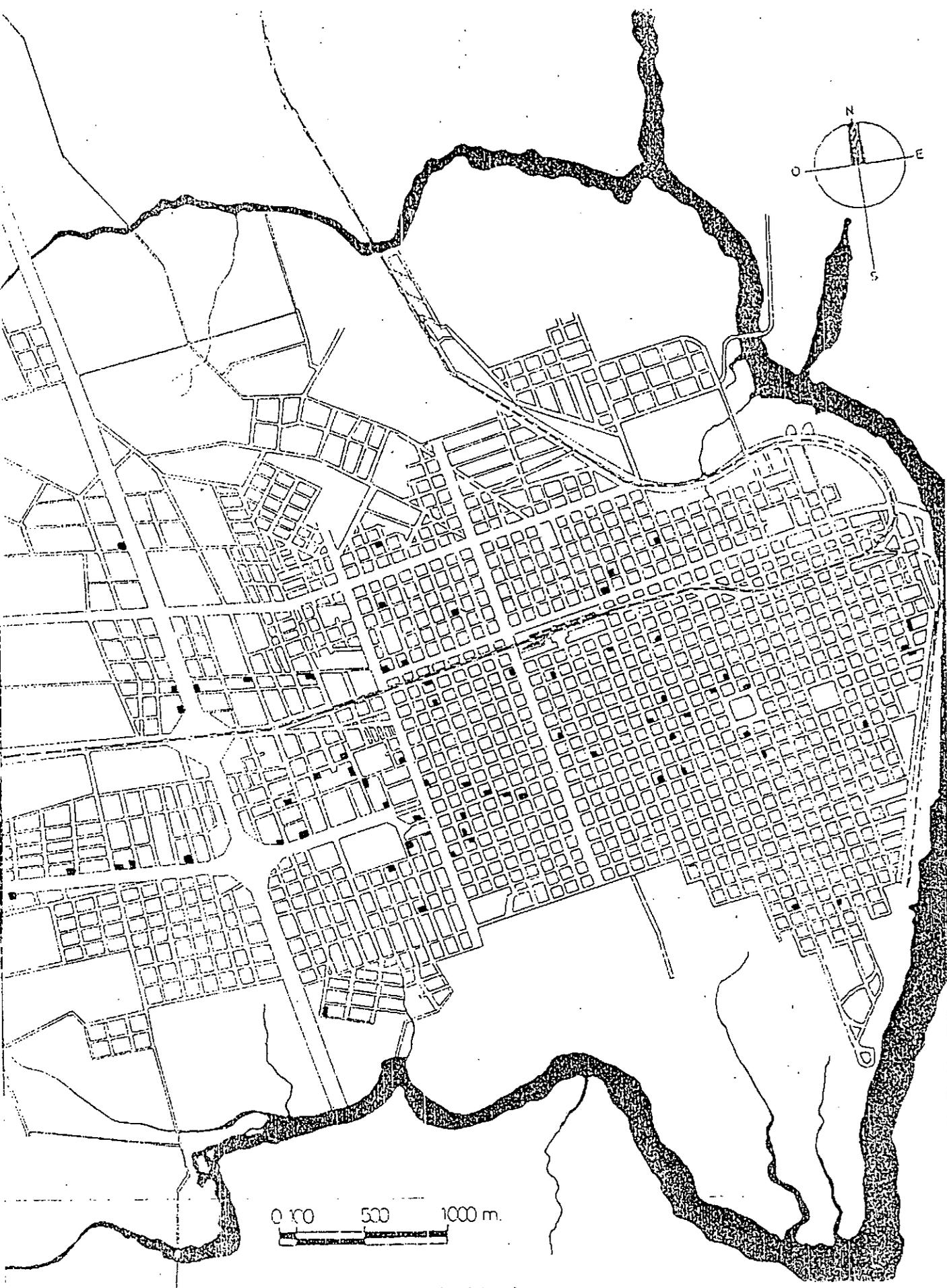
En la actualidad el proyecto cuenta con evaluaciones positivas de los bancos internacionales de crédito

## 2. Ambiente y producción

### a) Convivencia residencia industria

El tema se correlaciona con localizaciones industriales, de regular porte y niveles de intolerancia ambiental compartiendo el sitio urbano con barrios populares. Las industrias están distribuidas irregulamente en el conjunto de la planta urbana (ver Plano VII.2.1)

Ante la ausencia de una normativa particular para el uso de suelo industrial en la ciudad, las normas aplicables han sido las generales (nacionales o provinciales) y los criterios técnicos de clasificación de compatibilidades aceptadas entre industrias y otros usos urbanos. Inclusive el PLANUR intentó un esquema de uso de suelo industrial en base a normativas generales vigentes (por grado de molestia) cruzándolo con los usos comerciales y residenciales que



**PLANO VII.2 a).1: Localización de industrias en la planta urbana. Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano.**  
CFI/FLACSO/MCU.

Elaboración: Propia  
Fuente: Direcció Municipal de Comercio.

cruzándolo con los usos comerciales y residenciales que proponía para el ordenamiento urbano.

La situación ha mejorado notablemente con la promulgación de la Ley Nº 6260 de "Prevención y Control de la Contaminación por parte de las Industrias" y con el Decreto reglamentario Nº 5837 MBSC y E. (del año 1992). Por dicha ley la Dirección de Medio Ambiente del Municipio cuenta con un instrumento indispensable para ejercer un firme control.

El decreto reglamentario establece, en el Capítulo 3º de "Zonificación y clasificación de establecimientos".

Art.7º- A los fines de esta reglamentación se consideran zonas o áreas industriales a aquellas que tengan un destino vinculado con la radicación industrial. Estas zonas y/o áreas serán determinadas y delimitadas por los organismos provinciales de competencia, en coordinación con los respectivos municipios cuando correspondiere.

Art.8º- Para la determinación de las zonas industriales se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos:

a) Vecindad o comunicación directa con cursos de agua o canales artificiales de drenaje, preferentemente con caudal permanente.

b) Terrenos con pendientes suaves y buena permeabilidad.

c) Separación adecuada de las zonas urbanas y suburbanas destinadas a viviendas y comercios teniendo en cuenta la calificación del art. 6º de la Ley 6260:

La primera categoría incluirá aquellos establecimientos que se consideren inócuos porque su funcionamiento no altera el medio ambiente.

La segunda categoría incluirá aquellos establecimientos que se consideren incómodos porque su funcionamiento ocasiona algunas alteraciones en el medio ambiente.

La tercera categoría incluirá aquellos establecimientos que se consideren peligrosos porque su funcionamiento altera el medio ambiente.

d) Exclusión de zonas fácilmente inundables por desborde de ríos, arroyos o precipitaciones pluviales, así como aquellas

en que hubiera afloramiento de napas freáticas".

En el Art. 10º del Decreto 5837 se hace una clasificación en dos subgrupos a) Parcialmente incómodos que son los que generan molestias leves en horarios diurnos sin producir malos olores, polvos, ruidos o vibraciones y b) Incómodos los que originan molestias por malos olores polvos, ruidos y vibraciones si están presentes en horario nocturno.

También en el art. 11º se reglamentan las categorías de peligrosos en dos subgrupos, el primero es el de los establecimientos que elaboren, manipulen, empleen o tengan como residuos sustancias explosivas, inflamables o muy combustibles y el segundo incluye a los establecimientos que elaboren, manipulen, empleen o tengan como residuos sustancias que por su toxicidad, en caso de escape puedan originar trastornos en el medio ambiente y en la población.

En el art. 12º regula la radicación de establecimientos industriales de acuerdo a la siguiente clasificación en zonas:

- A- Residencial exclusiva
- B- Residencial Mixta
- C- Residencial e Industrial
- D- Industrial Exclusiva

La Zona A solo admite establecimientos pequeños, permitidos por ordenanza municipal y capaces de abastecer con sus productos a la comunidad circunvecina.

La Zona B solo tolera industrias de 1er. categoría según el Art. 6to de la Ley 6260 - establecimientos inócuos por que su funcionamiento no alteran el medio ambiente, con un máximo de 20 operarios.

La Zona C admite industrias parcialmente incómodas según la clasificación del Art. 10 del decreto reglamentario y las autorizadas en las zonas A y B.

La Zona D destinada a establecimientos industrias no se permitirá otra residencia que la del cuidador. Podrán funcionar en esta zona todos los tipos de industrias pero las consideradas peligrosas de Tercera Categoría (según art.

69 de la Ley 6260 ) solo se podrán instalar en las zonas autorizadas expresamente por la autoridades competentes, no pudiendo ser de tipo A,B o C.

El art. 209 de la Ley 6260 deroga todas las normas legales y reglamentarias que rigen sobre la materia y toda otra disposición que se oponga a esta ley.

La mayor parte de las industrias de la ciudad están comprendidas en las zonas A y B y por lo tanto son compatibles con residencias y hay algunas D instaladas como corresponde en el Parque Industrial. Sin embargo, hay un grupo de industrias de antigua localización en áreas entonces periféricas, que son C según esta Ley y por lo tanto deben ser fiscalizadas por la Dirección de Medio Ambiente del Municipio. Son las siguientes (ver Plano VII.2.2):

1- Frigorífico Avícola GRANJA TRES ARROYOS S.A.

Elaboración de harina de carne

Residuos generados; sólidos: vísceras y plumas.

líquidos: tratados mediante piletas con cloración final.

Receptor final, Arroyo de la China;

gaseosos: provienen de la fabricación de harina de

carne. Caudal desconocido. Tratamiento mediante torres de lavado.

2- Frigorífico Vacuno FEGAN SAAICy T.

Residuos generados, sólidos: cueros salados y remitidos curtiembres y las vísceras no aprovechables son derivadas a elaboración de carne harina; líquidos, tratamiento mediante piletas y cloración final. Receptor final: Arroyo de la China; gaseosos: provenientes de piletas de tratamiento. Caudal desconocido, sin tratamiento.

3- Frigorífico Avícola POLLOS BECAR ( SUPER S.A. )

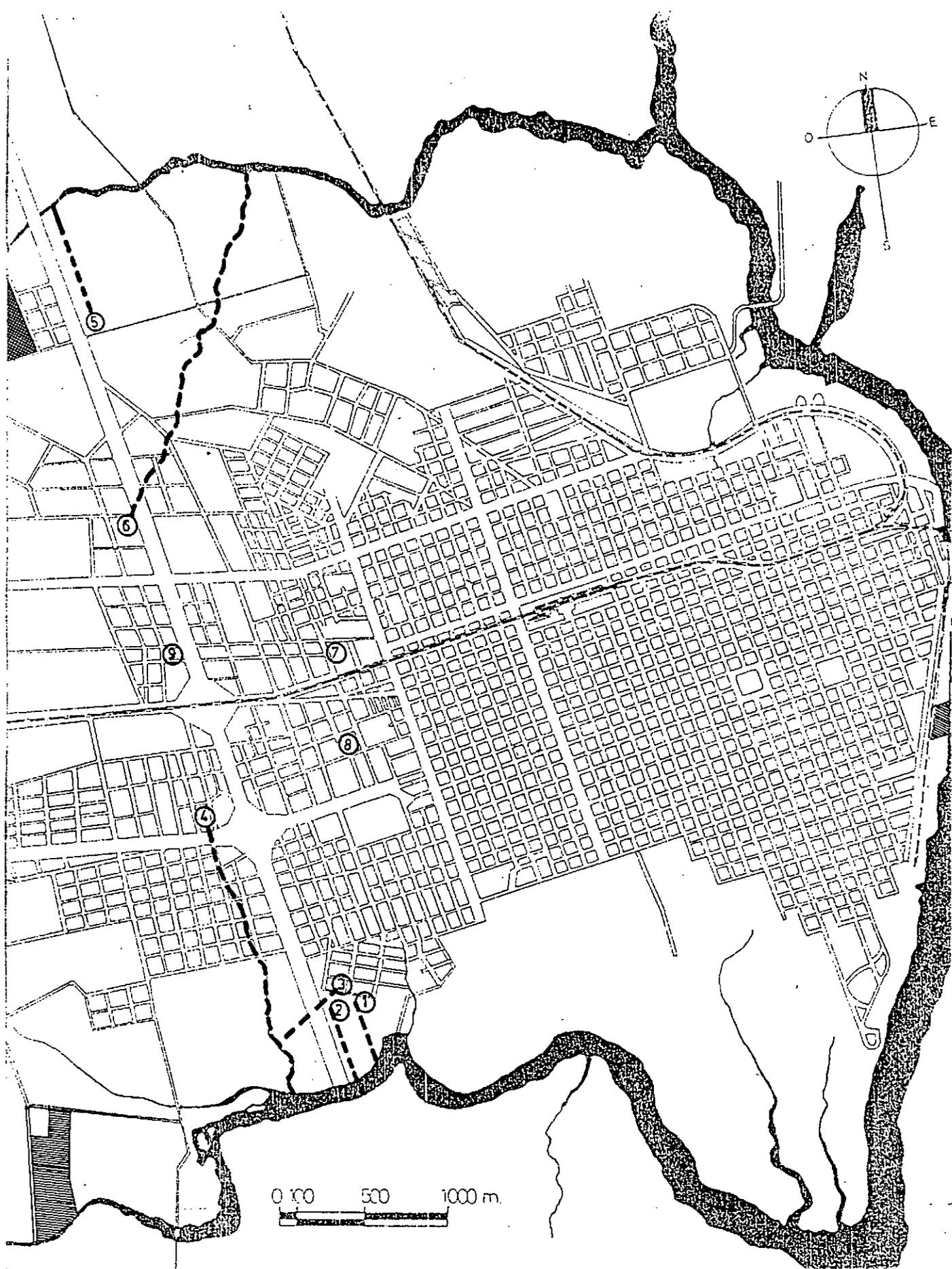
y Fábrica de Alimentos Balanceados

Residuos generados, sólidos: vísceras y plumas (se

derivan a Fábrica de alimentos balanceados); semisólidos: sangre y grasa (se derivan a criaderos de cerdos)

líquidos: tratamiento mediante piletas con aireación

mecánica y cloración final. Receptor final: Arroyo de La



**PLANO VII.2 a).2: Industrias C  
fiscalizadas por medio ambiente.  
Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano.  
CFI/FLACSO/MCU.**

**Elaboración: Propia  
Fuente: Dirección Municipal/medio ambiente.**

gaseosos: provenientes de piletas de tratamiento y de planta de faenado y pelado. Caudal desconocido, sin tratamiento.

- 4- Frigorífico Avícola LA AVICOLA DE CASEROS SAIy C. (Pollos FAPU) y Fábrica de alimentos balanceados. Residuos generados: sólidos: viseras, plumas, sangre y grasas (se derivan a la fábrica de alimentos balanceados) líquidos: Son tratados mediante piletas con aireación mecánica y cloración final; gaseosos: Caudal desconocido, sin tratamiento.
- 5- Frigorífico Entrerriano de Productores Avícolas S.A. ( FEPASA ) e Industria de subproducto, alimentos balanceados. Planta Incubadora CAMPICHUELO. Residuos generados: sólidos: Viseras y plumas ( se derivan a la fábrica de alimentos balanceados en la misma Planta) líquidos:son tratados mediante completo sistema de piletas (7) y con cloración final. Receptor final: Arroyo El Curro; gaseosos: provenientes de la fabricación de harina de carne con tratamiento de lavado de gases a la salida de los digestores. Caudal desconocido.
- 6- Fábrica de harina de Carne: Industrializadora Entrerriana de Sub Productos de Animales INDERSA y Elaboración de Aceites. Esta Empresa recibe insumos de otras industrias de la ciudad y la región. Elabora aproximadamente 100 Tn/d; residuos generados, sólidos: provenientes de materia prima en descomposición y de separadores de sólidos. Son acumulados y posteriormente enterrados mediante el método de trinchera; líquidos: son tratados en piletas que poseen aireación mecánica, tratados con hipoclorito de sodio. Receptor final Arroyo El Curro; gaseosos: provenientes de fabricación de harina de carne. Los gases de son fuertes y nauseabundos, se desconoce su caudal y su tipología, tratados mediante torres.
- 7- Molino ARROCERA ARGENTINA S.A. Residuos generados, sólidos: cascara y granos vanos y otras semillas; líquidos:de caudal inconstante

provenientes de calderas y del sector de secado es volcado a la cloaca sin tratamiento; gaseosos: polvillo de caudal desconocido, actualmente la empresa trabaja en la instalación de elementos para su tratamiento.

8- Molino Sociedad Cooperativa de Arroceros "SARMIENTO". Residuos generados, sólidos: cascara, granos vanos y semillas; líquidos: de caudal inconstante proveniente de calderas y del sector de secado es tratado mediante nievas del sistema de purificación de aire; gaseosos: son tratados en sistema de precipitación y lavado de polvillo. Caudal desconocido.

9- Fábrica de Pigmentos y Colorantes MULTICROM LITORAL SA Parque Industrial C. del Uruguay. Residuos generados; sólidos: barros con pigmentos. Son depositados en la misma industria; líquidos: son tratados vuelven al proceso industrial. No se han detectado volcamientos hacia el Arroyo de La China; gaseosos: no desprenden olores nauseabundos ni intensos.

Como se ve en el plano respectivo estas empresas presentan una localización relativamente agrupada en el eje norte-sur conformado por la calle 19 del oeste sur y el Bvard. Dr. Roberto Uncal. Es un área residencial, de densidad media para los valores de C. del Uruguay. Estas industrias, de segunda categoría (art. 6to. inc. b. de la ley provincial 6260), pueden radicarse sólo en zonas C-Residencial e industrial, que permite industrias parcialmente incómodas de acuerdo a la clasificación del art.º 10 inciso a. del decreto 5837.

El atraso normativo municipal en loteos y zoneamiento influye en la característica de estas localizaciones porque no hay ninguna normativa que la contemple como diferente. La ordenanza 2683 establece un tipo mínimo de lotes para las cuatro zonas en que divide el ejido municipal. Como de las 9 industrias fiscalizadas 4 (con sus canales de desagües a cielo abierto), están en la zona 1ra. que abarca hasta el centro de la ciudad, otras 4 en la zona 2da. y 1 en la zona 3ra. esta de características suburbanas, se puede deducir

que las posibilidades residencias en sus entornos tendrían distinto grado de restricción. Sin embargo la ordenanza 3105 vino a autorizar loteamientos excepcionales en cualquier zona para planes de viviendas de interés social acelerando el proceso de urbanización en sus inmediaciones, sin determinar distancias entre industrias y viviendas, ni exigir forestación en las plantas industriales ni promoverla en los barrios circundantes.

En tanto no han sido consideradas estas cuestiones las relaciones entre residentes e industrias están comenzando a presentar algunos conflictos que ponen en cuestión la convivencia que presupone la ley para estas zonas C., como por ejemplo:

- Polvillo de las arroceras y olores de los frigoríficos en los barrios circundantes
- Asiduos atascamientos de tránsito en el barrio VICOER, (esquina de Henry y 18 del Oeste) producidos por el movimiento de camiones ligados a las industrias
- Escasa limpieza de los canales, a cielo abierto, de desagües industriales en los que algunos vecinos arrojan desechos, provocando la proliferación de roedores.

Este tema de la convivencia necesita ser encarado teniendo a la vista que la naturaleza mixta de la ciudad es uno de sus potencialidades reconocidas y que la ventaja de estar próximos a las fuentes orienta la localización de muchas familias.

En primer lugar la legislación provincial, ante la ausencia de normas locales, crea una normativa de zoneamiento para las situaciones urbanas que vinculen este tipo de industrias con residencias, tanto por la fiscalización que exige como por la estructuración urbana que reconoce, creando de hecho una zona diferenciada, caracterizada por la relación de uso compatibles industria residencia.

En segundo lugar se necesita un programa de convivencia ante la conflictividad que asoma y normativas que aseguren esa convivencia: el control los loteos, la

prohibición o restricciones a nuevas localizaciones industriales, el uso consolidado de los predios industriales orientado a industrias A y B, etc. Esto es importante también porque para reformas edilicias de las industrias debem el organismo provincial de aplicación debe respetar la normativa urbana local, quem siempre será específica.

En tercer lugar una nueva normativa para las urbanizaciones o reurbanizaciones, debería incluir para estas zonas los criterios consensuados en el programa de convivencia en torno a variados aspectos, como por ejemplo, accesos diferenciados, pantallas forestales, distancias adecuadas, equipamientos tecnológicos, etc.

b) Desarrollo industrial e impacto socio-urbano  
(zona franca, parque industrial, puerto, agro-  
industrias)

Al cotejar los datos del censo industrial presentados por el PLANUR con datos actuales clasificados en la misma versión del Código Unico Internacional de Industrias (CIIU/73), con el fin de facilitar una rápida comparación, se verifica un significativo crecimiento en cantidad de los establecimientos industriales, estos se han duplicado (de 65 a 139) en la última década.

El cuadro permite ver que aunque el tipo de industrias que más creció en números absolutos es la de alimentos y bebidas, la metalmeccanica tiene hoy un peso relativo más alto en comparación con aquellas, siendo resaltante que las químicas se han cuatriplicado en número y duplicado en porcentaje, siendo la que más a crecido en términos relativos.

CUADRO VII.2.1: C. del Uruguay. Establecimientos industriales 1986-95 (por tipo CIIU/73).

CIIU/73	1986		JULIO 1995	
INDUSTRIA	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%
Aliment/bebidas	39	60,0	67	48,2
Textil/cueros	2	3,08	6	4,31
Madera	4	6,15	7	5,03
Papel	3	4,62	4	2,87
Sust. Químicas	3	4,62	14	10,07
Prod. minerales	5	7,69	9	6,42
Metalmecánica	9	13,8	32	23,02
<b>TOTAL</b>	<b>65</b>	<b>100</b>	<b>139</b>	<b>100</b>

Elaboración Propia/95

Fuentes: 1986 PLANUR/ 1995 Dirección de Comercio.MCU

### Zona Franca

#### Antecedentes en América Latina

La Estrategia de Zona Franca se viene instalando , desde mediados de la década del 70, como un instrumento de la política económica capaz de adecuar el comercio exterior de un país a las relaciones del comercio internacional. Esta estrategia tiende a captar actividad económica y se basa en la eliminación de aranceles, en la disminución de algunos impuestos, en la libertad cambiaria y en un régimen laboral desregulado.

Se pueden identificar tres modelos de ZF (Sierra 1993). En primer lugar, el modelo de zona de procesamiento de productos. Dirigido al mercado internacional. Este fue funcional en un período caracterizado por: - la intensificación de la competencia internacional generadas por Japón en el área de productos de consumo masivo y por - la falta de respuesta de los sistemas productivos y de las disposiciones institucional que reglaban las relaciones salariales y la gestión monetaria. La Comisión Trilateral recomendó en los años 70 localizar las facetas de procesamiento de productos en

las regiones donde se encontraban las materias primas. En la practica lo que se dio en América del Sur fue que las empresas que se localizaron en las ZF mas que buscar el acercamiento a las materias primas , buscaron el aprovechamiento de mano de obra barata para compensar la relativa inmovilidad del factor trabajo y la escasa movilidad de los procesos productivos poco intensivos en capital.

Este modelo, presenta una desviación, caracterizada por la falta de interés empresarial en subcontratar fases de su producción para la posterior re-exportación. Esto generó ( con la necesidad de atraer inversiones ) una situación que invirtió la lógica de funcionamiento de las ZF y las convirtió, en bocas de entradas de productos terminados, capaces de competir con el mercado interno de los países que las alojaron y con los mercados de los países vecinos.

El segundo modelo es el que propone crear un polo de desarrollo e integración regional, con el resto del territorio ( el caso de Manaos y el de Tierra del Fuego a modo de ejemplo ).

El tercer modelo lo conforman las ZF financieras. Estas reúnen capitales en busca del resguardo y del anonimato ( el caso de los archipiélagos del Caribe por ejemplo ).-

El Instituto de Zona Franca de Concepción del Uruguay nos informa :

" Sobre fines de 1992 habiéndose reglamentado la Ley de Zona Franca mediante el decreto 1935/92, se procede a crear en el ámbito del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos de la Provincia, el Instituto de Zona Franca de Concepción del Uruguay . En dicho Instituto se designa a los Cres. Oscar Colombo y Gustavo Solanas como Administradores, el primero en representación del Gobierno Provincial y el segundo del Municipio de Concepción del Uruguay.

El Instituto comenzó a trabajar en la instauración de la Zona Franca, y en marzo de 1993 se remite el "Programa de

Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Entre Ríos, Ing. Maximiano B. Asensio. Para la elaboración de dicho proyecto se tuvo en cuenta el marco legal nacional y provincial vigente para Zona Franca de Concepción del Uruguay, el proyecto de mensaje del Poder Ejecutivo Nacional del Congreso de la Nación, auspiciado por la ley marco para este tipo de emprendimientos y las instrucciones específicas impartidas por la autoridad de esa instancia ministerial.

Aprobado el Programa, se autoriza a trabajar. En ese sentido, en mayo se solicita al Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos de la Pcia. que instrumente la gestión ante el Ministerio de Economía de la Nación, para la definición del carácter industrial.

Para llevar a cabo el proceso de implementación, debe contratarse una consultora para asistir a la Zona Franca. El día 20 de julio, se realizó la apertura de licitación de consultoría.

Adjudicándose la tarea a la consultora oportunamente seleccionada. Quienes tendrán como tarea principal redactar el Reglamento de Funcionamiento, el Anteproyecto Técnico y el Pliego de Licitación Internacional de Concesionario.

En el transcurso del año, los integrantes del Instituto Zona Franca concurren a reuniones con Administraciones de Otras Zonas Francas de la región, a los efectos de profundizar los conocimientos sobre el funcionamiento de las mismas.

Participaron también en el Subgrupo 7 de negociación del MERCOSUR, en el que se trataban los roles que desempeñarían las Zonas Francas en este Mercado Común.

Se continuaron las gestiones para que nuestra Zona Franca tenga características industriales. En junio el Ministro Cavallo anunció esta posibilidad, esto se concretó en noviembre mediante el Decreto 2409/93.

Cabe destacar que el proceso de implantación de la Zona Franca de Concepción del Uruguay es el más avanzado en el país, hecho reconocido y destacado por las Autoridades Nacionales.

En el mes de diciembre de 1993 se planteó ante el Viceministro, Dr. Carlos Sánchez, la necesidad de definir situaciones fundamentales para continuar con el proceso de implementación de la Zona Franca como son las facultades de operar que tendrán en el MERCOSUR y el régimen específico impositivo para las actividades desarrolladas dentro de la Zona Franca.

Teniendo los borradores del Reglamento de Zona Franca, el mismo fue presentado a principios del año 1994, lo que significó el primer Reglamento de Zona Franca del país.

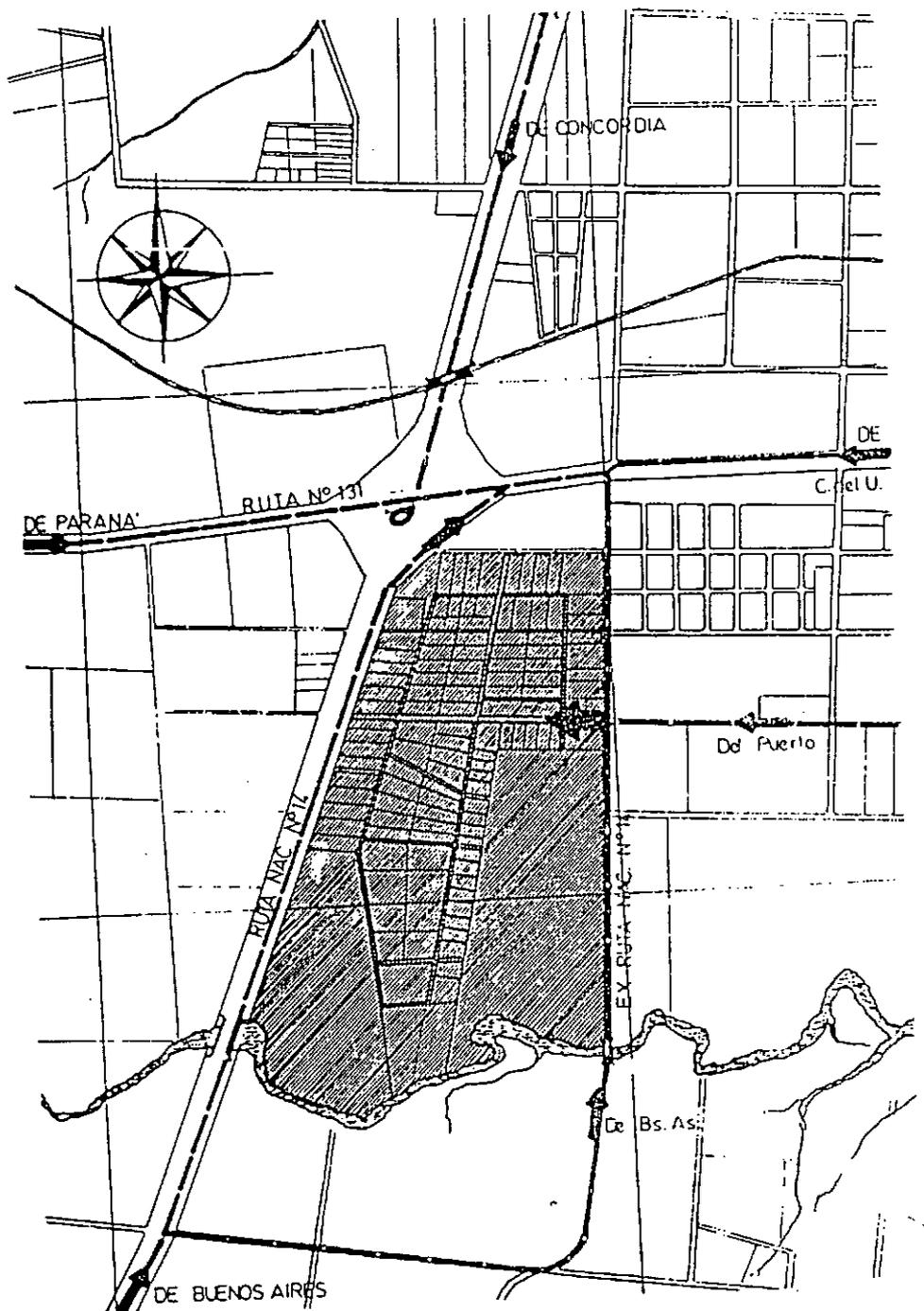
En los primeros meses del año 1994 se realiza el LANZAMIENTO DE LA LICITACION INTERNACIONAL DE CONCESIONARIO PARA LA ZONA FRANCA DE CONCEPCION DEL URUGUAY. Debido a distintos obstáculos nacidos de las negociaciones conocidas respecto de las tratativas para conciliar las distintas posiciones de las Zonas Francas en el Mercosur, el proceso licitatorio sufrió retrasos. Se realizó el correspondiente reacondicionamiento del mismo a las nuevas características surgidas de las conciliaciones de políticas y se relanza el proyecto el 24 de octubre de 1994.

Con gran éxito se venden cinco pliegos a distintas empresas de capitales nacionales como así también internacionales. Pero el año 1995 comienza con un enrarecido ambiente económico. A pedidos sucesivos de adquirentes del pliego se suspende el proceso licitatorio, el cual será relanzado a mas tardar en el último trimestre del año.

El plazo antes citado, fue utilizado por las autoridades de este Instituto para proseguir con la tarea de promoción."

En el art. 15 del Decreto Nº 1935, se establecen las funciones del Organó de Administración y Explotación, siendo de destacar que en su pto. g, recomienda " evaluar el impacto regional de la Zona Franca de Concepción del Uruguay y articular su funcionamiento con los planes regionales de los municipios y los planes provinciales."

# Accesibilidad a la Zona Franca de Concepción del Uruguay

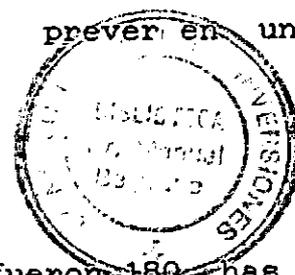


PLANO VII.2 b) 1.: Acceso a la  
Zona Franca C. del Uruguay.  
Reformulación del Plan de Desa-  
rrollo Urbano.  
CFI/FLACSO/MCU.

Fuente: Pliego de  
licitación

En relación al impacto urbano de esta Zona Franca las expectativas del Intituto de Zona Franca son las siguientes:

- presuponen un mayor crecimiento demográfico con la demanda de servicios básicos que eso implica,
- prevén un aumento de demandas: de servicios a bienes, de servicios hacia personas, de servicios básicos, de servicios de transporte viales y ferroviarios, de servicios al tránsito, de capacitación y de comunicaciones. Consideran que ese crecimiento demográfico esperado no va a ser explosivo y que sus consecuencias se pueden prevenir en un plan de desarrollo urbano.



#### PARQUE INDUSTRIAL

Características del parque : inicialmente fueron 180 has. pero en la actualidad ha cedido 29 has. a la Zona Franca. Esta subdividido en parcelas de 6.000 m<sup>2</sup> que se venden a un costo promocional y poseen calles interiores afirmadas.

En la actualidad se encuentran instaladas nueve empresas. Son ellas : Multicrom S.A. fabrica de pigmentos para pinturas e impresiones gráficas ; El Hornero fabrica de chapas asfálticas de diferentes tipos ; Entrecor S.A. fabrica de embaces de coarrugado con y sin impresión ; Sin Collar fabrica de alimentos balanceados para caninos y felinos ; Dañhel e Hijos Aserradero : tablas , machimbres y tirantería; Celinski Hnos Tornería Industrial y Tratamientos Térmicos ; Agrosil S.A. Secadero de Cereales, procesado, elaborado y envasado de arroz; Nutrer S.A. sub-productos de alimentos balanceados y Cersa Curtiembre y terminado de cueros vacunos (actualmente tiene suspendida la actividad). Estas empresas se encuentran trabajando a muy bajo ritmo generando sólo 50 de puestos de trabajo.

El abastecimiento de energía es ilimitado en cantidad y calidad ya que hay una conexión directa de la represa de Salto Grande y para seguridad cuenta con una conexión en anillo con la red de distribución de la ROU. La conexión es de 13,2 KVA y la tarifa exceptúa el pago de impuestos

provinciales y municipales teniendo también una reducción de 15% por área de frontera.

Las ventajas impositivas son: exención en ingresos brutos, impuestos inmobiliarios y automotores (a nivel provincial puede ser de un 30 a un 100 % y a nivel municipal es de 100 % en todos los gravámenes vigentes).

En la actualidad los operadores del Parque Industrial han priorizado el criterio de ponerlo en un nivel de competencia con otros parques del país.

Para esto se basan en su ubicación geográfica, su proximidad con la Zona Franca y con el puerto local las ventajas impositivas que brinda y las condiciones dadas para el acceso a los lotes.

#### PUERTO

El puerto de Concepción del Uruguay, junto con los de Ibicuy y Diamante, es uno de los tres que la provincia considera económicamente activos. Su administración depende de un órgano administrativo, normado por la legislación provincial, del que la Municipalidad forma parte. En la parte consultiva participan el sector laboral y la CGT.

Es el único puerto comercialmente activo del río Uruguay en la provincia.

En relación con el y de acuerdo a los estudios realizados por el PLANUR en su momento, el mismo era navegable para buques de hasta 19 pies de calado. La eslora máxima admitida por las reglamentaciones era de 180 m. (desde marzo de 1985). Las ampliaciones realizadas en la dársena de maniobras en el transcurso de ese año permitían el acceso de buques de mas de 200 m de eslora.

En la actualidad se ha concretado el dragado a 23 pies del río Uruguay desde el cero hasta C.del Uruguay. Esta obra quedó concluida el 6 de julio de 1995. También son importantes los trabajos realizados en la isla del puerto que permitieron que buques de 225 m. de eslora pudieran operar sin inconvenientes y sin el costo del remolcador.

La evaluación -efectuado por los empresarios- de los últimos años de desarrollo del puerto es positiva. El costo y la eficiencia en los despachos de madera en rollizos ha mejorado en un 30 % desde 1988 a la fecha.

Con el objeto de proporcionar mayores servicios a sus usuarios el puerto ha incorporado un sistema informático de nodalización de cursos hídricos para aplicar al río Uruguay. Este sistema permitirá saber con anticipación la altura del río en los distintos puertos, lo que facilitará las operaciones de carga y descarga de los buques.

Con el fin de reducir la incertidumbre, se lleva a cabo un relevamiento del Río Uruguay, por el Grupo de Estudio del Río Uruguay (GERU), integrado por el Puerto del Río Uruguay, la Facultad Regional C. del Uruguay de la UTN, la Dirección de Hidráulica de la Prov. de Entre Ríos y la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU), con estos objetivos:

- a) Estudiar las características hidrodinámicas del río y la calibración del modelo matemático del cauce fluvial.
- b) Aplicar el modelo para la predicción de los niveles del río, tomando como base el caudal erogado por la represa de Salto Grande y los niveles de mareas en su desembocadura.
- c) Estudiar el comportamiento sedimentológico y de erosión del río (para que los problemas puntuales se puedan analizar a priori), y el comportamiento del río y sus consecuencias ante las distintas alternativas de solución.
- d) Aplicar el conocimiento adquirido para el estudio de la evolución de los pasos críticos para la navegación, ante las diferentes condiciones hídricas.

La expectativa de consolidación de la Zona Franca propone algunas especulaciones sobre el futuro del Puerto tales como el ingreso de mercaderías, con la consiguiente demanda de espacios de almacenaje y el desarrollo de algún tipo de procesamiento previo de las materias que se exportan actualmente (pasta de papel por ejemplo).

#### Acceso y playas de maniobras:

En el PLANUR (apartado accesos y playas de maniobras) se explicitaba que con excepción de los muelles 1 al 7 inclusive, las restantes zonas de maniobras aledañas a los mismos presentaban el doble inconveniente de falta de espacio y de pavimento. Esta dificultad se reiteraba en lo que respecta a las maniobras destinadas a operar en los depósitos de bajo nivel.

En la actualidad sería necesario reconsiderar las posibilidades y necesidades de espacio para maniobras y depósito de cargas en la zona portuaria.

## Movimiento del puerto

CUADRO VIII.2.2: Puerto C. del Uruguay.

Movimiento de mercaderías 1982/84 (en tn.)

CARGAS	1982	1983	1984
ARROZ	37.113	29.849	69.444
MADERA		1.247	
SORGO		5.552	
ACEITE/LINO		3.001	9.188
HARINA/CARNE		3.001	1.248
JUGO/FRUTA		650	
MAIZ		1.264	
CARGA GENERAL		5.740	

Fuente: PLANUR/86

CUADRO VIII.2.3: Puerto C. del Uruguay.

Movimiento de mercadería 1990/94 (en tn.)

CARGAS	1990	1991	1992	1993	1994
ARROZ	11.000			7.966	16.000
MADERA	370.700	343.582	408.518	108.146	295.000
MAD/ASE	14.945	15.243			
SOJA	224.443	68.474	96.536		32.000
AZUCAR	8.020				
CITRUS				2.542	65.000

Fuente: IIES 1995

## CUADRO VII.2.4: Puerto C. del Uruguay.

Evolución general

AÑO	CANTIDAD DE BUQUES	DIAS EFECTIVOS DE CARGA	TONELADAS
1990	47	119	629.108
1991	36	103	427.299
1992	36	87	505.054
1993	11	26	116.112
1994	75	111	408.000

Fuente: IIES 1995

## CUADRO VII.2.5: Puerto de C.del Uruguay. Removido.

Transporte de carga entre puertos nacionales (en tn.)

CARGAS	1990	1991	1992	1993	1994
ARENA	18.153	11.944	18.994	20.953	18.840
CANTO RODADO	5.072	3.905	5.890	5.612	6.400
COMBUSTIBLES	114.667	209.969	290.220	270.809	208.006
TOTAL	137.892	225.818	315.104	297.374	233.246

Fuente: IIES 1995

## CUADRO VIII.2.6: Puerto de C. del Uruguay.

Incremento operaciones de removido (en % año base 1990).

CARGAS	1991	1992	1993	1994
ARENA	65,8	159,0	110,3	89,9
CANTO RODADO	77,0	150,8	95,3	114,0
COMBUSTIBLES	183,1	138,2	93,3	76,8
TOTAL	163,8	139,5	94,4	78,4

Fuente IIES 1995

## AGROINDUSTRIA

La producción avícola es la agroindustria más significativa del departamento Uruguay. Por eso se analizan la participación departamental en la producción avícola provincial y nacional, implicancias ambientales, y absorción de mano de obra.

La provincia de Entre Ríos faena el 50% de la producción nacional y el departamento Uruguay el 58 % de la producción provincial, cerca del 28 % del consumo nacional.

En abril de este año se faenaron en el país 23.123.000 de pollos de los cuales fueron 6.517.000 en el Dto. Uruguay y en mayo el total nacional estuvo en 25.234.000 siendo 6.995.000 en el Dto Uruguay.

Demanda mano de obra directa en 2056 puestos de trabajo, que representa el 72% de la demanda industrial. Según datos del IIES es también el primer rubro en ocupación, seguido por el municipio con 1400, comercio 1200 y educación 1020.

Se calcula entonces que el costo de producción avícola del departamento Uruguay está en el orden de los \$ 19.600.000 mensuales. A modo de ejemplo se realizó un análisis de algunos de los requerimientos de insumos y servicios locales: 6.995.000 de aves requieren 45.000 Tn/mes de alimento balanceado. El 60 % del alimento balanceado es maíz variedad plata (que le incorpora el pigmento requerido

por el mercado nacional) ó sea 27.100 Tn/mes. Considerando que el rinde es del orden de los 3.000 kg la Ha y que la cosecha del maíz es anual, son alrededor de 108.000 Ha sembradas al servicio de la avicultura. Esta superficie se acerca a la destinada a la producción total de maíz en la provincia. Del requerimiento de fletes mensuales, 1.607 son de transado de maíz y de alimento balanceado son 6.923 fletes.

Cálculo similar podría hacerse para la soja que aporta 11.250 Tn/mes al alimento balanceado.

Ante la situación actual de los mercados avícolas, en especial la relación que se viene dando en el MERCOSUR con los productores brasileños, desde hace aproximadamente tres años han comenzado los intercambios de información, capacitación y en algunos casos se ha complementado el abastecimiento de los mercados nacionales. Brasil es el segundo exportador de carnes blancas del mundo, superado por los EEUU. y seguidos por Canadá y Francia. En lo que hace al sistema productivo brasileño es destacable que la automatización de sus industrias le permite aumentar los volúmenes de producción con la consiguiente reducción de costos, incluso en los salarios. Como en Brasil el salario medio de un operario de frigorífico es de 150 d\$\$ y en la Argentina 400 d\$\$, se genera una notable diferencia en la estructura de costos, que puede observarse en el cuadro siguiente.

#### CUADRO VII.2.7: Producción avícola.

Estructura de costos Brasil Argentina.

	FAENA	CANTIDAD de OPERARIOS	COSTO de MANO DE OBRA (u\$a)
Brasil	5.000 aves/h	60	9.000-
Argentina	5.000 aves/h	150	60.000-

Elaboración propia.

Fuente: CAEFA, mayo 1995

En una estrategia de conquistar nuevos mercados es sumamente importante considerar la oferta de nuevos subproductos, como la exportación de garras de pollo y la exploración de los hábitos alimentarios de otras culturas como el Sudeste Asiático y China, ya que la CEE prioriza las relaciones comerciales con Europa del Este y que los EEUU subsidia la producción avícola. En Tailandia se están focalizando capitales como para abastecer estos mercados.

CAEFA tiene estudios realizados que le permiten prever que su futuro productivo íntimamente relacionado con la incorporación de tecnología de punta, permitiéndole abordar nuevos mercados con mayor valor agregado. Menciona la necesidad de contar con una planta de congelado, tecnología para el despostado y la preparación de platos.

Desde un enfoque ambiental la Dirección de medio ambiente pondera la necesidad de profundizar el control de algunos de los frigoríficos y remarca la importancia del reciclado de vísceras y plumas, que se produce en cada planta para obtener carneharina. Esto produce beneficios varios: la incorporación de la harina al alimento balanceado en una proporción de 3%, la eliminación de malos olores y un aumento de la bioseguridad (no se trasladan desechos al exterior de las empresas para reducir riesgos de contagio).

Un tema de vital importancia es la pronta instalación en el parque industrial de un Centro de desarrollo industrial del INTI cuya construcción ha comenzado mientras los empresarios discuten el modelo jurídico y administrativo del mismo. En sus expectativas se lo percibe como estructurante, innovador y capaz de reconvertir a las industrias de la región. Si a esto se suman atributos tales como la descentralización productiva, la articulación, la complementariedad y la flexibilidad de las PYMES y los micro emprendimientos estaríamos en vías de aproximarnos al desarrollo de un modelo autosustentable.

### 3. Convivencia y prevención en usos conflictivos

Ciertas áreas recreativas (en escala ciudad) y residenciales están compartiendo un sistema vial común con el tránsito pesado al puerto aumentando los riesgos de colisiones y accidentes entre automotores y con personas.

Al momento de realizarse la propuesta PLANUR se tomaron en cuenta diversos parámetros.

#### Parque automotor

En 1987 la ciudad contaba con un parque automotor de 9.783 vehículos entre automóviles, carga liviana y pesada y ómnibus. Solo 40 eran taxímetros y 4 las líneas de colectivos de transportes urbanos. La estimación sobre la cantidad total en 1995 de vehículos era de 13.660 vehículos, sin calcular las motocicletas.

Sio embargo el parque automotor actual ha alcanzado una cifra mayor, 20.276 vehículos, distribuidos así:

- 5.826 motocicletas
- 11.140 automóviles
- 1.982 vehículos de cargas livianas
- 626 vehículos de cargas pesadas
- 509 acoplados
- 102 casas rodantes
- 94 colectivos

Las empresas de remises cuentan con aproximadamente 260 vehículos y no se conoce que porcentaje representan en el total que circula a diario en la ciudad.

#### Origen y destino de los viajes:

Según el estudio de tránsito de PLANUR, la mayor cantidad de viajes se concentraban en la zona céntrica de la ciudad. La razón de los mismos era el trabajo y las actividades comerciales en su mayoría.

La actividad portuaria prácticamente inexistente daba como resultante no mas de 198 viajes/día en el eje oeste-este por el que actualmente circulan hacia el puerto local los vehículos de carga.

Estos datos confrontados con la situación post-reactivación portuaria muestran el desplazamiento del tránsito hacia otras zonas. Un importante número de vehículos de carga pesada se desplazan conectando el acceso a la ciudad, la zona de mayor radicación de industrias y las zonas que se utilizan para depósito de cargas, con el puerto local.

Este tránsito pesado circula predominantemente por el acceso La Fraternidad y por el Bvard. Yrigoyen, modificando de modo importante la distribución y el caudal de viajes.

De igual modo es necesario corroborar la presunción relacionada con el tipo de vehículos predominantes en este sector en la actualidad y eventualmente, la proporción de accidentes que allí se producen.

#### Accidentes de tránsito:

Si se superpone el estudio de tránsito (PLANUR, plano 4-10) con el de frecuencia de accidentes (PLANUR, plano 4-12) se observa que la mayor cantidad de accidentes se producía en la zona céntrica. El promedio era de un accidente diario y las colisiones se producían no sólo en las esquinas sino también -en número importante- en mitad de cuadra. Se ensayaban algunas explicaciones sobre sus causales: "Este hecho (accidentes en mitad de cuadra), puede derivar de una conducta no adecuada de los conductores o de la fricción entre las funciones de movilidad y acceso que se da en las vías, como las de esta ciudad que son sin control de acceso". La inexistencia de campañas sistemáticas de Educación Vial en la ciudad también era hace una década como una carencia.

La incidencia de accidentes de tránsito en el acceso a la zona portuaria era poco significativa excepto en la esquina de Urquiza y Bvard. Yrigoyen (dato asociado con el tránsito hacia Banco Pelay en la época estival). Las esquinas donde se producía el mayor número de colisiones eran Galarza y Supremo Entrerriano; Galarza y 14 de Julio;

Rocamora y Erausquin; 8 de Junio y Martín Reibel; Suipacha y J.D. Perón; Moreno y Lucilo López; Urquiza y 8 de Junio, Urquiza y Evard. Yrigoyen; Suipacha y 3 de Febrero

La falta de señalización adecuada y distintos factores relacionados con falta de visibilidad, giros desordenados y presencia de agua en la calzada aparecían como causales probables de dichos accidentes.

Tomando las arterias en si mismas por la cantidad de accidentes se destacaban 9 de Julio, Galarza, Rocamora, Supremo Entrerriano, Urquiza, Congreso de Tucumán y 8 de Junio.

El mayor número de colisiones se producía entre automóviles (47 %), le seguían automóviles con utilitarios (26 %) y automóviles con camiones (8 %) sin registrar datos sobre cantidad o porcentaje de motocicletas involucrados.

En 1995, según la información de la Dirección Municipal de Tránsito, el total de accidentes automovilísticos y/o de ciclomotores (sin lesionados) registrados ha sido de 362 en el primer semestre del año, unos 60 promedio por mes. En el 27 % de estos accidentes han sido responsables los coches de empresas de remises, involucrados en dos de cada tres colisiones. El promedio actual (global) es de dos choques por día.

Estos datos no contabilizan aquellos siniestros en los que se han producido heridos. Si bien no se cuenta con datos estadísticos de aquellas colisiones que provocaron heridos (son registradas por la Policía Provincial), en términos generales se sabe que las víctimas más afectadas son las que se desplazan en motocicletas.

Otras fuentes indican que en nuestra ciudad cerca del 50% de los conductores o pasajeros de motocicletas de entre 13 y 18 años ha sufrido algún tipo de accidente con la misma (muestreo entre estudiantes secundarios/COFEPAC).

Es probable que actualmente se estén produciendo variaciones en relación a los lugares en los que se produce mayor número de accidentes de tránsito; el tipo de accidentes que se suceden en las zonas céntrica,

residencial y portuaria; el tipo de vehículos involucrados en los siniestros (encuesta COFEPAC s/motos).

También modificaciones porcentuales importantes en cuanto a tipo de vehículos siniestrados pueden estar dándose, si se considera:

- a) el aumento de remises circulando no siempre son conducidos por los choferes autorizados por la Dirección de Tránsito Municipal,
- b) el aumento de motocicletas que circulan en la ciudad (actualmente y según la ordenanza vigente pueden ser conducidas por menores de 18 años) y,
- c) la no aplicación concreta de algunas ordenanzas de tránsito (por ejemplo la obligatoriedad de uso del casco protector para los motociclistas o el respeto de las normas generales de tránsito por parte de los ciclistas).

#### Accesos al puerto y playas de maniobras:

En la actualidad sería necesario reconsiderar las posibilidades y necesidades de espacio para maniobras y depósito de cargas en la zona portuaria, consideradas insuficientes por los responsables de su administración. Una visión actual del movimiento portuario sin duda permitiría inferir que tipo de relaciones de circulación y acceso de vehículos, cargas y personas se están dando actualmente en este sector.

#### Estacionamiento en el puerto

La oferta de lugares de estacionamiento en la zona portuaria no fue relevada puntualmente. En ese momento solo en la zona céntrica de la ciudad la demanda superaba los lugares y playas disponibles para ese fin.

Actualmente la carga de mercaderías genera largas colas de camiones en las vías de acceso al puerto local.

Es probable que el transporte de cargas hacia el puerto local sea hoy responsable de cambios importantes en cuanto a los lugares de la ciudad en los que se produce mayor número

de accidentes de tránsito, - el tipo de accidentes que se suceden (a modo de ejemplo: aplastamientos de vehículos estacionados por desplazamientos de cargas en movimiento o empantanamiento de vehículos de cargas pesadas con la consiguiente obstrucción de la circulación en zonas residenciales ), y - el tipo de vehículos involucrados en los siniestros.

Cuestiones de convivencia de usos relacionadas con la actividad comercial del puerto local

Excediendo los problemas que plantean vehículos y bienes se suman otras cuestiones de convivencia que involucran tanto al puerto local como a sus vías de acceso. Podríamos enumerar algunas de estas cuestiones ordenándolas de la siguiente manera:

Los problemas propios de las personas implicadas en la actividad portuaria. La espera para trasbordar cargas a los barcos concentra a un importante número de transportistas en la zona que no cuenta con infraestructuras sanitarias ni con instalaciones que le permitan preparar sus propios alimentos. De hecho todas estas actividades son resueltas por buena parte de los choferes de camiones en la propia avenida Paysandú y las calles aledañas al Puerto. Estas calles son utilizadas también por deportistas y paseantes para sus caminatas diarias.

Esa misma inexistencia de infraestructura adecuada genera dificultades y conflictos de uso parecidos en los depósitos de maderas ubicados en las afueras de la ciudad (cercañas del Hipódromo local), con los consiguientes trastornos para vecinos de esa zona,

Los problemas y riesgos potenciales de accidentes que implica la superposición de este acceso norte de cargas con una importante zona de paseos y recreación establecida allí mismo.

El Parque de la Loba -ampliado hace pocos meses- es utilizado mayoritariamente por niños pequeños. La existencia de un velódromo cruzando este acceso puebla este sector de

niños, jóvenes y adultos en bicicletas y patines que utilizan el parque y el velódromo durante toda la semana. Las parquizaciones y la instalación de juegos infantiles superpuestas a accesos, también se repiten en otros sectores de la ciudad. Además del Parque mencionado en el ítem anterior se puede citar: a) en el acceso a la ciudad (Avda. Sansoni y Monumento a Urquiza), sector de lomos de burro que han logrado disminuir el número de colisiones, b) la forestación incipiente alrededor del rulo distribuidor (rutas 14 y 39) que también es usada por los vecinos como espacio de recreo.

Al riesgo de accidentes que implica la circulación de distintos tipos de vehículos por estas rutas se suma la vulnerabilidad de personas y automóviles en situación de paseo en un espacio totalmente impropio para estos fines.

Más próximo a la zona portuaria el Club Regatas Río Uruguay extiende sus instalaciones sociales y deportivas a ambos lados de la calle de acceso para el tránsito pesado. Sus actividades convocan a un importante número de niños y jóvenes. Si bien existe un puente peatonal en el propio club, no es utilizado por sus socios.

Los riesgos potenciales de accidentes que implica el uso recreativo de la costanera Paysandú y de el muelle sobre nivel del puerto (paseantes y deportistas que circulan incluso en instancias de amarre de barcos y carga de mercaderías), debería ser tenido en cuenta al momento de reorganizar los usos de este sector,

También el acceso por agua es compartido por naves de carga y deportivas. El control es ejercido en este caso por la prefectura local.

En el Barrio VICOER (esquina de Henry y 18 del Oeste) suelen producirse atascamientos de camiones con las consiguientes roturas de veredas y entorpecimiento del tránsito. Esta situación se relaciona con una vía de salida para camiones (que se encuentra inconclusa) por calle 17 del Oeste.

El estado de deterioro en que se encuentra el acceso que va desde el lugar de acopio de troncos en el camino viejo a San Justo hasta el Boulevard Yrigoyen, ocasiona que las cargas se desacomoden y desplacen peligrosamente durante el traslado al puerto, con riesgos de accidentes.

También se realiza actualmente acopio de troncos en el propio puerto y en inmediaciones de la zona de deposito de combustibles. Esto genera un aumento del riesgo potencial de incendio en un sector que también es residencial (calles lindantes al sur y al oeste de la Planta de YPF).

Cuestiones que no involucran a la actividad comercial portuaria

La falta de plazas y parques, así como el pobre arbolado de la ciudad producen en sus habitantes, mas allá de las consecuencias relacionadas con su salud, una sensación de opresión de la que no siempre se es consciente.

Es probable que la población tienda a compensar esta carencia apropiándose de los pocos espacios verdes disponibles, sin clara conciencia de los riesgos que corren cuando el uso original planteado era otro. El aumento de la vulnerabilidad de los vecinos se da fuera de la temporada estival, en la que mayoritariamente la recreación se concentra en la zona balnearia. La comuna con estas mejoras en la parquización y la instalación de juegos y circuitos deportivos refuerza la apropiación de espacios no previstos para recreación, sin resolver los problemas de la coexistencia de usos incompatibles (por ejemplo: circulación de tránsito de cargas, mini basurales creados por algunos vecinos).

Localizaciones industriales y barrios populares

En relación a la dimensión que relaciona las localizaciones industriales, de regular porte y niveles de intolerancia ambiental, con barrios populares compartiendo el sitio urbano, aunque ya fueron mencionados arriba convendría reiterar aquí las situaciones planteadas en

algunos barrios populares. Los vecinos ven aumentados los riesgos de sufrir trastornos derivados de la contaminación (pesticidas utilizados en la conservación de la madera; polvillo generado por la carga de granos a granel en la zona portuaria y otros), del deterioro de calles y de la restricción en los usos por convivir con transportes de cargas pesadas, industrias y/o depósitos de mercadería.

Estas situaciones suelen denunciarse con frecuencia en medios de comunicación locales como:

- contaminación ambiental y problemas de salud derivados de ella. Incertidumbre con respecto a efectos futuros en el medio, en el agua y en las personas.
- trastornos en la circulación de personas y vehículos particulares.
- obstrucciones generadas por camiones o por el desplazamiento de sus cargas.
- conductas consideradas como antisociales o reñidas con las buenas costumbres, de las que se acusa a conductores de vehículos de cargas
- deterioro de veredas, badenes y calles, originado por el excesivo peso de las cargas transportadas.

Otros problemas que de naturaleza socio ambiental y calidad de vida se han manifestado. Por ejemplo, la contaminación de napas de agua por el uso de Pentaclorofenol para proteger de hongos e insectos a maderas en depósito. Sobre este tema (planteado en el Barrio Villa Las Lomas en el año 1993) el 6 de abril de 1995 la Secretaría de Salud, con la firma del Dr. Julio A. Calcagno, extendió por un plazo de 180 días la prohibición de uso de este pesticida en el país.

También es problemático el depósito de basura doméstica en Costanera Norte-Avda. Esilda Tavella, cuestión que motivó la movilización de vecinos de la zona que, conjuntamente con MODEMA (Movimiento en Defensa del Medio Ambiente), realizaron un operativo de limpieza en julio de 1994. Pero al no realizarse campañas sistemáticas sobre educación y convivencia urbana el problema se mantiene.

Los barrios de la periferia de la ciudad, en especial aquellos que creados por efecto de relocalizaciones de población (a causa de inundaciones), también sufren problemas relacionados con la recolección de residuos y el volcamiento de los mismos en la vía pública, con el mantenimiento insuficiente y/o la inexistencia de servicios públicos y con unos niveles de violencia urbana superiores a los que se viven en otras áreas de la ciudad.

Existen conflictos de uso entre vecinos trasportistas en los depósitos de madera ubicados en las afueras, cercanos al hipódromo local, porque los camiones bloquean del acceso a viviendas y lugares de trabajo y obstruyen la visibilidad para ingresar a la Ruta 39 al estacionarse indebidamente y también por cuestiones de higiene ante la falta de sanitarios para los transportistas.

#### CONVIVENCIA REGIONAL:

Una de las hipótesis desarrolladas en las mesas de sensibilización de este ciclo de planificación es que " la prevalencia que en la región del MERCOSUR están tomando diversas formas institucionales de interrelación entre los más diversos niveles estatales y de la sociedad civil organizada, y en particular las instancias de relación entre municipios colocan a C.del U. en el punto de relevancia. La perspectiva que se abre respecto al papel de este municipio es de una centralidad creciente en los intercambios interinstitucionales entre los municipios del MERCOSUR ".

Cuestiones regionales tales como la probable instalación de una fábrica de papel en la localidad de Fray Bentos (ROU), que podría llegar a contaminar el Río Uruguay, han sido consideradas por el Consejo Deliberante de nuestra ciudad (ver Diario La Calle 3/8/95) que ha tomado la iniciativa de compartir su preocupación con otras ciudades de la costa del río Uruguay.

La puesta en marcha del MERCOSUR ha generado en esta región una intensa circulación de mercaderías, transportes de carga y turísticos con un intenso tránsito en la ruta nacional 14. Esto aparece como un fenómeno posterior a la elaboración del PLANUR en el que la ciudad toda y sus conexiones se ven involucradas en una problemática de índole regional.

En la actualidad, las características de la ruta 14 son inadecuadas para el tránsito que ella soporta (alrededor de 5.000 vehículos diarios siendo el 40% de ellos de tránsito pesado). Es una ruta peligrosa, con una importante incidencia de accidentes carreteros.

Todo esto provoca una preocupación creciente en las poblaciones de las ciudades aledañas al corredor, en las autoridades de las provincias que son cruzadas por ella y en distintas ONGs de la región. En distintas localidades -que comienzan a relacionarse entre sí- se organizan para formular propuestas, plantear demandas, interesar a funcionarios y procurar soluciones.

El problema ha sido abordado en C. del Uruguay en más de una ocasión en los últimos meses. Una reunión intersectorial fue promovida por iniciativa de algunos vecinos con la intención de demandar soluciones a las autoridades provinciales y a las de la Empresa consignataria del corredor. A su vez este este plan conjuntamente con COFEPAC realizó un abordaje local según la concepción de los Proyectos Comunidades Seguras. Al ser un espacio geográfico fuertemente impactado por el Mercosur, ha sufrido un rápido e importante crecimiento en el flujo de intercambios comerciales, culturales, científicos y turísticos. COFEPAC considera a los Programas Comunidades Seguras como valiosas estrategias, capaces de contribuir a la generación de un nivel adecuado de conciencia de seguridad individual y colectiva, involucrando en las mismas en forma coordinada y simultánea, a sectores gubernamentales, privados, no gubernamentales e intermedios. Consideran también que podrían ser fácilmente adoptadas en

nuestra región que cuenta ya con numerosas experiencias de cooperación entre los dos países. Estos Proyectos promueven un abordaje alternativo a las cuestiones vinculadas a los accidentes, violencias y catástrofes. Parten de reconocer a los accidentes como procesos y no como hechos consumados e imprevisibles. Su hipótesis básica es que la mayoría de los accidentes y violencias son evitables. Proponen abordar estas cuestiones con el modelo de Gestión Asociada, articulando a sectores públicos, privados, no gubernamentales y grupos voluntarios. Así procura mejorar la eficacia y eficiencia de los recursos locales disponibles, agregar racionalidad a las acciones e incorporar la posibilidad de desplegar estrategias de prevención, acordadas y coordinadas por los distintos actores sociales comprometidos en un ámbito geográfico determinado.

En otro orden de preocupaciones y de cooperación en los temas regionales un proyecto elaborado por el Ing. Angel C. Mazzarello - con miras a conformar un Sistema de Protección, Prevención y Acción ante Catástrofes de diverso origen - ha sido considerado por el municipio. Permitirá diseñar un sistema de interconexión de los municipios cercanos y de sus recursos disponibles para una más rápida y efectiva respuesta en caso de emergencias.

Los municipios que la propuesta involucra son los de Colón, Concepción del Uruguay, Paysandú, San José y Villa Elisa. Este Proyecto ha sido presentado ante la CODEFRO por el Municipio local.

#### 4. Zonificación y normativa urbanística

Como paso inicial corresponde un análisis preliminar de lo que dispone el municipio de C. del Uruguay como normativa ordenadora de su desarrollo urbanístico:

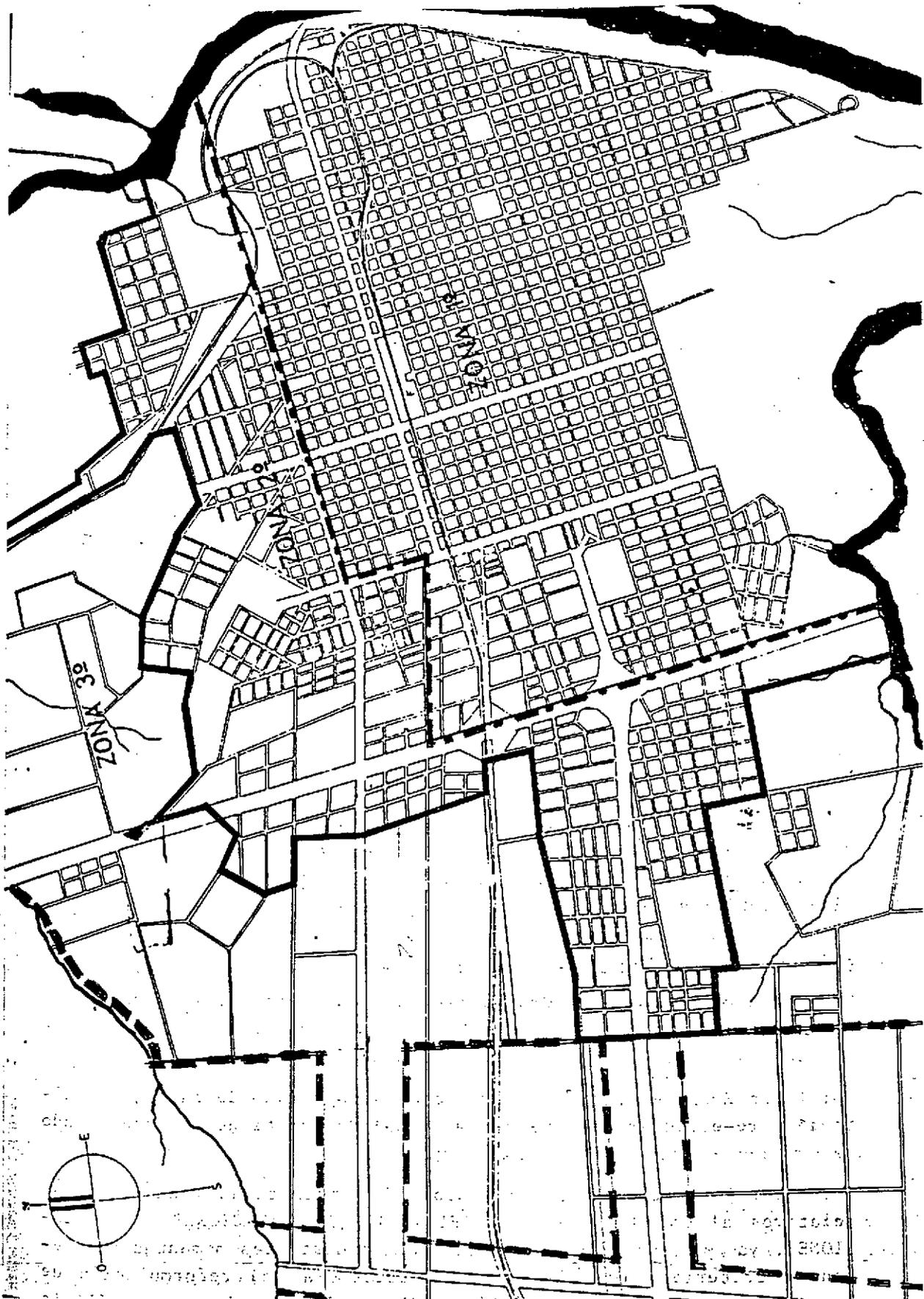
- Un reglamento de edificación de 1978, que contiene las normas de administración proyecto y ejecución de las obras físicas consideradas como tales. El proyecto original de ese reglamento era más ambicioso porque preveía tres secciones que no fueron redactadas (uso de los edificios, edificios en torre y zonificación de la ciudad). En tal caso hubieran excedido el título de reglamento de edificación pero hubieran sido igualmente útiles. Es sugerente la pretensión de una sección para edificios en torre que en la época era una preocupación de la ciudad de Buenos Aires, pero que en las previsiones urbanas de C. del Uruguay hubiera merecido algunas pocas disposiciones.

- Un sistema de loteos (fraccionamiento y división de lotes) es organizado por grupo de ordenanzas sancionadas en dos tandas (1976/7 y 1987). En realidad es una única ordenanza estructuradora, la 2683/76, con modificaciones (ordenanzas 2697/76 y 2728/77) en la primera tanda que son correcciones que confirman la concepción general, y las ordenanzas 3105 (del 19/11/87) y 3110 (del 16/12/1987) que alteran el sentido original de la ordenanza 2683.

Por la ordenanza 2683 con sus primeras modificaciones, se establece un sistema basado en loteamientos con lotes mínimos (frente y superficie) para cada una de las cuatro zonas en que divide el ejido municipal:

Mínimos	frente	superficie
Zona	m.	m2.
1ra	10	200
2da	12	300
3ra	30	1500
4ta	60	6000

La 3105 introduce una excepción a la exigencia de lote mínimo por zona autorizando al DEM a "aprobar urbanizaciones



**PLANO VII.4.1: Zonas de loteos.**

Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano.

CFI/FLACSO/MCU.

Elaboración propia

Fuente: Ord.2683 y modif.

aceptando lotes y calles internas con medidas y superficies menores... siempre que fuesen destinadas a vivienda para población de escasos recursos...y promovidas por entidades oficiales o privadas...sin fines de lucro". Establece que la infraestructura mínima a proveer será "...agua potable por organismos oficiales, energía eléctrica y alumbrado público, abovedado y afirmado de calzadas"

La 3110 elimina la carga de otorgar al municipio un 8% en lotes cuando el fraccionamiento se realizara en manzanas ya delimitadas por calles oficiales.

Por la 3105, con el argumento central en facilitar el acceso a la vivienda a los sectores sociales carenciados los organismos oficiales o sin fines de lucro tienen acceso a tierras privadas que para ingresar al mercado hubieran tenido que cumplir para lotear las dimensiones mínimas y contar con servicios de agua corriente y electricidad a una distancia máxima de 100 metros. A partir de allí se producen loteamientos excepcionales cualquier zona de la ciudad para vivienda de interés social obligando a los organismos oficiales a suministrar el agua potable. Por la 3110 se renuncia a la obtención de tierras públicas como compensación por los servicios disponibles en los lotes no fraccionados en áreas de antigua urbanización.

El PLANUR contenía en sus proposiciones finales un proyecto de legislación urbana bastante completo y ambicioso, en ciertos aspectos excesivos para el tipo de proceso urbano de Uruguay. En la médula de su concepción el código urbanístico incluía un perfeccionamiento del sistema de loteamiento y el congelamiento de zonas periféricas, reservadas para desarrollos más lejanos en el tiempo. Esas normas hubieran contenido en buena parte el crecimiento de la ciudad hacia el oeste. Sin embargo no sólo existía entonces un consenso firme sobre esos contenidos en el sistema político decisorio sino que las ordenanzas 3105 y 3110, se orientan en el sentido estrictamente opuesto de aquella intencionalidad del PLANUR. Este aspecto es revelador de una condición peculiar de Concepción, contraria

a las tendencias dominantes en la normativa urbanística. Esta por lo general envejece rápidamente, las sustituciones son constantes, las excepciones se transforman en la regla. Aquí sucede lo inverso, las normas antiguas perduran sin cambios profundos, un cierto conservadorismo se extiende en los representantes electos. En principio se prefiere una norma que no es pertinente ni eficiente pero si conocida, a la norma innovadora, instrumento de política urbana y por lo tanto flexible pero desconocida.

-Algunas disposiciones aisladas que introducen en forma parcial criterios de zonificación para ciertas áreas

a) el decreto 7015, que establece un área residencial de baja densidad y alta calidad en el norte pero que nunca fue reglamentada como ella misma lo disponía. (Plano VII.4.2)

b) la zona industria residencia que se crea de hecho por aplicación de la la Ley provincial 6260 en torno a las industrias C, que producen incómodos, tolerables bajo control en relación con un tejido residencial. En tanto no hay disposiciones particulares esta norma legal es sustitutiva.

En el caso local, el relativo grado de concentración que tienen las 10 empresas C, permite configurar una zona peculiar, que así debe ser tratada.

c) la ordenanza 3551/92 que considera de interés municipal el proyecto de las defensas en sus considerandos invoca la importancia que para el área inundables tiene el proyecto.

De una forma también poco específica hay un zoneamiento implícito en esa ordenanza, supeditado en su formalidad a la obtención del crédito y realización de las obras.

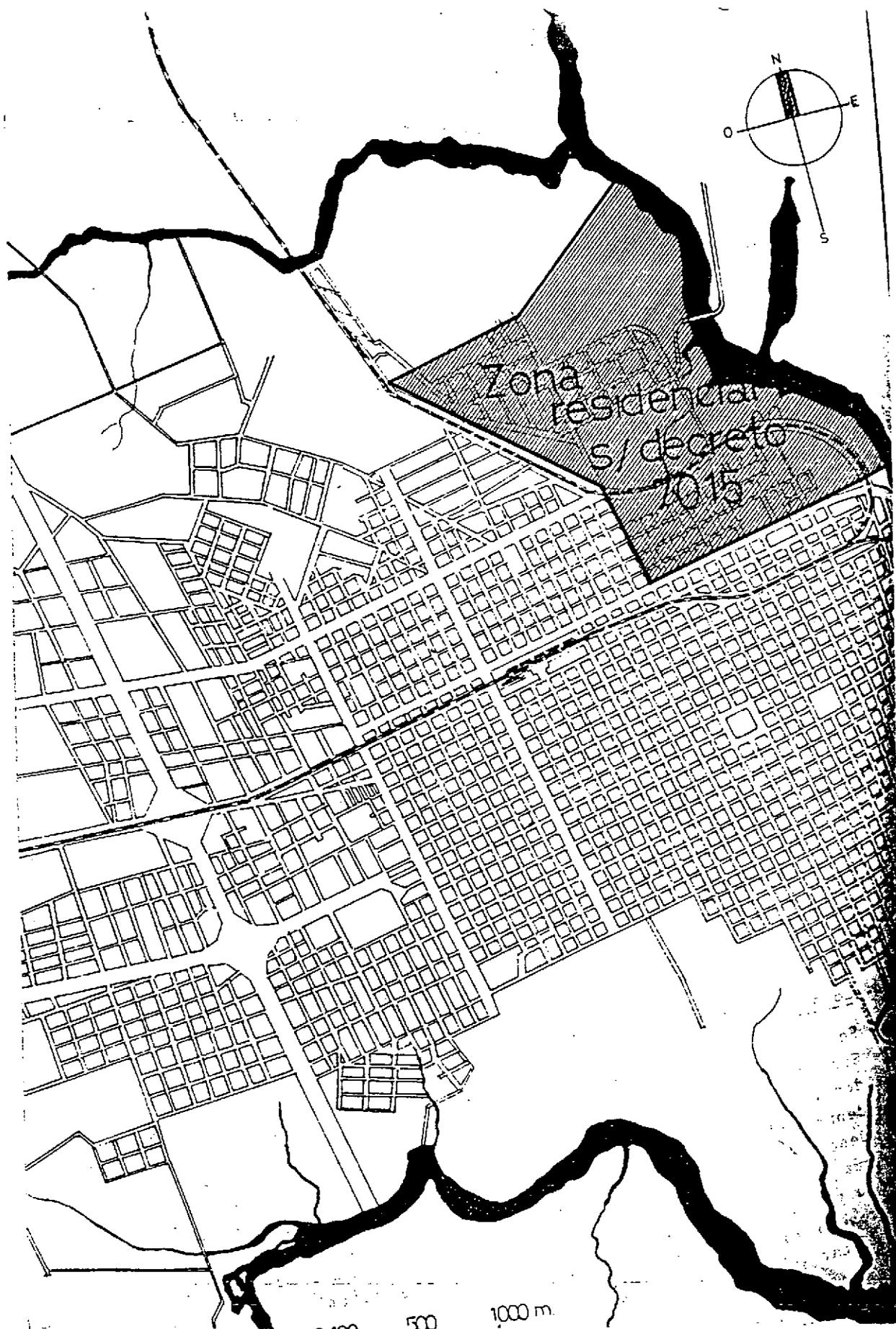
-un grupo deshilvanado de ordenanzas sancionado de 1983 en adelante que tratan de resolver puntualmente situaciones de usos conflictivos que van apareciendo como consecuencia del crecimiento urbano y las practicas culturales

-los lugares de baile a más de 100 de las escuelas

-casas de pompas fúnebres próximas a las clínicas

-prohibición de edificar bajo la cota 8,50 inundaciones

-uso de la peatonal como espacio público (visuales, música,



PLANO VII.4.2: Zona residencial.

Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano.

CFI/FLACSO/MCU.

Fuente: Dec. 7015

equipamiento, etc)

Normativa urbana.

La definición de aspectos tales como el futuro del puerto, zona franca, turismo, educación e industria, todos ellos motores del desarrollo económico, requieren por un lado una mayor precisión en cuanto al impacto económico en la vida de la ciudad, y por otra parte de definir el espacio físico en el cual se desenvuelven esas actividades, que será mayor o menor según los resultados del análisis anterior. En todo caso es imprescindible determinar ese espacio físico; ver sus requerimientos en cuanto a transporte, efluentes del tipo que fueren, servicios complementarios, etc.

Todo eso hay que compatibilizarlo con otros aspectos como son los que hacen al medio ambiente y a la calidad de vida de los habitantes.

Pero todos estos requerimientos de espacios, a su vez, tienen localizaciones determinadas dentro de la estructura urbana y generarán en la medida que aumenten su desarrollo, nuevas necesidades ya sea de insumos o de mano de obra, que se traducirán en modificaciones en el uso de las vías de circulación y en la ocupación y densidad del tejido urbano, cambios estos que irán conformando una nueva imagen urbana.

Esta futura imagen urbana es la que debe ser objeto de análisis y discusión, ¿cuál debe ser la imagen futura de la ciudad?

¿Gran concentración de personas en edificios altos?

¿Una densidad media de edificios de baja altura?

¿Una imagen cerrada de ciudad, entre construcciones volcadas sobre la línea municipal?

¿una ampliación del espacio público con retiros de las construcciones dando lugar árbol y a jardines que atemperen el rigor del verano?

¿Orientar el desarrollo del área central con una normativa especial o dejar que crezca libremente?.

Estos son una pequeña parte de los interrogantes que la propuesta de desarrollo urbano deberá abordar y comenzar a dar respuesta.

## 5. Turismo

La demanda de alojamiento por estudiantes es en estos momentos reducida. La UTN tiene en su unidad local 750 a 800 alumnos, de los cuales 345 provienen de otras localidades y sólo se alojan en la ciudad unos 70. La Facultad está realizando una encuesta entre los alumnos tendiente a evaluar las necesidades o expectativas respecto a lo que la ciudad debería ofrecerles como para modificar su actual esquema de traslado diario desde su localidad de origen a la Facultad.

Los estudiantes en general se alojan en pensiones o casas de familia, pagando entre 80 y 100 pesos cada uno por una habitación compartida. Si bien como inquilinos móviles, cubren en parte la oferta de alojamiento insatisfecha entre movimientos turísticos, la inestabilidad de los grupos es evaluada como una dificultad para el alquiler de viviendas.

La actual recesión económica se manifiesta en el aspecto inmobiliario: la renta histórica del 1% del valor de la vivienda, pasó a ser del 0,8% y la renta histórica del 1,4% del valor del local comercial, pasó a ser del 1%. Estos datos los proporciona el avalúo de la tierra urbana realizado por la Cámara de corredores inmobiliarios, registrados en un plano de la ciudad, delimitado en zonas en función de los valores por m<sup>2</sup>.

Distintos acontecimientos han generado una distorsión en el mercado inmobiliario. Se destacan la especulación generada por la creación de la Zona Franca que elevó el valor de la tierra y el avalúo de los departamentos construidos por el BHN. Un ejemplo de la distorsión que opera sobre esos departamentos es que su valor actual de venta es mucho menor que el avalúo oficial y que la deuda con el Banco. Un departamento de dos ambientes tiene un valor de venta de 35000 pesos, el avalúo lo sitúa en 54000 pero la deuda acumulada es de 66000 pesos. A raíz de la mora el BHN inicia 110 juicios de desalojo poniendo a actuales propietarios en la disyuntiva de pagar un precio altísimo o desistir, para alquilar o comprar otra vivienda.

C. del Uruguay, en materia de turismo, fue relegando espacios y perdiendo protagonismo respecto a otras localidades del corredor turístico del río Uruguay. Los cuadros VII.5.1 y VII.5.2 que contienen datos comparativos de cuatro ciudades del corredor, muestran que las inversiones de Concordia y Colón en turismo son, en términos absolutos más altas que en C. del Uruguay y que la oferta de alojamiento extrahotelero Colón (1511 plazas) es mucho más amplia que la de Concepción (116), más reducida aún que la de Federación (212).

En los últimos años la afluencia turística disminuyó por una mejor accesibilidad económica a playas de Uruguay y Brasil, el deterioro físico y social del balneario del Banco Pelay y por la firme y clara política turística de localidades vecinas. En ese mismo período aumentó el precio de habitaciones y casas destinadas a los turistas a tal punto que el alquiler de una casa en la ciudad llegaba a ser más alto que una casa en Maldonado (Uruguay).

La variante que se empieza a manifestar en el aspecto turístico es la preferencia por casas quintas, alcanzándose alquileres de 1200 pesos por mes. La oferta de alojamiento extra hotelero en casas, mecanismo que se impulsó desde la Municipalidad para cubrir mayores demandas de alojamiento en cortos períodos se distorsiona por la su oferta en alquiler por días, aspecto crítico para el sector hotelero cuya oferta aumentó cinco veces en los últimos años.

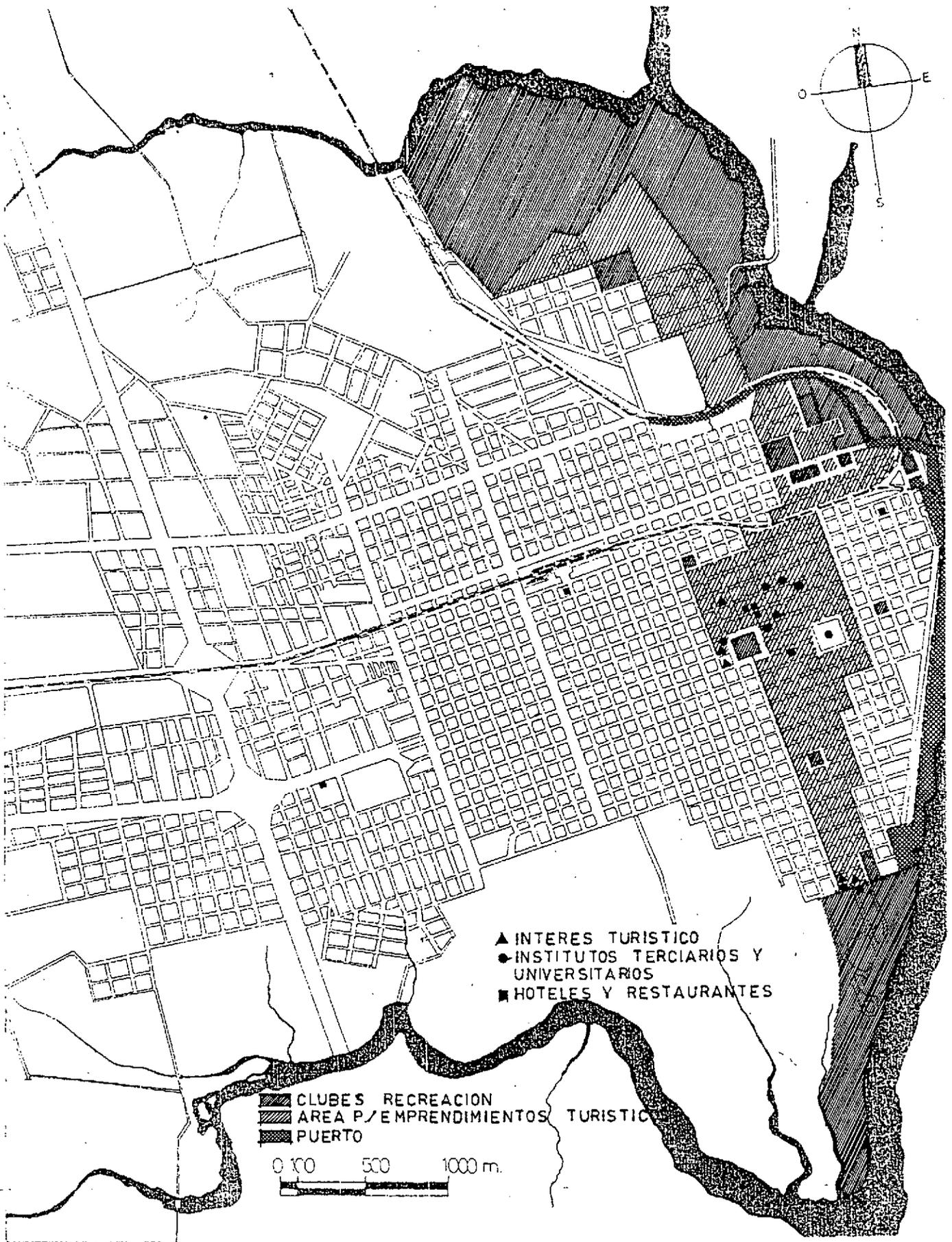
Distintos tipos de turistas generan distintas demandas en cuanto a alojamiento, desde el que prefiere la carpa y el camping hasta el que alquila una casa quinta, pasando por todas las alternativas intermedias; no es el tipo de alojamiento la base del conflicto sino que la demanda no cubre la oferta.

Es necesario aumentar el tiempo medio de permanencia del turista en la ciudad, con la promoción emprendimientos que ocupen su tiempo ocioso, recuperar las ofertas más relevantes como es el balneario del Banco Pelay.

El Centro Comercial desarrolla una propuesta para revertir la tendencia declinante de la actividad turística local. Su proyecto es reactivarlo como turismo de eventos, tanto en la fase de las expresiones culturales, artísticas y deportivos locales que convocarían afluencia turística como las reuniones o encuentros orientados, de clientela cautiva (congresos, etc.).

Respecto a la dispersión de las ofertas turísticas, es importante definir una propuesta que tenga una traducción física en el uso del suelo urbano, de forma de sostenerse en las orientaciones del plan de ordenamiento y desarrollo urbano. Para eso es necesario que se estructure un área específica donde concentrar todos los proyectos de apoyo y desarrollo turístico, estableciendo una zona dentro de la cual lo referente a inversión en turismo (hoteles, gastronomía, servicios al turista, etc.) sea prioritario y predominante. Una normativa daría forma a la propuesta haciendo que los demás usos dentro de esa área sean compatibles con el turismo, reforzando la orientación con una política que fomente en base a incentivos diversos la inversión en el área delimitada.

En el plano VII.5.1 se registra una propuesta preliminar a ser considerada, que localiza ese área en la conexión urbana del eje norte sur sobre el río, integrando los sectores y edificios históricos, los establecimientos universitarios y conectando las potencialidades de recreación y turismo de las grandes áreas verdes ribereñas.



**PLANO VII.1.: Zona de integración y promoción turística**  
**Propuesta preliminar**  
 Reformulación del Plan  
 de Desarrollo Urbano  
 CFI/FLACSO/MCU.

TOTALES GENERALES				
LOCALIDAD	PLAZAS	%	UNIDADE	%

FEDERACION	1360	8,03	289	7,65
CONCORDIA	3262	19,26	622	16,47
COLON	7893	46,59	1817	48,12
C.DEL URUGUAY	4426	26,13	1048	27,75

TOTAL REGIONAL	16941	45,99	3776	45,03
TOTAL CORREDO	27226	73,9	6390	76,21
TOTAL PROVINCIAL	36840	100	8385	100

INVERSION EN EL AREA TURISMO		
------------------------------	--	--

LOCALIDAD	INVERSION	%
FEDERACION	1450000	9,29
CONCORDIA	9552500	61,2
COLON	2552000	16,35
C.DEL URUGUAY	2055310	13,17

TOTAL REGION	15609810	46,55
TOTAL CORREDO	18843810	56,2
TOTAL PROVINCIAL	33531750	100

INFORMACION AÑO 1992.-

**CUADRO VII.5.1** Inversión area turismo. Areas verdes  
 Fuente: Subs. Provincial Control de Gestión  
 Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano CFI/FLACSO/MCU

ALOJAMIENTO EXTRA HOTELERO BUNGALOWS, E			
LOCALIDAD	PLAZAS	UNIDADE	%
FEDERACION	212	53	11,37
CONCORDIA	25	5	1,34
COLON	1511	300	81,08
C.DEL URUGUAY	116	20	6,22

TOTAL REGION	1864	378	77,57
TOTAL CORREDO	2102	431	87,47
TOTAL PCIA	2403	486	100

CAMPAMENTOS			
LOCALIDAD	PLAZAS	UNIDADE	%
FEDERACION	805	230	6,88
CONCORDIA	2100	600	17,94
COLON	5267	1505	44,99
C.DEL URUGUAY	3535	1010	30,2

TOTAL REGION	11707	3345	42,97
TOTAL CORREDO	20597	5885	75,59
TOTAL PCIA.	27247	7785	100

INFORMACION AÑO 1992.-

**CUADRO VII.5.2 Oferta extra hotelera. Corredor turístico**  
**Fuente: Subs. Provincial Control de Gestión**  
**Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano CFI/FLACSO/MCU**

## 6. MERCOSUR

Relaciones y proyectos intermunicipales  
(bi o plurinacionales)

Concepción del Uruguay es un municipio con una situación espacial privilegiada respecto a los procesos de integración: está localizada en las áreas de frontera y sobre el corredor más utilizado por el comercio del MERCOSUR

También es privilegiada su situación histórica y política: pertenece a una sub región, el bajo Uruguay, que posee una trayectoria intensa de procesos de integración, en particular los basados en las relaciones intermunicipales.

Un tercer privilegio es disponer de un proyecto de Zona Franca que lo vincula con el resto del mercado mundial. MERCOSUR y ZONA FRANCA serían las dos caras del intercambio comercial de C. del Uruguay con todo el mundo.

Una desventajas comparativas de la ciudad es la falta de conexiones físicas directas con la R0del Uruguay. Es la única de las cuatro ciudades argentinas de porte medio en la costa del río Uruguay que no las tiene.

Esos privilegios y esa desventaja deben ser observados y aprovechados realizando diversos niveles de análisis.

### Relacionamiento regional y movimientos regionales

Una nueva concepción de frontera la define como una zona de encuentro e integración, en vez de un límite, un puente. La frontera no sería ahora una marca rígida, divisoria sino un espacio integrador útil para proyectar estrategias de desarrollo (ver cuadro VII.6.1). Este nuevo concepto de frontera como elemento de integración permite clasificar nuevos tipos de región:

1. La micro-región fronteriza, inserta en zonas de frontera, parte de poblaciones separadas por ríos, se extiende a unos 50 km de cada límite. siendo localizaciones deprimidas, aisladas de las decisiones nacionales, sin conexión con centros dinámicos. Buena parte

Materia	Acepción Antigua	Nueva Aceptación
Filosofía	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aislamiento</li> <li>- Actitud unilateral</li> <li>- Exclusión</li> <li>- Disyunción (separa)</li> <li>- Doctrina de la Seguridad Nacional</li> <li>- Extranjero: "Hostes" (extraño o enemigo)</li> <li>- Reglas exógenas (estatales)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Apertura</li> <li>- Diálogo</li> <li>- Integración (crecer juntos)</li> <li>- Conjunción (unir)</li> <li>- Desarrollo Integrado</li> <li>- Derechos Humanos</li> <li>- Extranjero: amigo hermano</li> <li>- Reglas Endógenas</li> </ul>
Concepto de Frontera	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geopolítica: Organo periférico Estatal</li> <li>- Línea separatoria (para atacar o defender)</li> <li>- Rígida Centripeta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Puntos de encuentro para integrar</li> <li>- Espacio compartido de interacción (geog., polí, cultural) para, crecer juntos</li> </ul>
Finalidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Límitrofes: Grupo de referencia negativo</li> <li>- Seguridad</li> <li>- Fronteras para separar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Límitrofes: Grupo de referencia positivo</li> <li>- Desarrollo/Integración regional</li> <li>- Fronteras para unir</li> </ul>
Imagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fronteras-Muro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Frontera- Puerta- Puente</li> </ul>
Funciones de la Frontera	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fronteras para:</li> <li>1) Protección 2) Aproximación</li> <li>3) Irradiación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Integración, Cooperación y Desarrollo Regional</li> <li>- Fronteras para crecer con los vecinos</li> </ul>
Circulación y Migraciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Políticas restrictivas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Libre circulación</li> </ul>

CUADRO VII.6.1

Reformulación del Plan  
de Desarrollo Urbano  
CFI/FLACSO/MCU.

Nueva concepción de las fronteras

Fuente: G. Recondo/1993

de los comités de frontera expresan de este tipo de región.

2. La (sub) región o media región fronteriza, un espacio binacional o plurinacional compartido, que sobrepasa los límites políticos nacionales, puede ser considerado un todo, y cuyas respectivas poblaciones se reconocen en una identidad común. Es un territorio mayor y compromete a las jurisdicciones internas de cada país (provincias, estados, municipios, departamentos). CRECENEA-CODESUL (Argentina, Brasil, Paraguay), o en el bajo Uruguay, CARU, CODEFRO y otros existentes o en camino son experiencias de integración que corresponderían a este nivel, que diferencia de los otros dos permite un número grande de combinaciones político-institucionales y sociales.

3. La macro-región integrada: Abarca varios países en torno a una integración plurinacional buscando economías de escala y mejorando su capacidad negociadora en el campo internacional. Es el caso del MERCOSUR.

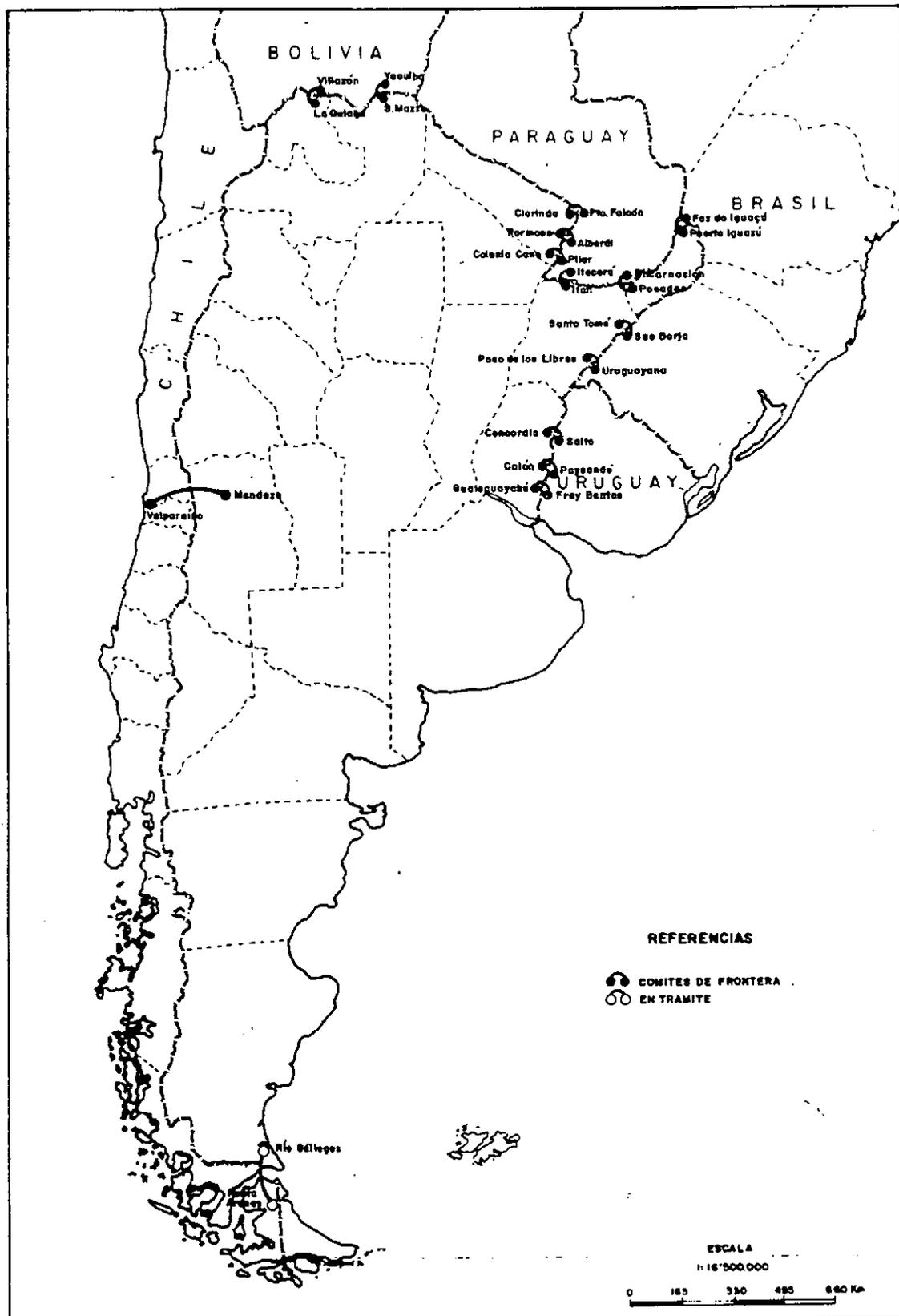
C. del Uruguay alcanza los tres niveles. Integra el comité de frontera con Colón y Paysandú (ver mapa VII.6.1) y es paso fronterizo con aduana (ver mapa VII.6.2.1). Integra la CARU y la CODEFRO, siendo asiento de su sede argentina, la uruguaya está en Paysandú. El grueso de las exportaciones locales van al MERCOSUR.

#### marco conceptual

La región, considerada como un espacio socio-político, se estructura en base a un proyecto político cultural, que cohesione y movilice a una porción significativa de la población tras intereses colectivos y consensuales, que haga que la población regional entre en un estado de "efervescencia creativa". (Boisier 1991)

El desarrollo regional como implementación de un proyecto político cultural se propone beneficiar a la región, a la comunidad regional y a cada individuo. Así como no hay desarrollo regional sin proyecto político cultural regional, no hay región si no hay movimiento regional. (Poggiese 1995)

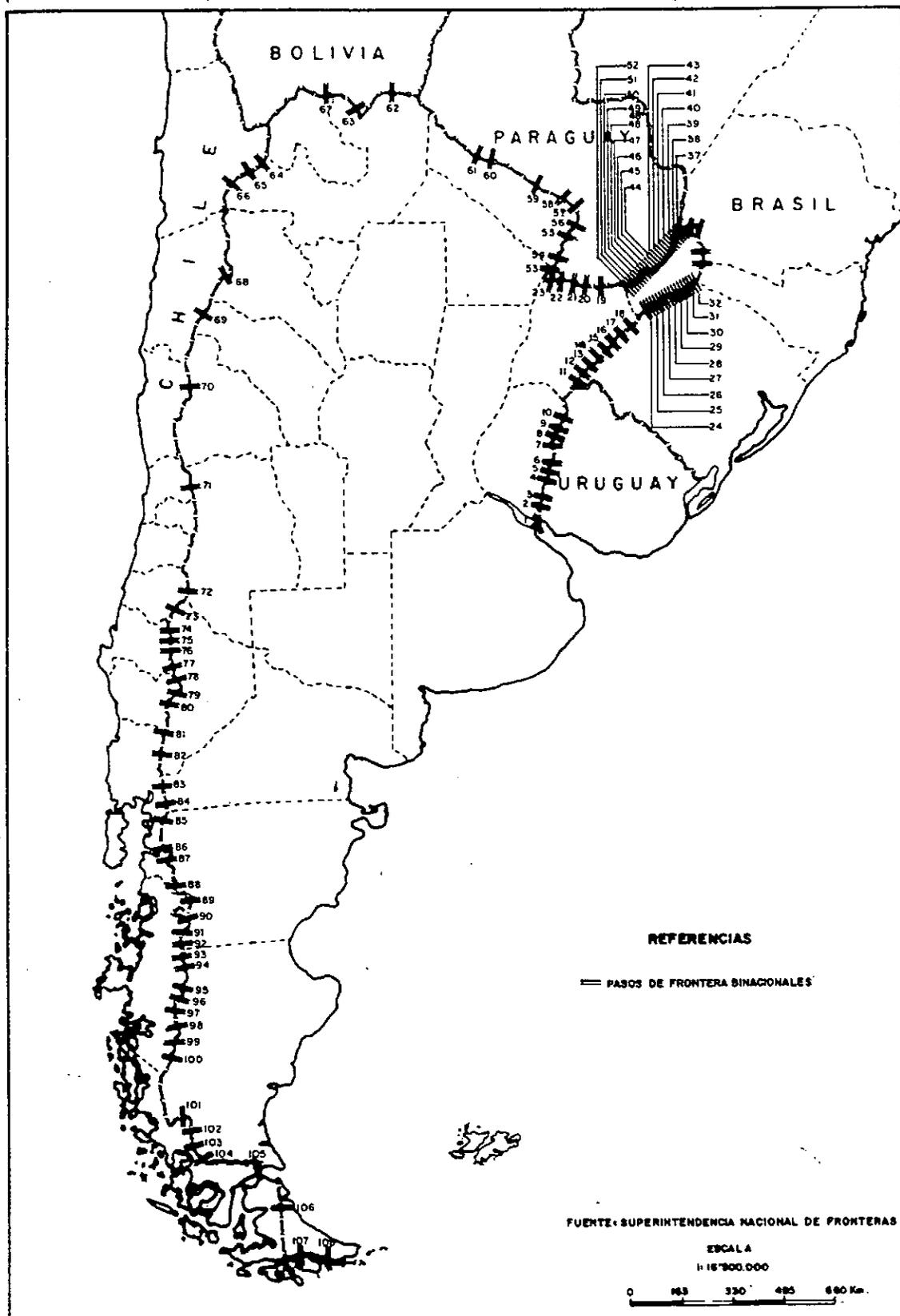
# COMITES DE FRONTERA



MAPA VII.6.1 Comités de Frontera  
 Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano  
 CFI/FLACSO/MCU.

# PASOS DE FRONTERA HABILITADOS

(A OCTUBRE DE 1989)



CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

MAPA VII.6.2 Pasos de frontera habilitados. 1989  
Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano  
CFI/FLACSO/MCU.

Todavía, si es la acción sus actores y sus instituciones lo que construye las identidades y éstas las que originan cada región lo regional es una construcción social, la realidad región se construye precisamente en y a través de la acción. (Blanes 1991)

Como hay una relación entre cooperación intercambio de ideas, sinergia y calidad de los que una sociedad produce el desarrollo regional depende más de los comportamientos colectivos y de un enfoque cultural, que de los recursos. En tal caso el atributo de una región puede ser la complejidad pluricultural de su población y su componente innovador podría ser innovación su sistema decisorio o su proceso de planificación consensuado y democratizante.

En términos de transformación social lo novedoso es lo "local y regional". Esto es, las nuevas modalidades decisionales y de gestión que se están produciendo en lo "local y regional" como nuevo conjunto reconfigurado en lo territorial y en lo institucional. Es novedoso también que la gestión "local y regional" impone nuevos roles y cambios en los actores, entre ellos los municipios. (Poggiese 1992)

Está redefinido lo universal y lo particular, pero estas dimensiones ya no pueden ser aisladas dado el flujo de interconexiones entre lo local y lo global. acuñándose El término "glocalización" ha sido acuñado para denominar esta dinámica de pensar globalmente y actuar localmente. (Sonntag y Arenas 1995)

La integración es una forma deliberada de convivencia entre las comunidades, con aprendizajes compartidos que no devienen naturalmente de estructuras preexistentes sino de una construcción intencionada de acciones de corto y largo alcance en la dimensión cultural y educativa. (Senén Gonzalez 1993)

Los caminos por los que formas y prácticas separadas se recombinan formando nuevas formas y nuevas prácticas, esto es, las mezclas culturales, conforman culturas híbridas (García Canclini 1994). El concepto de lo híbrido trata de dar cuenta de las mezclas por múltiples interconexiones

entre procesos diversos. La hegemonía se reproduce pero también se reconfigura en el proceso de hibridización. (Sonntag y Arenas 1995). El contrato social o los compromisos políticos por establecerse debieran ser explícitos en reconocer lo plural, lo heterogéneo y lo multilocal.

#### regiones ganadoras y perdedoras

La reestructuración económica modela transformaciones territoriales evidentes. Es numerosa la cantidad de proyectos de infraestructura vial y fluvial que se está localizando en la región. Entre los proyectos de alto impacto, como las Hidrovías o los puentes Colonia-BsAs, Victoria-Rosario, San José-San Borja (mapa VII.6.3).

La ruta Mercosur (desde el sur de Brasil pasando por el bajo Uruguay hasta Mendoza) que soporta el tránsito de cargas más intenso distribuye impactos diversos sobre los territorios que atraviesa. El proyecto denominado "Super ruta del Mercosur" (une San Pablo con Buenos Aires atravesando Uruguay), que hará más eficiente el corredor al mercado del noreste asiático es demostrativo del fortalecimiento de los grandes centros metropolitanos dentro de la macro región donde las fronteras tienden a adquirir centralidad.

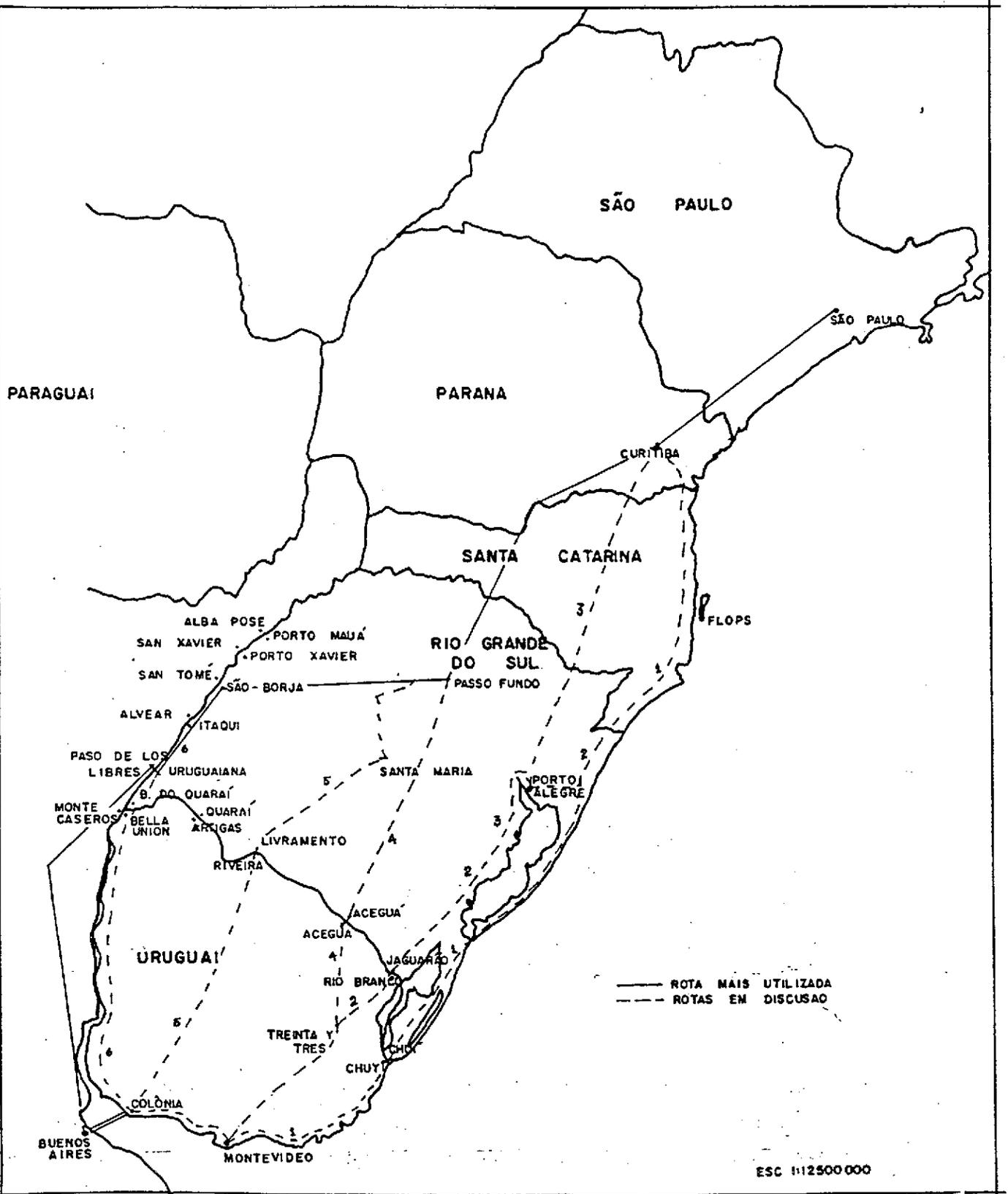
Las decisiones que pudieran tomarse sobre su trazado coloca en tensión a las fronteras entre Brasil y Uruguay, respecto a las rutas y aduanas alcazadas por uno u otro ya que las alternativas son diversas tanto en el territorio de Rio grande do Sul como en el Uruguay (ver mapa VII.6.4). En Uruguay la tensión es aún mayor, porque el trazado puede ser estructurante en áreas hoy postergadas y potenciar diferencialmente los ejes de desarrollo existentes (ver mapa VII.6.5)

# NUEVOS GRANDES PROYECTOS EN EL CONO SUR



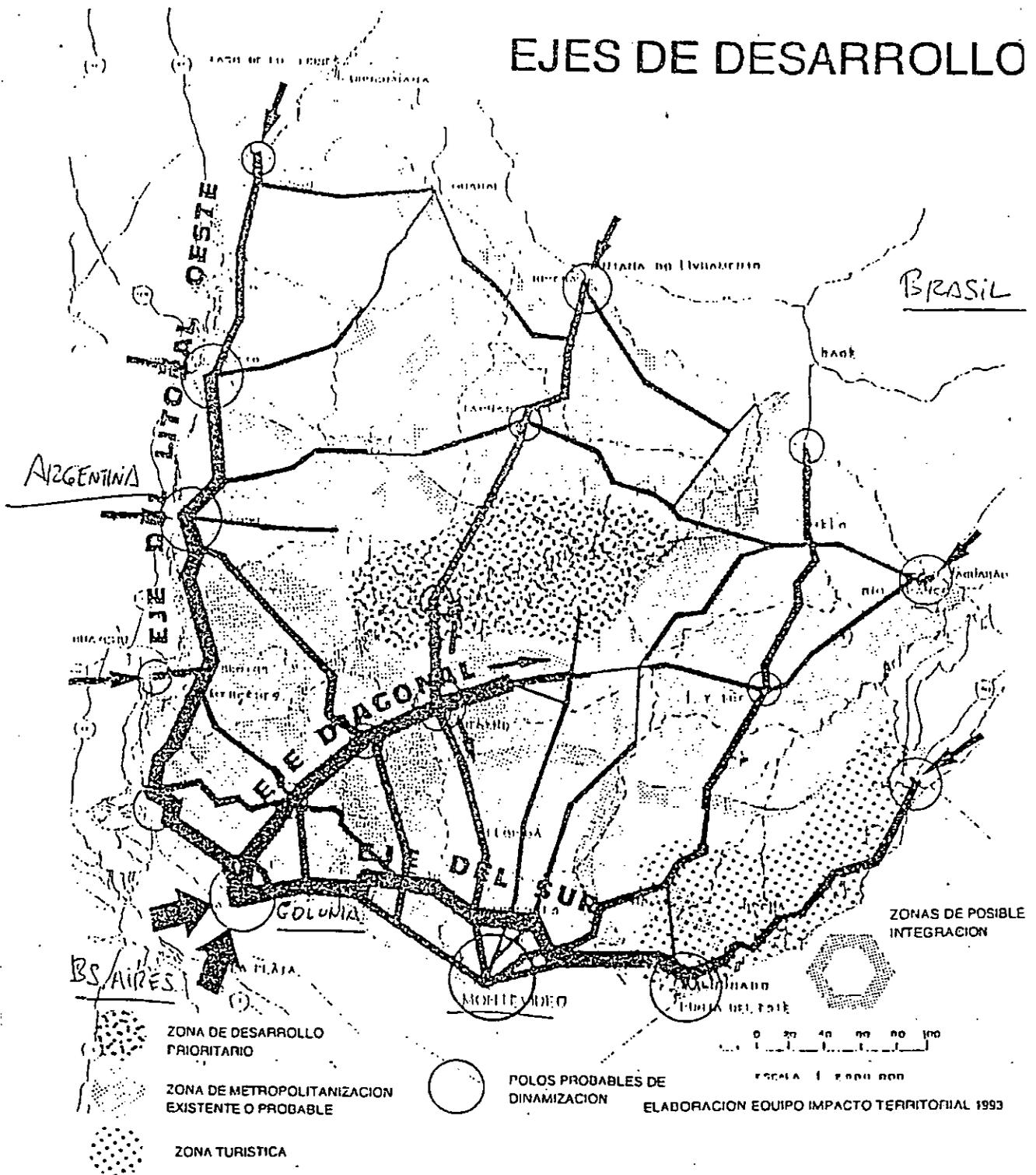
MAPA VII.6.3 Grandes proyectos en el Cono Sur. 1995  
 Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano  
 Fuente: Laurelli E. et alli  
 CFI/FLACSO/MCU.

**Aduanas e rotas para o cruzamento da fronteira meridional**



**MAPA VII.6.4** Conexiones San Pablo Buenos Aires. 1995  
 Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano  
 Fuente: Schaffer, Neiva  
 CFI/FLACSO/MCU.

# EJES DE DESARROLLO



MAPA VII.6.5 Ejes de desarrollo en el Uruguay. 1993  
 Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano  
 Fuente: Veiga y Mazzei  
 CFI/FLACSO/MCU.

Los territorios nacionales de Argentina y Uruguay aparecen en primer término como áreas de paso para el transporte y de localización de infraestructura vial necesaria a esa función, como son el puente Colonia Buenos Aires y el túnel de baja altura en la Cordillera de los Andes. Existen preocupaciones fundadas sobre la posibilidad que nuestros países sean solo asiento de un tránsito que beneficiará a los grandes centros (Laurelli et al. 1995).

Algunas regiones ganan y otras pierden tras estos cambios profundos: el impacto diferencia también entre sectores beneficiados y perjudicados en el interior de dichas regiones. Las regiones antes marginadas, distantes del corredor ven agravadas su postergación.

La región del Bajo Uruguay, en la cuenca del Plata, es el caso de una región ganadora que podrá ser perdedora. En los 70 obtuvo los puentes comunicadores entre Argentina y Uruguay (Concordia-Salto, Colón-Paysandú, Galeguaychú-Puerto Unzué) y ahora enfrenta como riesgo potencial la construcción del puente Colonia Buenos Aires, que reduciría los beneficios regionales de aquella infraestructura y los actuales como ruta Mercosur. La puesta en valor de la inversiones de integración sobre el río Uruguay es un tema que interesa tanto a Uruguay como a Argentina y ha sido retomado recientemente en las Primeras Jornadas Rioplatenses de Ordenación Territorial, en Salto Grande, en este mes de agosto de 1995. Sin embargo en el área metropolitana de Buenos Aires la discusión respecto al puente está trabada en torno a las alternativas de localización en la cabecera argentina o en la competencia entre los puertos de Montevideo y de Buenos Aires.

potencialidades y atributos

Una enumeración inicial, no taxativa, de potencialidad y atributos con que puede contar la ciudad para sus intercambios en el MERCOSUR, es la que sigue:

1. La concentración y diversidad universitaria y terciaria y la calidad de la educación en C. del Uruguay, y su necesaria vinculación a modelos productivos deseables con mayores umbrales de población calificada son potencialidades destacables. Ya el 1991 el Protocolo de Intenciones del MERCOSUR formuló tres programas sobre los problemas educativos de la integración (formación de la conciencia ciudadana favorable al proceso de integración; capacitación de los recursos humanos para contribuir al desarrollo; armonización de los sistemas educativos) en los cuales el sistema educativo uruguayense tiene las mejores posibilidades regionales.

2. El turismo de eventos promocionando la ciudad como potencial Centro de Eventos del Mercosur en la Región del Bajo Uruguay es una también una potencialidad latente si combina su carácter de "histórica", su calidad educativa y riqueza de oferta cultural, con una capacidad a desarrollar en ruedas de negocios, ferias internacionales y similares

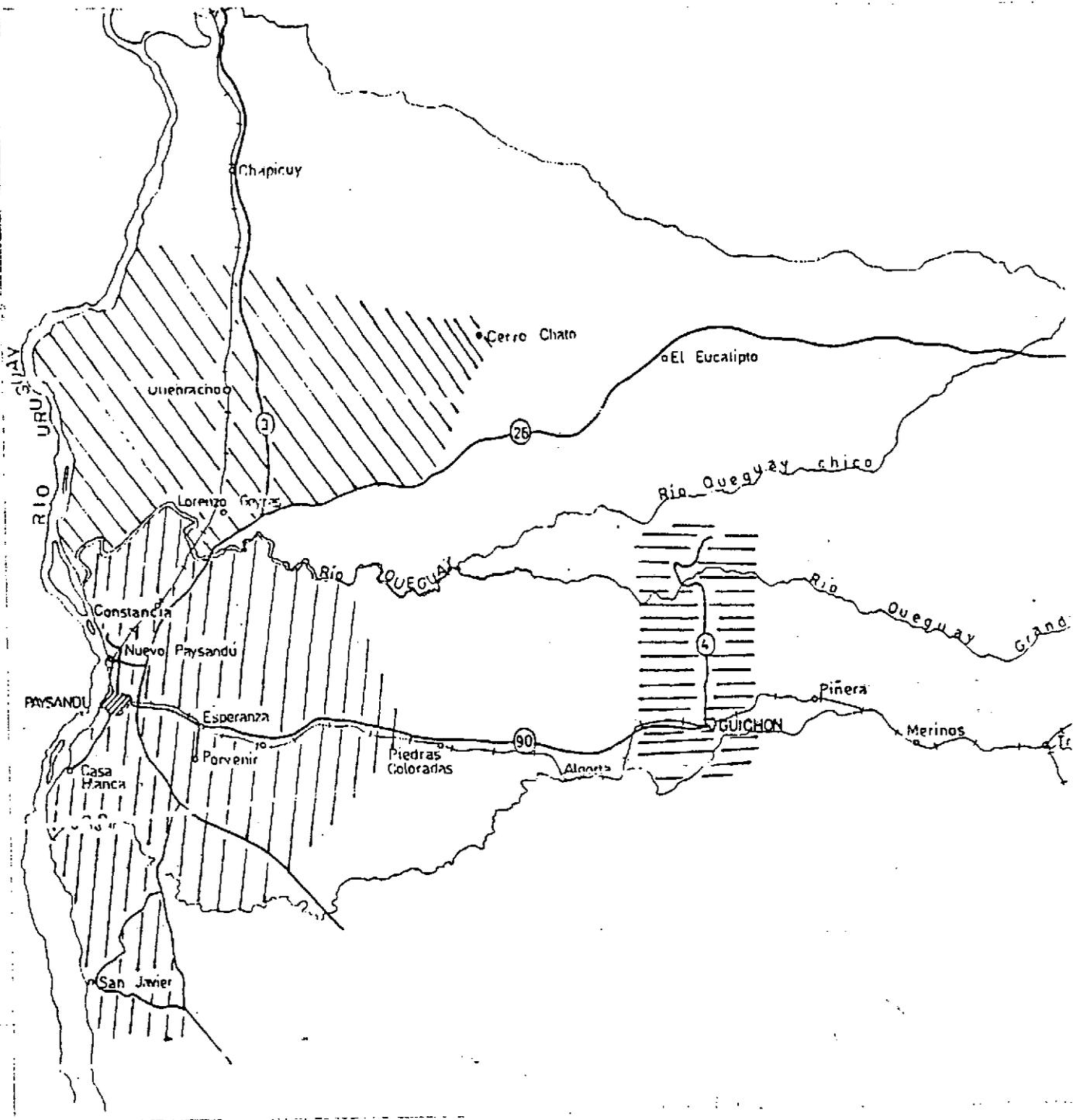
3. La planificación participativa, una tradición bastante arraigada que relaciona gobiernos y organizaciones sociales, la ciudad que diseña su futuro participativamente, es de confirmarse un atributo de la ciudad en su posicionamiento en el Mercosur.

estrategias locales para la integración

Las estrategias de acciones deliberadas hacia la integración serán diversas y el plan evaluará la viabilidad de cada una y de su conjunto. Sin embargo, algunas están perfiladas como posibles a partir de las ponderaciones de los procesos en curso:

1. La asociación entre ciudades, en un arco que integre a C. del Uruguay y Paysandú como cabeceras de un conjunto urbano binacional, cooperando en los servicios y programas de desarrollo, y permitiendo una negociación más sólida en el Mercosur. En Paysandú se está produciendo también un proceso de nuevos proyectos de desarrollo y reconversión productiva, que tomando como centro la ciudad toma las cuestiones del área rural (mapa VII.6.6) promoviendo los proyectos Guichon, Quebracho y Nuevo Paysandú. La cooperación debería darse durante los procesos de elaboración de los planes para favorecer la compatibilización e integración.

2. La constitución de la CODEFRO como institución binacional para la integración fronteriza en la región del Río Uruguay, con participación de un representante por los municipios de cada orilla, junto a los funcionarios de ambos países, crea un proceso regional institucionalizado para la gestión de los proyectos de integración. El Comité de Planificación y Gestión de los municipios puede continuar ampliando las posibilidades de participación de las comunidades involucradas.



**MAPA VII.6.6** Desarrollo y reconversión de Paysandú. 1994  
 Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano  
 Fuente: CONAGROS S.C.  
 CFI/FLACSO/MCU.

### VIII. ENTREVISTAS CON INFORMANTES CALIFICADOS.

(actividad 8)

En una primera fase las entrevistas realizadas han sido a efectos de informar sobre el proyecto, obtener los primeros apoyos y compromisos de participación, instruir sobre los objetivos de las mesas, motivar a la colaboración y conocer los proyectos y orientaciones de algunas instituciones, identificar fuentes de información y acceder a la información de fácil disponibilidad.

#### ENTREVISTAS

Juan Carlos Ardoy, candidato a intendente UCR

Enrique Bermúdez, candidato a intendentes PJ

Héctor Retamal, candidato a intendente PF

Juan C. Godoy, ex intendente UCR

Juan Carbonell, ex concejal PC

Carlos González Cardozo, de CODEFRO

Guillermo Vazquez, Club Parque Sur

Acosta Patricia, Cátedra de Planeamiento FAU/UCU

Agüero Lita, COFEPAC

Oscar Colombo, presidente del Centro Comercial

Gustavo Beltramini, IIES Centro Comercial

Angel Mazzarello, de la UTN

Marcelo Sito, ex decano de UCU-FAU

Bandera Tibaldo, de la Comisión de Inundados

Maggi Alberto, Director de Catastro Municipal

Héctor Acosta, Secretario de Acción para la Comunidad

Ana Arletaz, Directora de Cultura y Educación

Sergio Bravo, Director Municipal de Medio Ambiente

Manuel Putruele, Presidente del Colegio de Arquitectos

Juan Giles, Asesor de Planeamiento Urbano del PJ

Torresan Humberto, Asesor de Planeamiento Urbano de la UCR

Tosti Norberto, Empresario

En una segunda fase las entrevistas realizadas han tenido por objeto recabar información de mayor precisión. entrevistados:

- 27 de Julio, en Paraná con la Lic. Graciela Mingo, Directora Provincial de Estadísticas y Censos
- 27 de Julio, en Paraná con la Arq. Luz Goldtman., de la Dirección de ordenamiento territorial.
- 3 de Agosto, en Concepción del Uruguay, con Gustavo Beltramini del IIES
- 11 de agosto, en Concepción del Uruguay Ing. Haudemman. Gerente Administrador del Consorcio Mixto Parque Industrial COMPICU
- 15 de agosto, en Salto Grande, con el arq. Federico Berbejillo, de la Dirección de Ordenamiento Territorial de la ROU
- 21 de Agosto, en Paysandú, Uruguay, con el Ing. Agronomo Jorge Dighiero, Director Municipal de Producción
- 23 de Agosto, en Buenos Aires, con el Lic. Gustavo Solanas, designado secretario de la Producción del gobierno municipal entrante

## IX. INFORMACION RECOPIADA

(actividad 1)

Agua y Energía S.E. "Factibilidad Técnico-Económica de Obras de Defensa e Hidráulicas Complementarias en C. del Uruguay" Tomos 1 al 8. Santa Fe, septiembre de 1987.

Barboza, Bouzas, Tussie "Relaciones comerciales EEUU-Mercosur: la agenda minilateral. El caso de Argentina". Doc. de trabajo Nº 166 (FLACSO:BsAs), julio 1994

Blanes J., J. "Movimientos regionales y planificación descentralizada" in El reto de la planificación descentralizada, Blanes J. compilador, (CEBEM/SBP:La Paz) 1991

Boisier S. "El difícil arte de hacer región" in El reto de la planificación descentralizada Blanes J. compilador (CEBEM/SBP:La Paz) 1991

Boletín de Integración Latinoamericana. Nº 4 y 5, Brasilia, marzo, abril y junio 1992

Centro Comercial Industrial y de la Producción "Desarrollo Turístico de C. del Uruguay", proyecto, mayo 1995

Centro Cooperativista Uruguayo/CONAGROS "Programa para el desarrollo y la reconversión de Paysandú", Paysandú, marzo 1994

CFI "Estructura Social de la Argentina. Entre Ríos" V. 10

CGT Regional "Aportes a una discusión técnica sobre el desarrollo regional y departamental" (Introducción a los cambios de los mapas y las exigencias derivadas de nuevas realidades políticas, económicas y sociales). C. del Uruguay (mimeo), mayo 1995

COFEPAC, Informe de investigaciones epidemiológicas, C. del Uruguay 1994

Comité Binacional de Planificación y Gestión de los Municipios Integrados del Río Uruguay Integración Nº 1, mayo 1995

Del Bruto B. "Estructura Social de C. del Uruguay", Municipalidad de C. del Uruguay, junio 1986

Dirección Nacional de Cooperación Internacional del Ministerio de Cultura y Educación "Acciones realizadas en el contexto del Mercosur educativo", in Escenarios de la Integración Nº2 (CFI:BsAs) mayo 1993

**FLACSO/COFRPAC** "Comunidades Seguras: rediseño estratégico e institucional para su implementación nacional y regional"

----- "Actas de la Gestión Asociada. Bs.As.1995

**Fonseca J.R.F. da,** "Mercosul: estrutura institucional e sistema de solução de controvérsias", in Mercosul: desafios a vencer (CBRI:San Paulo) 1994

**Grazia de Grazia (org.)** "Plano diretor, instrumento de reforma urbana". (FASE:Rio de Janeiro) 1990

**Hirst M.** "La dimensión política del Mercosur: especificidades nacionales, aspectos institucionales y actores sociales". Doc. de trabajo Nº 148 (FLACSO:BsAs), diciembre 1993

**Instituto de Planeamiento y Desarrollo Urbano** "Bases para la ordenación del territorio de la provincia de Tucumán", in Escenarios de la integración Nº 7 (CFI:BsAs) marzo 1994

**Kullock D.** "Sistema de ciudades y desarrollo regional". (PROPUR/FADU/UBA:BsAs) mimeo, mayo 1994

**Laurelli E. et alli** "El despliegue territorial de la reestructuración económica y los procesos de integración", Seminario Impactos Territoriales de los Procesos de Reestructuración, (IIE/PUC: Santiago de Chile) julio de 1995

**Lechini de Alvarez, G. y Saccone M.A.** "El Mercosur. Una perspectiva desde Argentina" in Mercosul: desafios a vencer (CBRI:San Paulo) 1994

**Ley Nº 24.146** de transferencia a favor de provincias, municipios y comunas de bienes inmuebles de la nación

**Maskrey A. (comp)** "Los desastres no son naturales" (La Red:Colombia) 1993

**Mazzarello A.C.** "Sistema de protección, prevención y acción ante catástrofes". C. del Uruguay 1994

**Municipalidad de C.del Uruguay** "PLANUR Plan de ordenamiento urbano", tomos I y II, incluye EDOUR (Esquema Director de Ordenamiento Urbano Regional período 1985-2010); Plan Anual Operativo; SIPLAUR (Sistema permanente de planeamiento urbano) Munic. de C. del Uruguay, 1987

**Organización Panamericana de la Salud** "Comunidades Seguras, una estrategia para la Prevención de accidentes y violencias". (OPS:Washington), febrero 1995

**P. Federal** Documento programa elecciones municipales 1995

**P. Justicialista** Plataforma electoral para la política

- Plano diretor do municipio de Sao Paulo. Projeto de lei  
(Suplemento Diario Oficial:SP) 27/02/91
- Poggiese H. "Modelos decisorios locales con participaci3n social, el caso de C. del Uruguay", Montevideo, 1986
- "Energizaci3n rural y participaci3n social".  
Seminario Latinoamericano sobre Energizaci3n rural. SECYT  
Argentina/FAO, Buenos Aires julio 1992
- "Metodolog3a FLACSO de planificaci3n gesti3n  
(planificaci3n participativa y gesti3n asociada)", doc. 163,  
(FLACSO:Bs.As) 1994.
- "Reconfiguraci3n de identidades, reentramado  
social, Nuevos actores colectivos y modelos de gesti3n  
asociada en regiones perdedoras por el impacto de la  
reestructuraci3n", Seminario Impactos Territoriales de los  
Procesos de Reestructuraci3n, (IIE/PUC: Chile) julio de 1995
- Provincia de E.R3os "Situaci3n y Evoluci3n Social" tomos 1 y  
2, nov. 1992.
- PRURAI Programa de Renovaci3n Urbana y Recuperaci3n de  
Areas Inundables, "Libro de Actas del Comit3 de Gesti3n  
(junio 1985 a noviembre 1987)"
- "Seminario-Taller de Planificaci3n" doc. de base,  
junio 1985
- "Seminario-Taller de Planificaci3n informe final, id.
- "Seminario de Evaluaci3n" documento de base, mayo
- "Seminario de Evaluaci3n" informe final, mayo 1987
- Recondo G. "Una estrategia para la integraci3n subregional  
fronteriza: las regiones concertadas y las regiones "ad  
hoc", in Escenarios de la integraci3n N3 (CFI:BsAs)  
julio 1993
- Rofman A. "Estrategias frente al desaf3o del Mercosur" in  
Realidad Econ3mica N3 114/115, (IADE:BsAs) 1993
- Schaffer N. "Impactos territoriais da ligacao Sao Paulo  
Buenos Aires no rio Grande do sul", Seminario Impactos  
Territoriales de los Procesos de reestructuraci3n, (IIE/PUC:  
Santiago de Chile) julio de 1995
- Sen3n de Gonz3lez S.de "Dimension educativa y cultural de  
la Integracion Latinoamericana" in Escenarios de la  
Integracion N3 CFI: BsAs), mayo de 1993 pags. 60-62
- Sierra P. "Zonas especiales y Mercosur", in Escenarios  
de la integraci3n N3 (CFI:BsAs) julio 1993

**Sonntag Heinz y Arenas Nelly** "Lo global, lo local, lo híbrido. Aproximaciones a una discusión que comienza", ponencia en la I reunión regional para AL del MOST/UNESCO, Buenos Aires, marzo 1995.

**Tabaré V. y Lincoln B.** "La dimensión sectorial de la integración en el Mercosur", in Integración Latinoamericana, Año 18 Nº 196 (INTAL:BsAs), diciembre 1993

**UCR** Plataforma elecciones municipales de 1995

**UNER** "Programa Universidad y Municipios de Entre Ríos", Secretaría de Extensión Universitaria y Cultura, 1984

**Veiga Danilo y Mazzei Enrique** "Las sociedades locales frente a los impactos de las transformaciones regionales y la reestructuración: el caso uruguayo", Seminario Impactos Territoriales de los Procesos de Reestructuración, (IIE/PUC: Chile) julio de 1995

**X. ACTORES SOCIALES**  
(actividad 7)

Instituciones académicas y profesionales

UNER rectorado  
 UNER Facultad Cs. de la Salud, saneamiento ambiental  
 UCU rectorado  
 UCU Facultad de Arquitectura  
 UCU Facultad de Cs. Económicas  
 UTN C. del Uruguay rectorado  
 UTN Programa PASyT  
 Universidad de la República (ROU)  
 FLACSO  
 CEUR  
 Colegio de contadores  
 Colegio de abogados  
 Colegio de arquitectos  
 Colegio de agrimensores  
 Instituto de enseñanza superior  
 Escuela de técnicos viales  
 Escuela primaria Manuel Belgrano  
 estudiantes avanzados arquitectura

Ejecutivo Municipal y Concejo Deliberante

Secretaría de obras públicas y planeamiento  
 Subsecretaría de planeamiento  
 Dirección de obras sanitarias  
 Departamento de planeamiento urbano  
 Secretaria de acción social  
 Dirección de medio ambiente  
 Dirección de cultura  
 Dirección de minoridad  
 Escuela Granja municipal  
 Bloque de concejales UVEPRO  
 Bloque de concejales PJ  
 Bloque de concejales PF  
 Bloque de concejales UCR

Partidos políticos

UCR  
 PJ  
 PF  
 UVEPRO  
 FREPASO  
 Unión Provincial

Juntas vecinales

Nuevo Uruguay  
 San José  
 Santa Teresita  
 La Quilmes  
 30 de Octubre  
 General Mosconi  
 San Isidro

ONGs y org. populares

Comisión de Inundados  
 MODEMA (movimiento defensa medio ambiente)  
 CIMARU (comisión medio ambiente río uruguay)  
 Fundación APORTAR  
 Rotary Club  
 Club de Leones  
 Casaencuentro  
 Casa de la Cultura  
 CGT  
 Club Parque Sur  
 Cruz Roja filial local  
 COFEPAC

Org. empresarias

CAEFA  
 Cámara de turismo  
 Asociación de hoteleros  
 Cooperativa Seguros Río Uruguay  
 Centro Comercial  
 IIES Instituto de Investigaciones Económicas  
 Cámara de Corredores Inmobiliarios  
mixtos  
 COMPICU  
 Instituto Zona Franca

medios periodísticos

Semanario Hoy  
 Diario Hora Cero correponsalia  
 Diario La Calle  
 Diario El Telégrafo (ROU)  
 Ambito Financiero agencia  
 Revista Integración  
 FM Sensaciones  
 FM Buen Anuncio  
 FM Integración  
 Radio LT 11

provinciales

Subsecretaría de Control de Gestión y Planeamiento  
 Dirección de Hidráulica  
 EPEER  
 Unidad ejecutora Programa BID  
 Ministerio de Salud y Acción Social  
 Instituto Fluvio Portuario

nacionales

Cancillería  
 Secretaría Acción de Gobierno (Presidencia de la Nación)  
 Ministerio de Salud y Acción Social

regionales y otros

Consulado uruguayo C. del Uruguay

Consulado argentino Paysandú

OPS (Argentina)

OPS (Uruguay)

CFI

CARU

CODEFRO

Comité de Planificación

CTM

HCD Rosario Tala

Municipalidad de San José

Municipalidad de Colón

Municipalidad de Paysandú (ROU)

Municipalidad de Salto (ROU)

Ministerio Vivienda y Ordenamiento Territorial (ROU)

## financieros

Banco Mundial

Banco Interamericano de Desarrollo