

Entre Ríos

Ordenamiento físico y calidad de vida. Estudios básicos y propuestas normativas.

Aplicación al caso de las ciudad de Aranguren,
Ceibas, Liebig, Sauce de Luna, Viale y Villa Urquiza.



Entre Ríos

Ordenamiento físico y calidad de vida.

Estudios básicos y propuestas normativas.

Aplicación al caso de las ciudades de: Aranguren,
Ceibas, Liebig, Sauce de Luna, Viale
y Villa Urquiza.

**Autoridades del Consejo Federal
de Inversiones**

Asamblea de Gobernadores

Secretario General
Ing. Juan José Ciácerá

Entre Ríos

Ordenamiento físico y calidad de vida. Estudios básicos y propuestas normativas.

Aplicación al caso de las ciudades de Aranguren,
Ceibas, Liebig, Sauce de Luna, Viale
y Villa Urquiza.

Consultora

Arq. Liliana V. Lukasch Liebau, a solicitud de la provincia de Entre Ríos.

Colaboradores

Arq. Cynthia Grinóvero
Srta. Julia Caramella
D.G. Paula Abuaf

Revisión de textos Convenio USAL-CFI

ABRIL DE 2011

Ordenamiento físico y calidad de vida. Estudios básicos y propuestas normativas.

Aplicación al caso de las ciudades de: Aranguren, Ceibas, Liebig, Sauce de Luna, Viale y Villa Urquiza

Autora: Arq. Liliana V. Lukasch Liebau

Colaboradores: Arq. Cynthia Grinóvero, Srta. Julia Caramella, DG. Paula Abuaf

1º Edición

500 ejemplares

Consejo Federal de Inversiones

San Martín 871 – (C1004AAQ)

Buenos Aires – Argentina

54 11 4317 0700

www.cfired.org.ar

ISBN

© 2011 CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

Queda hecho el depósito que marca la ley 11.723

Impreso en Argentina - Derechos reservados.

No se permite la reproducción parcial o total, el almacenamiento, el alquiler, la transmisión o la transformación de este libro, en cualquier forma o por cualquier medio, sea electrónico o mecánico, mediante fotocopias, digitalización u otros métodos, sin el permiso previo y escrito de los editores. Su infracción está penada por las leyes 11.723 y 25.446

NOMBRE Y DOMICILIO IMPRESOR

LUGAR Y FECHA IMPRESIÓN

Al lector

El Consejo Federal de Inversiones es una institución federal dedicada a promover el desarrollo armónico e integral del país.

Su creación, hace ya cinco décadas, provino de la iniciativa de un grupo de gobernadores provinciales democráticos y visionarios, quienes, mediante un auténtico Pacto Federal, sentaron las bases de una institución que fuera, a la vez, portadora de las tradiciones históricas del federalismo y hacedora de proyectos e iniciativas capaces de asumir los desafíos para el futuro.

El camino recorrido, en el marco de los profundos cambios sociales de fin y principio de siglo, motivó al Consejo a reinterpretar las claves del desarrollo regional, buscando instrumentos innovadores e identificando ejes temáticos estratégicos para el logro de sus objetivos.

Así surgen en su momento el crédito a la micro, pequeña y mediana empresa, la planificación estratégica participativa, la difusión de las nuevas tecnologías de información y comunicaciones, las acciones de vinculación comercial y los proyectos de infraestructura para al mejoramiento de la competitividad de las producciones regionales en el comercio internacional. Todo ello, con una apuesta creciente a las capacidades sociales asociadas a la cooperación y al fortalecimiento de la identidad local.

Entre los instrumentos utilizados por el Consejo, el libro fue siempre un protagonista privilegiado, el vehículo entre el conocimiento y la sociedad; entre el saber y la aplicación práctica. No creemos en el libro como “isla”, principio y fin del conocimiento, lo entendemos –a la palabra escrita y también a su extensión digital– como una llave para generar redes de conocimiento, comunidades de aprendizaje.

Esta noción del libro como medio, y no como un fin, parte de una convicción: **estamos inmersos en un nuevo**

paradigma donde solo tiene lugar la construcción del conocimiento colectivo y de las redes. En esta concepción, los libros son insumos y a la vez productos de la tarea cotidiana.

En un proceso virtuoso, en estos últimos años, el CFI se abocó a esa construcción social del conocimiento, mediante el trabajo conjunto y coordinado con los funcionarios y técnicos provinciales, con profesionales, productores, empresarios, dirigentes locales, estudiantes, todos aquellos interesados en encontrar soluciones a los problemas y en asumir desafíos en el ámbito territorial de las regiones argentinas.

Con estas ideas hoy estamos presentes con un conjunto de publicaciones que conforman la **Colección “Estudios y proyectos provinciales”** y que están referidas a las acciones de la cooperación técnica brindada por nuestra institución a cada uno de sus estados miembro.

Este título: **“Ordenamiento físico y calidad de vida. Estudios básicos y propuestas normativas.** Aplicación al caso de las ciudades de: Aranguren, Ceibas, Pueblo Liebig, Sauce de Luna, Viale y Villa Urquiza”, que hoy, como Secretario General del Consejo Federal de Inversiones, tengo la satisfacción de presentar, responde a esta línea y fue realizado por solicitud de la provincia de Entre Ríos.

Damos así un paso más en esta tarea permanente de promoción del desarrollo de las regiones argentinas, desarrollo destinado a brindar mayores oportunidades y bienestar a su gente. Porque, para nosotros, “CFI, DESARROLLO PARA TODOS” no es una “frase hecha”, un eslogan, es la manifestación de la vocación federal de nuestro país y el compromiso con el futuro de grandeza y equidad social que anhelamos todos los argentinos.

Ing. Juan José Ciácerá
Secretario General - Consejo Federal de Inversiones

Índice

9	Agradecimientos	48	Actividad Económica
11	Introducción	50	Estructura urbana físico-funcional
15	Metodología y desarrollo	60	Marco normativo existente
19	Fundamentos	60	Modelo territorial existente
19	Antecedentes	68	Abordaje de los procesos y las tendencias relevados
20	Objetivos, alcances, beneficios	71	Propuesta de Modelo de Ordenamiento Territorial
23	Contexto provincial	80	Referencias y Clasificaciones - Planilla de Usos
23	Datos Generales	89	Síntesis de Localidades
24	Infraestructura	89	Aranguren
26	Aspectos económico-productivos	98	Ceibas
30	Normativas de aplicación provincial	105	Liebig
35	Localidad con desarrollo – Viale	113	Sauce de Luna
35	Reseña histórica y características de la Ciudad	120	Villa Urquiza
38	Caracterización Físico-Ambiental	129	Formulación de una norma base para el desarrollo y ordenamiento local
40	Desarrollo Social	145	Fuentes de Información

Agradecimientos

Al gobierno de la provincia de Entre Ríos y al Consejo Federal de Inversiones.

Al Arq. Guillermo Federik, Ministro de Planeamiento, Infraestructura y Servicios del gobierno de Entre Ríos.

A la Arq. Luz Goldman, Directora de Planeamiento del gobierno de Entre Ríos.

A mi equipo de Trabajo: Arq. Cynthia Grinóvero, Srta. Julia Caramella, DG. Paula Abuaf.

De forma particular, a los arquitectos Soledad Campana, Gastón Grand, José Lino Churrarín.

Y especialmente... a los referentes locales y municipales e intendentes de cada localidad, que sin su esfuerzo, apoyo y dedicación, esto no hubiera sido posible.

Aranguren: Eduardo Tessore (Presidente Municipal), Jorge Cardenal, Vanesa Martínez.

Ceibas: Daniel Olano (Presidente Municipal), Esteban Ancherama.

Liebig: Julio Pintos (Presidente Municipal), Diego Quarroz, María Cristina Sandes, Adriana Ortea.

Sauce de Luna: Jorge Lacoste (Presidente Municipal), Sergio Patat.

Villa Urquiza: Sr. Alberto Gastiazoro (Presidente Municipal), Mónica Gastiazoro, Facundo Welchen, Sandra Ledesma, María Eugenia Mayr, Andrea Giordano, Carmen Boykens, Yamina Osuna, Lautaro Viscay

Viale: Oscar Jacobi, Cristhian Seiler; Andrés Davin.

A mi familia...

Arq. Liliana V. Lukasch Liebau

Introducción

El presente trabajo ha sido realizado en seis localidades de la provincia de Entre Ríos, Argentina, durante 8 meses, desde octubre de 2008 hasta junio de 2009, como consecuencia del pedido de asistencia y colaboración al gobierno provincial por parte de algunas autoridades municipales.

Las localidades de estudios son las siguientes:

- Aranguren, Departamento Nogoyá
- Ceibas, Departamento Islas
- Liebig, Departamento Colón
- Sauce de Luna, Departamento Federal
- Villa Urquiza, Departamento Paraná
- Viale, Departamento Paraná

Para la presente publicación se sintetizó la presentación original, con el objetivo de acentuar los conceptos principales del estudio en el desarrollo completo de una de las localidades analizadas: Viale - Departamento Paraná. Localidad que, como caso testigo, muestra la magnitud del trabajo realizado y esquematiza la metodología propuesta.

Por razones de espacio y tiempo no es posible desarrollar todas las localidades. Aun así, se incluye una breve síntesis de cada una de ellas, en las que se destacan sus aspectos distintivos.

A continuación, se exponen la metodología utilizada, los fundamentos, alcances y objetivos formulados, una breve contextualización provincial, el desarrollo completo de una de las localidades en el que se podrá visualizar el proceso abordado para el conjunto, una breve síntesis de las restantes localidades en la que se destacan aspectos especiales y, por último, las propuestas generadas como “comunes”, y que forman parte de un menú de sugerencias, recomendaciones y acciones, entre otras cosas.

El pedido de asistencia de estas localidades se inicia por el reconocimiento de un cambio urbano y del territorio de influencia, donde en algunos casos, los instrumentos vigentes han quedado obsoletos, desarticulados y con vacíos. Por otra parte, en la mayoría de las localidades, la inexistencia de mecanismos normativos, de planificación y de reglamentaciones se ha vuelto un componente crítico a la hora de gestionar equipamientos, financiamientos, prever extensiones de infraestructuras, habilitar nuevas tierras urbanas, aprobar instalaciones productivas, compatibilizar usos, etc.

En su conjunto, estas localidades de tamaño pequeño, que oscilan entre los 2.000 a los 6.000 habitantes –entre las que se destaca Viale, que alcanza los 10.000 habitantes–, no revisten problemáticas propias de los grandes conglomerados; aunque aparecen algunas temáticas esencialmente urbanas que han potenciado y fomentado el crecimiento o que han segregado y desarticulado el espacio y la cohesión social; y en algunos casos, han sucedido las dos situaciones a la vez.

Incluso en estas localidades, el proceso de conformación de cualquier asentamiento urbano puede intentar explicarse a partir del análisis de los múltiples factores que influyen y han influido su devenir histórico, tanto sean exógenos o contextuales como endógenos o internos.

Los casos estudiados no escapan a esta condición, más aún, parecen construirse como reflejo de una realidad provincial. Si bien las posiciones geográficas no tienen que ver con la conformación de una u otra región en el territorio, aun las que parecen acercarse –como Villa Urquiza y Viale, que pertenecen al mismo departamento– manifiestan diferencias sustanciales.

Debido a la cantidad de localidades y el tiempo estipulado para la generación y formulación del trabajo, resultó necesario recortar y agilizar pasos que podrían haberse

realizado con metodologías más complejas y científicas. Por este motivo, se buscó simplificar y sintetizar las etapas de reconocimiento, análisis y diagnóstico, seleccionando los temas con mayor incidencia y solo profundizando los que eran necesarios.

Así, para la realización del presente estudio, se recabaron datos generales sobre cada localidad y sobre la zona, a fin de comprender sus orígenes, su evolución y la situación actual en los aspectos sociales, económicos, físicos y ambientales. A través de los datos mencionados, se formuló un diagnóstico que permitió visualizar la situación geográfica relativa de cada localidad respecto del territorio provincial, particularmente en referencia a las infraestructuras y equipamientos, a las condiciones climáticas y del suelo, a las distancias con los centros urbanos más importantes, etc.

El diagnóstico resultó de gran utilidad porque la integración de estas consideraciones con las particularidades que caracterizan a cada una de las localidades permitió alcanzar una mejor comprensión de esos procesos, para que luego se pudieran sugerir las políticas necesarias, formular las herramientas normativas y de gestión con el objetivo de fortalecerlos o reorientarlos, según sea el caso.

De la ubicación relativa de cada ciudad analizada y de su relación, ya sea armónica o no, con el perfil productivo que fueron desarrollando en el tiempo, se pudo extraer parte de la información que revela sus actuales niveles de desarrollo. La otra gran parte de esa explicación seguramente está dada por la relación entre esos perfiles productivos y las diversas coyunturas políticas nacionales e internacionales que se fueron sucediendo en el tiempo, y que favorecieron, castigaron o resultaron inocuas a esos procesos urbanos. Este efecto aparece más claramente expresado en aquellas ciudades con un *hinterland* fuertemente caracterizado por la presencia de actividades agropecuarias y agroindustriales de orientación exportadora.

El otro gran factor tenido en cuenta, directamente vinculado a lo dicho hasta aquí, corresponde a los niveles de desarrollo humano alcanzados por cada comunidad urbana. Es decir que frente a los diferentes cambios de escenarios contextuales y a partir de las distintas ventajas

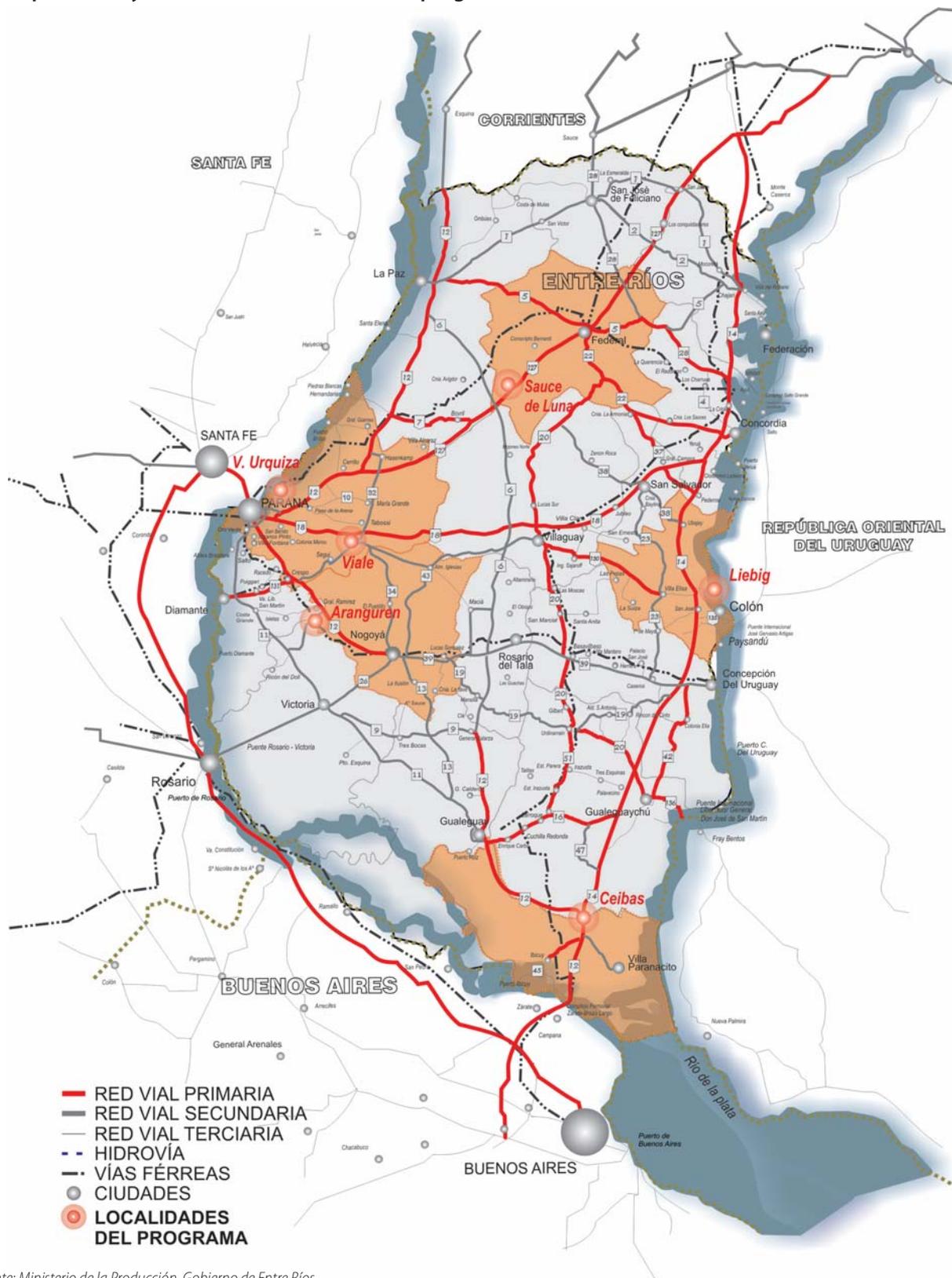
y debilidades comparativas que cada población posee en relación con su ubicación geográfica relativa, serán las distintas capacidades humanas las determinantes del alcance de los resultados, los que además influyen de manera diversa en cada una de las ciudades que fueron objeto de este trabajo.

En efecto, las características culturales, los niveles de educación, las capacidades de organización y de gestión, y las de acumulación de poder político relativo en el marco del territorio tienen como resultado expresiones físicas diferentes. Y cada caso reviste particularidades en cuanto a la velocidad de los procesos de conformación física y del tipo de tejido que generan.

Con estas condiciones, el presente estudio pretende instalar el pensamiento urbano y la relación territorial en cada localidad, e intenta descubrir los fenómenos más relevantes, identificar posibles estrategias y líneas de acción; pero sobre todo, iniciar un proceso de discusión y consenso participativo que identifique y genere los caminos a la ciudad deseada.

La falta de herramientas y de conocimiento sobre ellas es una de las mayores limitantes a la hora del hacer. Por tal motivo, se han formulado recomendaciones sobre estos aspectos en un menú de sugerencias y de normas de posible aplicación; también, de propuestas sobre cómo podrían desarrollarse las localidades y cuáles serían los instrumentos posibles para llevarlas a cabo.

Plano provincial y ubicación de localidades del programa



Fuente: Ministerio de la Producción. Gobierno de Entre Ríos.

Metodología y desarrollo

Para el desarrollo de este trabajo, se adoptó como metodología principal el estudio en paralelo de las seis localidades, se avanzó con los temas y las tareas en forma conjunta a fin de mantener una coherencia y una correlatividad en la profundidad de la investigación que permitieran garantizar el cumplimiento de los objetivos

A tal fin, se buscó generar un nivel de base en cuanto a la información y al desarrollo de los diferentes temas. Esto permitió mantener una línea de trabajo, sin descontar las particularidades de cada caso, para facilitar el avance en forma ordenada en el tiempo y en la producción.

Se privilegió que la información de base fuera provista por cada localidad, como forma de incluir la participación de las áreas municipales y de actores locales en el proceso del trabajo, y que revisaran cada informe parcial formulado. Este proceso le permitió al equipo poder formarse una idea de “cómo es” y “quién es” cada localidad, pero también a los pobladores e involucrados en el proceso, que reflexionaron sobre su propio lugar.

Para realizarlo, la comunicación fue fluida y permanente, tanto por teléfono y correo electrónico, como por medio de visitas a cada localidad periódicamente, a través de mesas de trabajo, de detectar y visualizar los problemas, las potencialidades, e imaginar los posibles futuros, etc.

Si bien este trabajo contiene un perfil técnico en su esencia, siempre se buscó que se convirtiera en una herramienta, en un instrumento que tenga “utilidad” para la comunidad, tanto como antecedente, base para otros trabajos y, sobre todo, como primer escalón para la instalación de un pensamiento sobre la ciudad y de concientización de que el resultado físico es la manifestación de la cultura de sus habitantes.

Por ello, se avanzó en los aspectos propositivos mediante la presentación de bases normativas de aplicación

general y de una aproximación de propuesta de ordenamiento territorial con su expresión normativa. Debido a que el avance se realizó bajo la mirada de este equipo técnico, será necesario ponerlo en consideración ante cada comunidad; tarea que deberán cumplir las áreas municipales correspondientes.

No obstante, el desarrollo de lo mencionado debió formularse en torno a una serie de pasos y etapas que permitieron acercarse paulatinamente al desarrollo y propuesta final. En este marco, se formuló el siguiente temario:

Recolección, sistematización de información, y elaboraciones a partir de tal información

Se formularon a partir de aquellas dimensiones consideradas capaces de dar cuenta de las dinámicas verificadas en el sistema urbano-territorial: demográfica, producción, medio ambiente, infraestructura. Luego de su análisis y relación, se buscó aportar a una mejor comprensión de esas dinámicas.

Caracterización del modelo territorial existente a nivel urbano

Medio físico y recursos naturales, sociodemográficos y económicos; uso de suelo, morfología urbana, infraestructura de servicios, transporte, recolección de residuos domiciliarios, alumbrado público, defensa contra inundaciones, normativas sobre la base de documentos e información existente.

Formulación de documentación gráfica (la información de base dependió del grado de complejidad de cada localidad)

- Plano de la estructura urbano-territorial del ejido.

- Plano de subdivisión del suelo del ejido y grado de ocupación parcelaria del ejido.
- Plano de población y densidades del ejido.
- Redes de infraestructura básica y áreas cubiertas por servicios primarios (agua, gas, electricidad, cloacas, recolección de residuos), servicios secundarios. Ubicación de fuentes primarias.
- Plano de la trama circulatoria (vías principales y secundarias). Ejido y área urbana.
- Plano de recorrido del transporte público. Ubicación de terminales y estacionamientos.
- Plano síntesis de vías férreas en uso y desuso. Ejido y área urbana.
- Plano de la situación topográfico, geomorfológico, hidrológico y altimétrico del ejido y área urbana. Análisis de antecedentes y características.
- Análisis del sistema hidráulico/pluvial actual de la ciudad. Análisis de antecedentes de la dinámica hídrica superficial del ejido.

Desarrollo y elaboración, a partir de la información de base obtenida

- Reconstrucción de los procesos que afectaron el sistema urbano-territorial durante los últimos años.
- Identificación de las tendencias evolutivas al respecto, que demandaron una operación de comparación entre datos referidos a los dos extremos del período tomado para el estudio en cada caso particular.
- Síntesis de la Estructura Urbano Territorial existente.
- Estructura urbana. Componentes básicos. Llenos y vacíos del ejido.
- Graficación del mapa de riesgo hídrico.
- Espacialización de los factores limitantes de la extensión de redes de infraestructura de los servicios básicos. Informe técnico.

Diagnóstico en relación con la situación actual y con el modelo urbano propuesto

- Evaluación de las demandas que cada una de las localidades tiene respecto de la habilitación de tierras.

- Determinación de cómo ha sido la adecuación respecto de la normativa vigente.
- Análisis de las distorsiones según la vocación de cada una de las áreas.
- Se desarrollaron trabajos de gabinete y de campo con el fin de determinar situaciones problemáticas, diagnosticar los estados de hecho y previsible.

Abordaje de las tendencias y los procesos relevados

El abordaje está orientado a definir un diagnóstico que requirió una puesta en relación de las distintas lecturas parciales o sectoriales. Este tipo de elaboración se relaciona prácticamente sin solución de continuidad con las elaboraciones precedentes (reconstrucción de procesos e identificación de tendencias), y pueden ser vistas todas ellas como constitutivas de una única operación compleja.

Propuesta del Modelo de Ordenamiento Territorial

- Plano del modelo urbano propuesto.
- Plano comparativo del modelo urbano existente y del urbano propuesto.
- Identificación de áreas de intervención y acciones
- Listado de puntos/temáticas por actualizar de las normativas existentes y/o nueva propuesta.
- Abordaje de los objetivos consistentes en la formulación de lineamientos generales de actuación (arquitectónico-urbanísticos, productivo-turísticos, su apoyatura legal y económica).
- Propuesta de modelo normativo respecto de actuaciones sobre el territorio.
- Bases normativas de posible aplicación.

Fundamentos

La moderna organización del territorio provincial de Entre Ríos (catastro, planos de colonias, ejidos) comenzó por la acción institucionalizadora del general Justo José de Urquiza a mediados del siglo XIX. La organización político institucional quedó plasmada en la Constitución Provincial (actualmente en proceso de reforma) y en la Ley 3.001, o de Municipios. Este sistema está conformado por municipios de 1º y 2º categorías, y el Centro rural de población.

Los antecedentes más recientes de experiencias de planificación están vinculados al Instituto Autárquico de Planeamiento y Vivienda (IAPV) del Gobierno de Entre Ríos, que inaugura con una visión contemporánea el proceso de planificación del territorio en la década de 1960; pero su acción –y la que se continúa en décadas siguientes– plantea una visión limitada a los territorios urbanos y suburbanos periféricos, a las grandes ciudades y sus aglomerados.

Un antecedente importante es el trabajo que se realizó a través del CFI 1994-1995 llamado *Programa de Ordenamiento Urbano en Localidades Intermedias*, que involucró a 16 localidades, entre ellas a Hernandarias, Federal, Feliciano, Victoria, Ibicuy, Villa Paranacito, San Jaime de la Frontera, Bovril, La Paz, Gualaguay, Villaguay, Rosario del Tala, Colón, San José, San Salvador y Basavilbaso.

Este programa no desarrollaba una normativa para cada localidad, sino que avanzaba en una zonificación de las áreas urbanas que permitía a posteriori establecer una norma genérica; pero en la mayoría de los casos, y por no contar con profesionales idóneos, no pudo concretarse.

En la actualidad, esta discontinuidad de la acción, además de las tensiones económico-inmobiliarias de los últimos años, ha derivado en fuertes desequilibrios sociales, económicos y ambientales, a lo que se suma una creciente

demanda de tierras. De allí la importancia de analizar la capacidad de autogestión y las posibilidades de generar o potenciar formas de organización superadoras.

Una problemática de estudio así definida genera además un necesario interés en la conformación de una red articulada de centros urbanos de distintas escalas que podrían ejercer roles de mediadores, filtros o atenuadores frente a los procesos de concentración en las grandes áreas metropolitanas. Los centros urbanos constituyen, así, un patrimonio que merece ser preservado, protegido y potenciado mediante estrategias de desarrollo local.

A su vez, y en respuesta a la necesidad de generar nuevas capacidades de programación y de articulación entre el Estado y la sociedad civil, esta red puede contribuir a un laboratorio adecuado para desarrollar nuevas prácticas de ejercicio de gobernabilidad y de ciudadanía, así como para potenciar estrategias de generación de entornos más sostenibles y equitativos.

En ese sentido, este proyecto se propone avanzar en la generación de una base de conocimientos de las problemáticas de orden físico de la realidad urbana (de mediana y pequeña escala) con relación al entorno rural de su región y en la definición de herramientas disciplinares de abordaje de dichas problemáticas.

Antecedentes

Resulta necesario abordar el estado actual del conocimiento sobre el tema en dos niveles interrelacionados: el del contexto global y el local.

En el contexto global, las nuevas condiciones se constituyeron en el detonante de una redistribución general de la actividad en el territorio, al mismo tiempo que las diferentes actividades y los sistemas locales permiten percibir un escenario lleno de exigencias en términos de

eficiencia productiva y competitividad, y han promovido un redescubrimiento de la misma dimensión territorial.

El avance de la globalización implica mayores exigencias para todos los sistemas económicos espaciales, que requieren estrategias y políticas específicas de desarrollo territorial y no solamente orientaciones genéricas, que se limitan a combinar las insuficientes (aunque necesarias) políticas de nivel macroeconómico con las propuestas a favor de la inserción en algunos nichos dinámicos. No se puede considerar que únicamente de ello se derive la necesaria introducción de innovaciones tecnológicas y organizativas en la adaptación de la infraestructura (conectiva, ambiental), los sistemas productivos y el tejido social local.

El territorio debe ser contemplado así como un recurso específico y un actor principal del desarrollo económico, y no únicamente como mero espacio o marco de las actividades económicas o sociales.

En lo referente al contexto local, estas localidades cuentan con una normativa básica o con zonificaciones de las plantas urbanas, pero sus realidades experimentan importantes tensiones de reacomodamiento como consecuencia de la devaluación monetaria y de la reinserción del país en los mercados tradicionales, además del surgimiento de nuevos mercados.

A la vez, esta propuesta se formula en un momento en el cual se pueden verificar las consecuencias de un marcado descuido en la atención por el territorio y el sistema de asentamientos en sus diferentes escalas en cuanto objeto de las políticas públicas; descuido que se manifiesta, en los planos provinciales, en un significativo retraso de los estudios sobre el proceso de urbanización, sus impactos sobre el territorio y su relación con las diferentes transformaciones socioeconómicas propias de la región.

La presente investigación se propone indagar en las tendencias de reestructuración verificadas en los componentes intermedios del sistema urbano-territorial de la provincia de Entre Ríos, e identificar los ajustes en sus roles, producto de las transformaciones experimentadas en las dimensiones socio-económica y ambiental durante ese período.

En efecto, luego de un período de producción sostenida de estudios territoriales¹, desde hace varios años se verifica una marcada reducción de los estudios sobre el conjunto del territorio provincial, y que en cambio cobran mayor relevancia aquellos realizados por iniciativa local, muchas veces vinculados a la planificación estratégica (en particular, en los centros urbanos de mayor jerarquía).

Sin embargo, tanto la necesidad de identificar el impacto no planificado de esas mutaciones sobre los procesos de concentración (o desconcentración) poblacional y de crecimiento (o decrecimiento) urbano, como el mejoramiento de la eficiencia en la utilización del capital infraestructural y social disponible, hacen necesario un conocimiento profundo de las lógicas subyacentes a esos procesos, y requieren a su vez de nuevas interpretaciones para registrar los rasgos propios que adquieren en los sistemas urbanos específicos. Por ello, se pretende avanzar sobre esta actual carencia de estudios territoriales sistemáticos, considerando que toda reflexión operativa sobre el mejoramiento de la calidad de vida y la generación de oportunidades de desarrollo social es inescindible de su inserción en las lógicas de construcción del territorio.

Objetivos, alcances y beneficios

Objetivo general

- Optimizar la calidad de vida y ordenar el crecimiento en las ciudades intermedias y pequeñas: Viale, Ceibas, Liebig, Sauce de Luna, Villa Urquiza y Aranguren.

Objetivos específicos

- Avanzar sobre la actual carencia de estudios territoriales sistemáticos, considerando que toda reflexión operativa sobre el mejoramiento de

1. Entre los que merecen destacarse algunas publicaciones coordinadas por la Dirección General de Planeamiento Territorial sin registro como *Norte Entrerriano: Bases para el Desarrollo*, 1992; *Vinculación Física Victoria-Rosario*, s.f. y de la Dirección Provincial de Estadística y Censos (ambas reparticiones dependientes de la Subsecretaría de Planificación y Control de Gestión): *municipios de Entre Ríos*, relevamiento 1992.

la calidad de vida y la generación de oportunidades de desarrollo social es inescindible de su inserción en las lógicas de construcción del territorio.

- Detectar, explorar y plantear instrumentos de actuación sobre determinadas problemáticas comunes a estas localidades.
- Definir una norma base para el desarrollo de centros pequeños que les permita un crecimiento ordenado, racionalmente sustentable desde lo económico, social y ambiental.
- Instalar un pensamiento estratégico sobre el destino regional; es decir, para el caso y en los términos antes planteados, aceptar que la gestión y la ordenación del territorio –en la escala que se defina– conforman un proceso continuo de deliberación entre los actores nacionales, regionales, locales y empresarios privados para definir las modalidades, instrumentos y medios que posibiliten una correcta actuación, en términos de acondicionamiento del territorio.
- Programar acciones que permitan la optimización de recursos públicos.
- Mejorar la calidad de vida en términos generales y, en particular, en lo referente a problemáticas especiales como áreas vulnerables por riesgo ambiental, hídrico, etc.

Alcance final previsto

- Elaboración de un documento diagnóstico del estado de situación de las localidades objeto de este estudio en relación con estudios preexistentes, normativas vigentes, etc.
- Determinación de los instrumentos de actuación sobre el territorio para cada caso y elaboración de un menú genérico de disposiciones que establezca pautas de crecimiento ordenado del territorio.

Beneficios a corto y mediano plazo

Contar con un instrumento de ordenamiento del territorio permitirá:

- Promover el desarrollo sustentable de la localidad, teniendo como base el desarrollo humano y social articulado con lo económico productivo.
- Orientar el crecimiento urbano.
- Promover áreas urbanas con características particulares (turísticas, paisajísticas, industriales, etc.).

Contexto provincial

Los aspectos que se desarrollan a continuación fueron tomados a modo de síntesis, por ser considerados los más relevantes de la provincia, tanto en importancia, como en influencia para comprender el contexto regional en el cual se insertan las localidades estudiadas.

Los datos expresados forman parte de diversas fuentes de información, pero principalmente de la presentación sobre la Producción de la Provincia y Microregiones, del Ministerio de la Producción, Subsecretaría de Desarrollo y Planeamiento Estratégico, y del trabajo desarrollado en el Diagnóstico Ambiental de la Provincia de Entre Ríos de la Secretaría de Medio Ambiente, Gobierno de Entre Ríos.

Datos Generales

Ubicación²: De la composición geográfica de la provincia, se desglosan los siguientes datos:

Extensión total: 78.781 km² –78.781.000 ha–

2,1 %	total país
77 %	tierra firme
20 %	islas y delta
3 %	agua (arroyos y ríos)

Clima

Norte: Subtropical sin estación seca.

Resto: Templado pampeano o húmedo de llanura.

Régimen Térmico Templado: Media diaria anual 18,2 °C.

Amplitud térmica enero - julio 12,7 °C.

Precipitaciones: Media anual 900-1200 mm.

Vientos: Otoño - invierno: predominantes del Sur y Sudeste. Primavera - verano: predominantes del Norte, Noroeste, Este y Sureste. Viento del suroeste o Pampero llega

generalmente acompañado de tiempo fresco y soleado. Viento del sudeste o Sudestada llega generalmente acompañado de lluvia, temporal, llovizna, tormenta eléctrica.

Suelos³

La topografía de la provincia es ondulada, de alturas no superiores a los 100 metros; denominadas Cuchillas, determinan divisoria de aguas con pendientes hacia los ríos Paraná, Gualeguay y Uruguay.

Los suelos cuentan con horizontes subsuperficiales muy densos y poco permeables.

La provincia se encuentra afectada en un 40% del territorio con síntomas de erosión hídrica en grado diverso, y un 34% posee alta susceptibilidad a procesos erosivos.

Población⁴

Censo de Población 2001: 1.158.147 habitantes, representa el 3,2 % del país.

Crecimiento intercensal 1.991/2.001: 8,8 %.

Densidad: 14,7 habitantes/km². La densidad en el territorio nacional es del 9,8 habitantes/km².

Educación⁵

- 1.190 establecimientos de Educación General Básica (EGB 1/2/3-común) obligatoria (9 años).
- 352 establecimientos 2 años posteriores a EGB.
- 43 Escuelas Técnico-Industriales y 25 Escuelas

3. Fuente: INTA

4. Fuente: Dirección General de Estadísticas y Censos. Gob. de Entre Ríos

5. Fuente: Consejo General de Educación. Gob. de Entre Ríos

2. Fuente: IGM. Instituto Geográfico Militar.

Agrotécnicas, con una matrícula de 22.400 alumnos aproximadamente.

Ofertas académicas superiores

- Universidad Nacional de Entre Ríos – UNER. Estatal, con unidades académicas en distintas ciudades de la provincia.
- Universidad Adventista del Plata. Privada, ubicada en el Departamento Diamante.
- Universidad Tecnológica Nacional – UTN. De gestión estatal. Unidades académicas en Concepción del Uruguay, Concordia y Paraná.
- Universidad Autónoma de Entre Ríos – UADER. Estatal con unidades académicas en varias ciudades.
- Universidad La Fraternidad – Universidad de Concepción del Uruguay. De gestión privada, con unidades académicas en Concepción del Uruguay, Gualeguaychú y Paraná.

Infraestructura

Infraestructura de apoyo al transporte

Red Vial⁶

- 2.611 kilómetros de rutas pavimentadas (nacionales y provinciales).
- 3.138 kilómetros de rutas mejoradas.
- 22.450 kilómetros de caminos naturales.
- 24.150 hectáreas por kilómetro de ruta asfaltada.
- 1.596 kilómetros de caminos nacionales.
- 26.606 kilómetros de caminos provinciales.

Ferrovial

- 2.704 km, longitud Red Ex-Ferrocarril Urquiza concesionado a All Mesopotámico, de capitales brasileños.
- Recorre la Mesopotamia, vincula a la República Oriental del Uruguay por Salto Grande y a Brasil por el puente de Paso de los Libres (Provincia de Corrientes).

6. Fuente: Dirección Provincial de Vialidad. Gob. de Entre Ríos

Fluvial

Hidro vía Paraná-Paraguay: Sistema navegable principal de la provincia y del Litoral. Es uno de los elementos de cohesión socio-económico de los países sudamericanos que conforman la Hidrovía: Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina, Uruguay.

Comienza en Puerto de Cáceres (Brasil), transcurre sobre el río Paraguay, Paraná y de la Plata con una extensión de 3.442 km.

Puertos

- Capacidad de almacenaje en puerto 143.300 t.
- La provincia cuenta con 3 puertos con administración descentralizada:
 - o Diamante: de ultramar, con acceso de 25 pies y tránsito y operación nocturna.
 - o Ibicuy: acceso de 30 pies, con depósito a cielo abierto, galpones.
 - o Concepción del Uruguay: acceso de 21 pies, playas a cielo abierto, muelle renovado, elevador terminal, galpones, depósitos de combustible.

Red Eléctrica⁷

- 1.031 km de tendido de 132 kv
- 12 estaciones transformadoras AT/MT
- 2.250 km de 33 kv
- 74 subestaciones transformadoras MT/MT
- 7.715 km de 13,2 kv
- 7.940 km subestaciones transformadoras MT/BT
- 4.694 km de 380 y 220 v

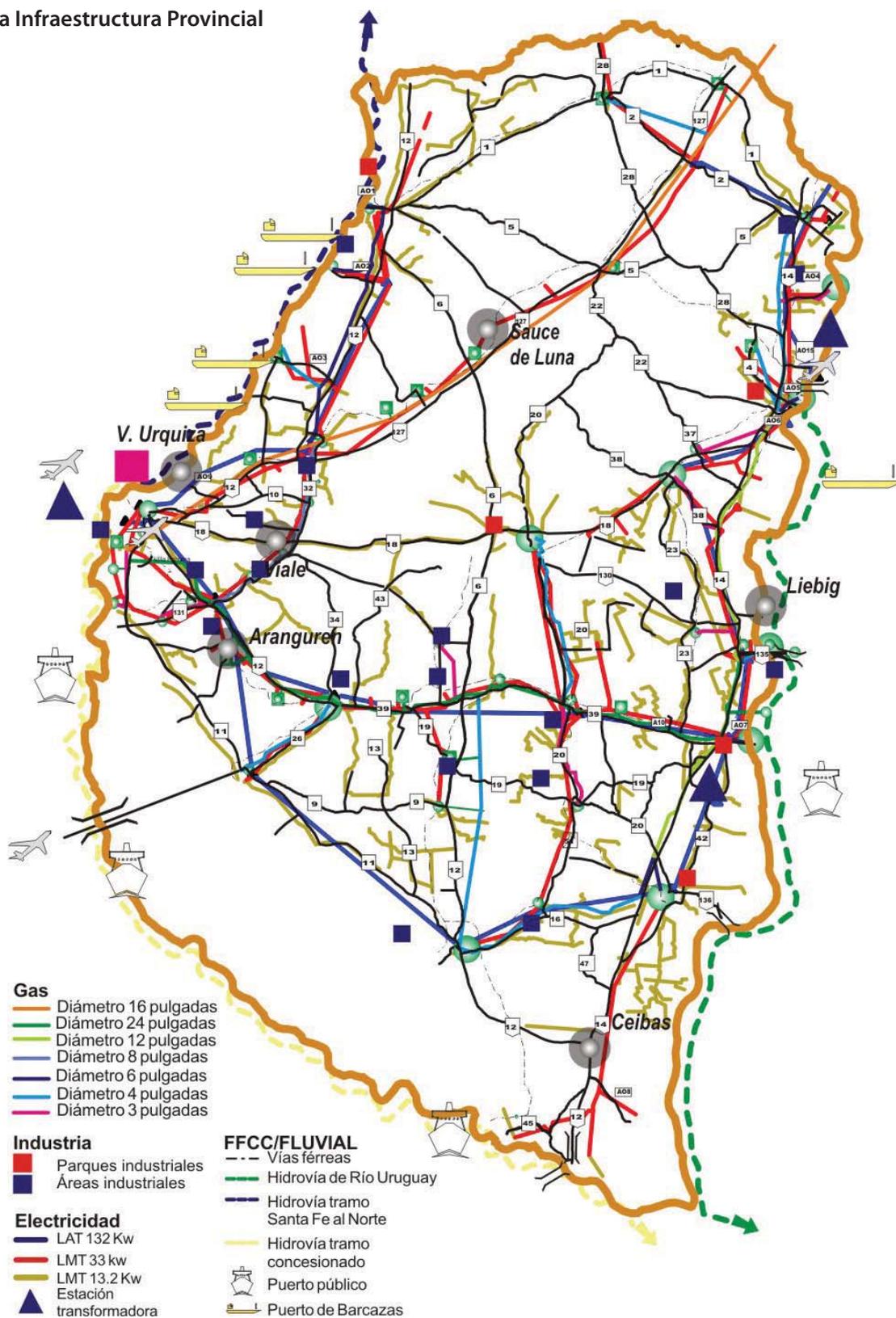
El 89% de la distribución es por redes rurales. Existen 19 cooperativas de distribución; 3 urbanas (Concordia, Gualeguaychú y La Paz); las restantes, en áreas rurales.

Fuentes de energía

Represa Salto Grande en el Departamento Concordia. Central hidroeléctrica de administración binacional Argentina y Uruguay. Produce 1.418.000 kw de potencia

7. Fuente: ENERSA

Mapa Infraestructura Provincial



Fuente: Ministerio de la Producción, Gobierno de Entre Ríos.

instalada, con suministro de hasta 5.444.000 MWh; de estos valores, corresponden a la Argentina cerca del 60%.

Gas⁸

Ø24" - Gasoducto en el cruce del río Paraná en Aldea Brasileira, Departamento Diamante, para la provisión de gas natural en territorio entrerriano.

Ø16" y Ø12" - Gasoducto para distribución interna.

30 localidades asistidas, 8 en proyecto de ejecución y 20 con proyectos en elaboración. Existe extensión para el cruce hacia la República Oriental del Uruguay y República Federativa de Brasil.

Aspectos económico-productivos

Sectorización de la Producción Primaria Provincial ⁹

Agrícola Ganadera: posee buenos recursos naturales, agrícola por excelencia, también tambos y ganadería de engorde.

Ganadera: suelos de alto contenido en arcillas y condiciones estructurales que limitan su uso agrícola. Predomina el monte natural con especies xerófilas de los géneros *Celtis* sp., *Prosopis* sp., etc., con aptitud netamente ganadera (cría).

Citrícola Forestal: de suelos arenosos y arenosos rojizos dedicados a la citricultura. En esta zona y más hacia el centro de la Provincia, se cultiva arroz bajo riego.

Ganadero Agrícola: presenta una mayor participación de la ganadería.

Delta: con características muy particulares de producción (pastoreo ocasional y forestación con salicáceas).

Aspectos Agropecuarios

Según el diagnóstico ambiental de la provincia de Entre Ríos de diciembre de 2008, realizado por la Secretaría de Medio Ambiente:

"Tradicionalmente Entre Ríos ha sido una Provincia ganadera, caracterizada por un sistema de explotación extensiva.

Desde la década del 90 en adelante, esta tradicional estructura ha ido cambiando progresivamente. La ganadería bovina ha perdido importancia relativa dentro del PBA frente a la agricultura, y la avicultura ha desplazado decididamente a la ganadería bovina dentro de las actividades productivas de origen animal. Mientras la producción de carne aviar, que es el primer rubro pecuario dentro del Producto Bruto Agropecuario de la Provincia, con una participación de cerca del 29% del total, tuvo desde sus inicios como industria coordinada, un perfil netamente intensivo; la producción de carne vacuna dependió de la base pastoril de su dieta, con un formato típicamente extensivo. Esta modalidad productiva está cambiando, dando paso a la instalación de feedlots que concentran un importante número de cabezas en un espacio reducido.

Actualmente, la agricultura aporta más del 40% del Producto Bruto Agropecuario, lo que revela la dimensión de ese sector productivo. En la campaña 2007/2008, ocupó un poco más de 2 millones de hectáreas bajo cultivo. En muchos casos, la actividad agrícola se desarrolla desplazando a otras actividades productivas y provocando, en la mayoría de los casos, significativas modificaciones en términos de la diversidad propia de los ambientes naturales en contraste con el ambiente simplificado del cultivo agrícola.

Más del 60% de la superficie agrícola se explota según las figuras de arrendamiento, aparcería o uso ocasional. Este dato es reflejo del profundo cambio socio cultural y económico.

En este marco el cultivo de la soja cobra un papel dominante desplazando a otros cultivos o actividades como el caso de la ganadería bovina. Con una tendencia al monocultivo que se ha vuelto preocupante por sus demostradas consecuencias negativas sobre el ambiente. Según datos de la Dirección de Agricultura de la provincia en la campaña 2007/08 se emplearon 201.140 toneladas de fertilizantes, 10.115.222 litros de herbicidas y 2.146.251 litros de insecticidas, en promedio un 10% más que en la campaña precedente.

Es destacable que en forma creciente la sustentabilidad de la producción de alimentos, esto es el equilibrio entre producción y conservación de los recursos naturales empleados, es un elemento insoslayable dentro de los

8. Fuente: Secretaría de Energía. Gobierno de Entre Ríos.

9. Fuente: INTA

planteos productivos. Hoy la sustentabilidad de la producción está dejando de ser una opción para las empresas, transformándose paulatinamente en una exigencia [...]”¹⁰

Por lo que se expone en el textual anterior, pareciera que la provincia pretende asumir un compromiso en este sentido, mediante la interacción pública y privada, a fin de brindar incentivos a los productores para la adopción de prácticas sustentables.

No obstante, aun con los avances realizados en cuanto a ordenamiento territorial, “sostener un modelo productivo de alimentos y materias primas agropecuarias que responda a las premisas de ser ambientalmente sustentable, económicamente redituable y éticamente compartido por el conjunto de la población” encuentra, en las pequeñas y medianas localidades, los componentes que podrían considerarse como actores esenciales por el contacto y relación directa con el medio agropecuario provincial. Además, son las más estrechamente

afectadas, positiva o negativamente, por este tipo de actividad que envuelve estos núcleos urbanos sin fuelles de por medio y en los cuales se desarrollan la mayor cantidad de actividades relacionadas, tanto en los aspectos comerciales como en los técnicos y educativos.

Estas localidades suelen ser el reflejo más fiel de los vaivenes económicos y de las políticas adoptadas a nivel nacional y provincial. Sus bases económicas tienden a ser simples, y a adoptar un perfil predominante sobre el cual se desarrolla la vida urbana y el territorio aledaño. Si bien la mayoría tiende a diversificar la base productiva, los cambios en el perfil dominante se traducen de forma sustancial con efectos mucho más amplios y visibles por la escala de estos lugares.

Desarrollo Rural y Asistencia a Productores

Acuerdo complementario entre la Secretaría de la Producción – INTA Regional Entre Ríos:

- *Proyecto PROFAM y Minifundio*: 22 grupos; alcance provincial; actividades: granja, horticultura, tambo, ovinos, apicultura, ganadería,

10. Diagnóstico Ambiental de la Provincia de Entre Ríos. Diciembre 2008. Secretaría de Medio Ambiente. Gobierno de Entre Ríos. Consejo Federal de Inversiones.

Composición del Producto Bruto Agropecuario de la provincia de Entre Ríos. Año 2007 (en pesos) y comparación con año 2005

SECTORES	2.005	2.007	PORCENTAJES
Agricultura	1.926.196.580	2.032.128.332	94 %
Avicultura	683.286.130	1.342.136.010	51 %
Ganadería Bovina	646.761.331	827.613.434	78 %
Lechería	95.632.081	163.408.248	58 %
Citricultura	112.466.893	149.015.763	75 %
Apicultura	60.260.200	83.648.739	72 %
Silvicultura	33.173.978	51.641.278	64 %
Ganadería Ovina	11.051.600	14.800.000	74 %
Horticultura	12.090.539	12.087.624	- 1 %
Ganadería Porcina	3.304.053	8.974.140	37 %
Cunicultura	3.304.053	905.795	- 27 %
VALOR TOTAL	3.587.707.212	4.686.359.363	76 %

Fuente: CRER. INTA

quesería, forestal, etc.; involucra alrededor de 1.250 familias.

- Programa GISER (Grupos de Intercambio Solidario Entre Ríos): 37 grupos, diversidad de producción primaria; alcance provincial; alrededor de 400 productores (mayo 2006).

Programa Apícola

- Aplicación de la Ley Provincial de Apicultura 7.435/84.
- Registro Nacional de Productores Apícolas: Resolución SAGPyA 283/01 inscripción de productores.
- Laboratorio Entrerriano de Miel, servicio al productor de análisis de origen botánico, físico-químicos y sanitarios.
- Fiscalización y registración de salas de extracción de miel en toda la provincia.

- Promoción y seguimiento de los Grupos GISER y Cambio Rural apícolas, articulación con los técnicos y productores, capacitación.
- Ejecución del Sistema de Aseguramiento de Miel Entrerrianas en el marco del Convenio Gobierno de la Provincia – INTA.
- Relevamiento y actualización de datos estadísticos del sector.

Producción Lechera

- Producción en litros: Año 2004: 278.343.680 / Año 2005: 304.640.769
- 262.273 ha ocupan los establecimientos dedicados a tambo y un rodeo de 161.175 cabezas.
- 1.806.000 l/día la capacidad instalada de la industria lechera. 44 plantas fabriles.
- 57.878.143 U\$S FOB exportados en 2005, el 6,8 % del total provincial + 29,4 % respecto de 2004.

Actividad Bovina. Cantidad de animales por departamento.

DEPARTAMENTO	CANTIDAD DE ANIMALES	PORCENTAJES
Colón	(198.425,00)	4 %
Concordia	(193.198,00)	4 %
Diamante	(147.043,00)	3 %
Federación	(257.147,00)	5 %
Federal	(420.226,00)	9 %
Feliciano	(244.405,00)	5 %
Gualeguay	(307.620,00)	7 %
Gualeguaychú	(462.378,00)	10 %
Islas	(257.347,00)	5 %
La Paz	(445.435,00)	9 %
Nogoyá	(279.208,00)	6 %
Paraná	(267.481,00)	6 %
Tala	(179.703,00)	4 %
Uruguay	(294.515,00)	6 %
Victoria	(193.635,00)	4 %
Villaguay	(474.994,00)	10 %
San Salvador	(79.397,00)	2 %
TOTAL	(4.702.157)	

Fuente: FUCOSA

Aspectos Industriales

“Según el padrón elaborado en 2001 por la Dirección de Industrias, existen 3.872 unidades industriales en Entre Ríos. De ese total 1.372 han expresado su vocación de ser consideradas industrias; pero de dicha cantidad, menos de un centenar han presentado la documentación necesaria para obtener el permiso de funcionamiento. Por otro lado, en la provincia se viene dando en forma paulatina un ordenamiento de las radicaciones industriales en áreas específicas. Las ciudades que poseen parques industriales (Paraná, Gualeguaychú, Concordia, Concepción del Uruguay, Villaguay y La Paz) y las que tienen áreas industriales (Chajarí, Federación, Crespo, Ramírez, Gualeguay, Colón, Santa Elena, María Grande, Rosario del Tala, Urdinarrain, Maciá, Nogoyá, Seguí, Villa Elisa, Oro Verde, Gobernador Mansilla, Basavilbaso, Larroque y Viale).

Respecto de la producción de carne intensiva, considerada como producción industrial, evidencia el desplazamiento de la frontera agrícola sobre los campos ganaderos promoviendo la aparición de los conocidos feedlot. En los registros aparecen 81 establecimientos que alojan un total no establecido de vacunos en proceso de engorde intensivo, de los cuales el 63% se ubica en la costa del río Paraná. Mientras que los establecimientos de producción de carne avícola (2.490 granjas)

están mayoritariamente ubicados en la costa del río Uruguay.

En cuanto a las implicancias ambientales de la actividad industrial, los efluentes son portadores de materias orgánicas, inorgánicas y microbianas que pueden dar lugar a afectaciones de importancia del agua en particular y el ambiente en general. Menos de un centenar de empresas tienen su permiso ambiental otorgado sobre un total de 4.000, según datos de la Dirección de Industrias.

Se consideran las siguientes actividades con incidencia ambiental: industrias de faena animal; curtiembres; impregnación de maderas; fábrica de acumuladores;

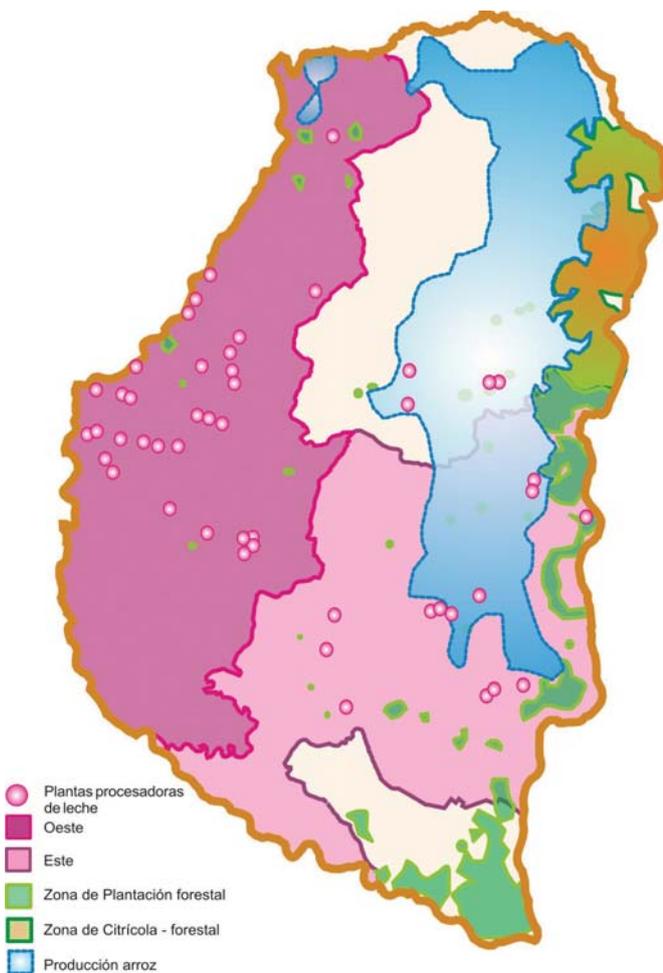
industrias químicas y laboratorios de especialidades medicinales, humanas y veterinarias; industrias productoras de pasta de papel y cartón; y fundición de metales [...]:¹¹

Aspectos Turísticos

“La actividad turística tiene una estrecha relación entre la actividad productiva humana y el medio natural. Si bien se mantiene una gran importancia de los centros tradi-

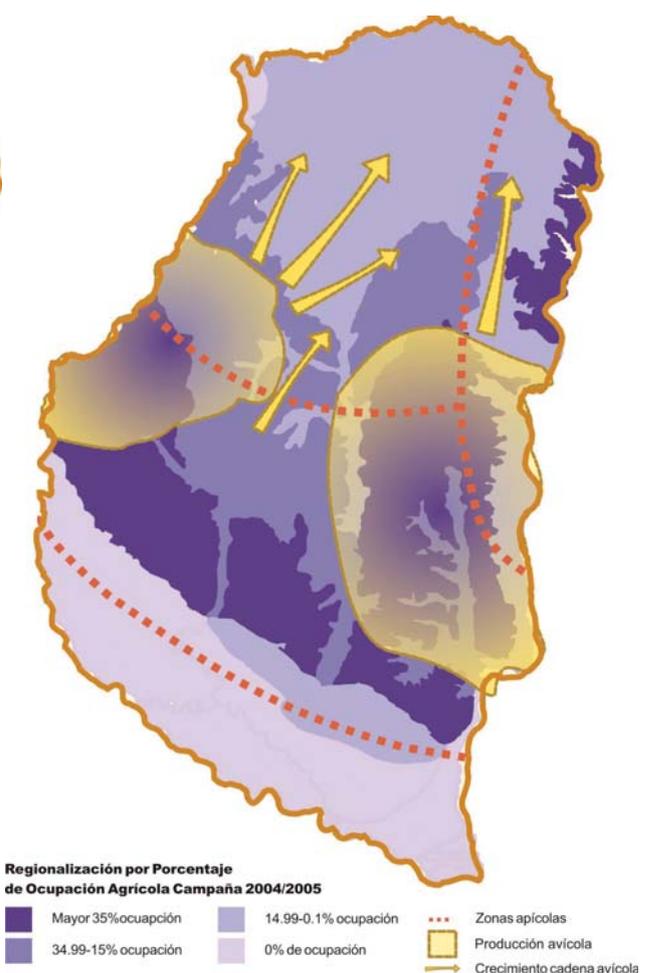
11. Diagnóstico Ambiental de la Provincia de Entre Ríos. Diciembre 2008. Secretaría de Medio Ambiente. Gobierno de Entre Ríos. Consejo Federal de Inversiones.

Mapa Productivo



Fuente: Ministerio de la Producción. Gobierno de Entre Ríos

Ocupación Agrícola campaña 2004/05



Fuente: Ministerio de la Producción. Gobierno de Entre Ríos

cionales del turismo, se ha desarrollado con gran ímpetu un tipo de turismo relacionado con el conocimiento científico, y el llamado ‘turismo de aventura’ donde la relación con el ambiente natural es más intensa.

Actualmente, se encuentra en discusión la capacidad de la actividad turismo como ‘industria limpia’, poniendo en tela de juicio varios aspectos de este rubro.

No obstante, el turismo es la actividad que crece con más fuerza y ritmo sostenido en los últimos años, siendo el mayor productor de este servicio la costa del río Uruguay, condición que será potenciada con la inminente finalización de la Autopista Mesopotámica, en la hoy Ruta Nacional Nº 14.

Este creciente fenómeno deberá ser analizado y normado a la luz de criterios de sostenibilidad, dado que el medio ambiente no es neutro al abordaje turístico. Entre los efectos negativos está el incremento de la utilización de los suelos, el agua y la energía.

En cuanto al uso del agua como facilitadoras de la actividad turística, se destacan las de uso termal, que han cobrado importancia en los últimos años. El volumen de agua de los complejos termales alcanza un caudal de 1.584 m³/hora, lo que significa que potencialmente se extraen catorce millones de m³ de agua por año de los

acuíferos subterráneos y se vuelcan en los superficiales. Los investigadores coincidieron en decir que en el estudio de la incidencia de la actividad turística en términos ambientales en nuestra provincia está casi todo por hacer y que la directa relación entre turismo y ambiente exige atención del Estado para regular la utilización de los recursos naturales con fines turísticos y prevenir las consecuencias negativas. Es destacada la potente presencia de la Región Río Uruguay en el desarrollo turístico – termal.¹²

Normativas de aplicación provincial

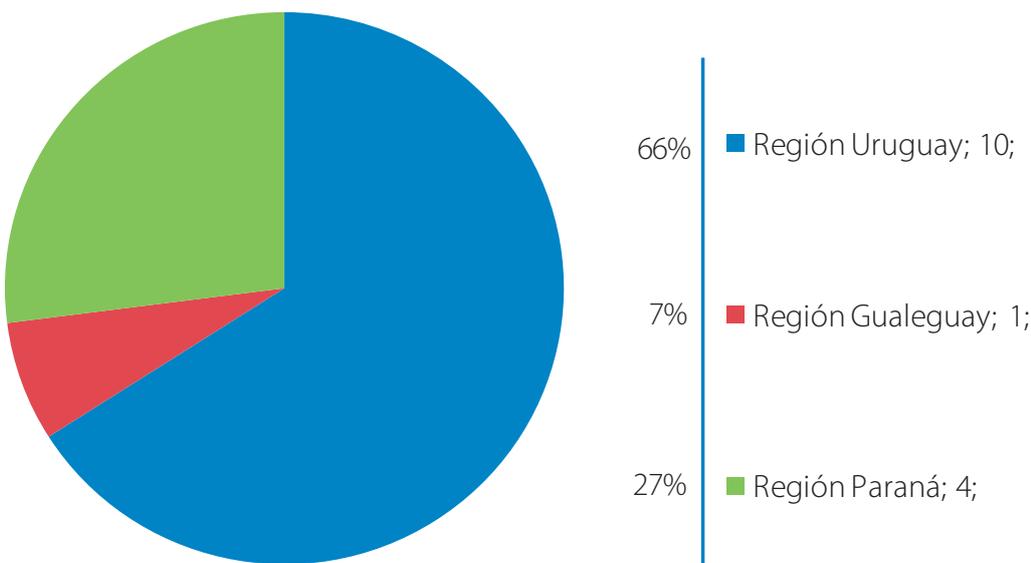
Ley de creación de Municipios Nº 3.001: Ley destinada a la definición de categorías y creación de municipios.

Ley de Conservación de Suelos Nº 8.318: Fomenta la conservación y manejo de suelos. El grado de cumplimiento de esta Ley tiene como beneficio la reducción del Impuesto Inmobiliario Rural.

Ley de Aguas Nº 9.172: Ley de regulación del uso racional y económico de las aguas, a través del Consejo Regulator

12. Ibidem

Distribución Regional de las Termas Entrerrianas



del Uso y Fuentes de Agua (CORUFA) conformado por el Estado y Organizaciones intermedias. En su formulación se contemplan las siguientes áreas de conservación:

- de conservación y manejo voluntario (promoción).
- de conservación y manejo obligatorio (degradación creciente).
- de conservación y manejo experimentales (investigación y adaptación de tecnologías).

Reglamentación de la Ley de Aguas Nº 9.172, Decreto Nº 7547 SPG. Año 1999

Ley Línea de Ribera Nº 9.008. Año 1996: Ley destinada a la definición y demarcación de la línea de ribera y mapas de zonas de riesgo hídrico, en los ríos Paraná, Uruguay e interiores navegables de la provincia de Entre Ríos.

- 1) La definición y demarcación en el terreno y en cartografía, y la preparación de mapas de zonas de riesgo que incluyan:
 - a) la delimitación de zona prohibida;
 - b) la delimitación de zonas con restricciones severas;
 - c) la delimitación de zonas con restricciones parciales;
 - d) la delimitación de zonas de advertencia y
 - e) los deslindes a que se refiere el Artículo 2.750 –2º párrafo– del Código Civil Argentino;
- 2) La incorporación a la zonificación de áreas de conservación de fauna y flora silvestre;
- 3) La obligatoriedad de evaluar el impacto ambiental y el procedimiento correlativo de las obras y trabajos por ejecutar, que deberá ser determinado por la autoridad de aplicación, concordante a la importancia de las obras y
- 4) La imposición, a los beneficiarios, de la costa de construcción, mantenimiento y operación de las obras de control, defensa o saneamiento de inundaciones.

Ley Comité de Cuencas y Uso del Agua Nº 9.757: Creación del comité con la finalidad de generar condiciones y proyectos que aseguren la integración regional y provincial, y la explotación racional de las obras hidráulicas

y del aprovechamiento sustentable del agua de dominio público.

Ley de Atajerrepuntes Nº 8.534: Destinada a regular la construcción y mantenimiento de obras de endicamientos para defensa y manejo de aguas correspondientes a zonas ubicadas en ríos, arroyos, canales y anegadizos que tengan por destino evitar inundaciones en caso de repuntes de las aguas.

Ley de bienes arqueológicos Nº 9.686/06: "Es Patrimonio Arqueológico todo espacio, real o potencial, descubierto o por descubrir, ubicado en la superficie o subsuelo terrestre, lecho o subsuelo bajo aguas jurisdiccionales provinciales, donde existan restos o cosas, muebles y/o inmuebles y/o vestigios de cualquier naturaleza que puedan proporcionar información sobre los grupos socioculturales que habitaron la provincia desde épocas precolombinas hasta épocas históricas recientes".

Ley de creación del Sistema Provincial de Áreas Naturales Protegidas Nº 8367: Tiene como objeto proteger y conservar muestras de la totalidad de los ambientes naturales representativos de unidades biogeográficas existentes en el territorio provincial, que se deben sustraer y restringir de la libre intervención humana, conservándolos a perpetuidad y que podrán destinarse a investigaciones científicas, educación y goce de presentes y futuras generaciones.

Código Rural de Entre Ríos. Ley Nº 1.509: Los establecimientos rurales se dividen en ganaderos, agrícolas e industriales.

Son establecimientos ganaderos los destinados a la cría, invernada, pastoreo o mejora de raza de ganados de cualquier especie que sean.

Son establecimientos agrícolas los destinados al cultivo de tierras, en cualquier forma que sea.

Son establecimientos industriales los que tienen por objeto la elaboración de materias animales, vegetales y minerales.

Forman parte de los establecimientos ganaderos, el campo, los cercados, los ganados, las poblaciones, los

cultivos para el consumo, los árboles, los bosques, los instrumentos y aparejos, los corrales y demás accesorios. Forman parte de los establecimientos agrícolas, el terreno, sementeras, los cereales, las legumbres, las hortalizas, las plantas, los árboles y en general todas las producciones agrícolas, los animales, los instrumentos, los útiles, máquinas y poblaciones de tales establecimientos. Forman parte de los establecimientos industriales, el terreno, los edificios, las máquinas y los útiles propios de cada industria o manufactura, los animales y los elementos y combustibles para la locomoción.

Reglamentación de Alojamientos Turísticos Ley 7.360, decreto Ley 7.205, Decreto 3.024/83 y modificatorios 433/84 y 5.029/87: Los establecimientos comerciales definidos como alojamientos turísticos que funcionan en la provincia y los que puedan establecerse en el futuro, que ofrezcan normalmente hospedaje o alojamiento en habitaciones amobladas por períodos no menores al de una pernoctación.

Se define como alojamientos turísticos a los siguientes establecimientos:

TIPO DE ESTABLECIMIENTO	CATEGORÍA EN ESTRELLAS
Hoteles	1, 2, 3, 4 y 5
Moteles	1, 2 y 3
Hosterías	1, 2 y 3
Bungalows	1, 2 y 3
Apart-hotel	
Residenciales "A" y "B"	

Los mismos tienen requisitos mínimos para la homologación en cualquier tipo de establecimiento turístico categorizado por estrellas y clasificados en A y B. Queda prohibido el uso de las denominaciones establecidas para los establecimientos no inscriptos en el Registro Hotelero Provincial.

Ley de Pesca Nº 4.892/70: Reglamentar "toda actividad que directa o indirectamente se relacione con la multiplicación, disminución o modificación de la fauna o flora acuática", según menciona su artículo primero.

Esta norma considera como tal a las especies "que viven permanentemente en el agua o transitoriamente fuera de ella durante el refluo", y como pesca define a "todo acto de apropiación y aprehensión de sus ejemplares, cualquiera sea el sistema o medio que se utilice".

En ese marco, establece una serie de reglas dirigidas a preservar las especies de los abusos y la depredación. Entre las disposiciones, prevé el otorgamiento de un permiso de pesca por parte de la Dirección de Recursos Naturales, a partir de proveer al solicitante de una credencial personal e intransferible, que debe llevar consigo durante las tareas de aprehensión, transporte y colocación del producto.

Decreto de Protección patrimonial y ambiental Nº 6.676: Declaración de Interés Histórico Cultural a los edificios, lugares y sitios que integran el Inventario del Patrimonio Histórico Arquitectónico de la provincia, con listado anexo.

Localidad con desarrollo - Viale

El presente capítulo hace referencia a la localidad de Viale, ciudad de escala intermedia, cercana a los 13.000 hab, ubicada en el departamento Paraná de la provincia de Entre Ríos, en una de las zonas de mayor producción agropecuaria y generadora del mayor PBI provincial.

Para la realización del estudio correspondiente, se recabaron datos generales sobre la localidad y la zona, para comprender sus orígenes, evolución y la situación actual en los aspectos sociales, económicos, físicos y ambientales.

No obstante, los datos por sí mismos no bastaban para formar una idea de las principales problemáticas y potencialidades del lugar que permitiera arribar a un diagnóstico; por eso fue necesario contar con la presencia permanente de los referentes municipales y locales.

De igual modo, para la formulación de la propuesta, la consulta y la interacción fueron permanentes, con el objetivo de arribar a un resultado con líneas claras para su concreción y sin perder de vista la ciudad deseada.

Viale se posiciona en la región de manera contundente; es uno de los principales centros intermedios de atención al sector agropecuario, pero además, la escala que ha adquirido a lo largo de su historia la posiciona como centro proveedor de servicios y concentrador de comercios, con elevada oferta educativa y atractivo recreativo.

En estas condiciones, el orden demostrado hasta el momento puede convertirse en desorden si no se tienen en cuenta el crecimiento y la expansión, así como la sustitución de los usos productivos en el casco por otros más relacionados a la vida urbana.

Prever el futuro crecimiento, la formulación de nuevas áreas con usos alternativos, etc., mediante la creación de normas jurídicas que acompañen da cuenta del elevado

interés por la ciudad y la comunidad que demuestran los viales.

En este sentido, el presente trabajo buscó formular diseños urbanos, herramientas normativas, lugares alternativos, que manifiesten el espíritu y fortalezcan aún más la calidad de vida urbana.

Reseña histórica y características de la Ciudad

La ciudad de Viale, al igual que muchas de las localidades entrerrianas, tuvo su origen como producto de la conjunción de dos situaciones que formaban parte de un mismo proyecto político. Por un lado, el establecimiento de las colonias, mayormente de inmigrantes, como política de desarrollo demográfico, que dio un fuerte impulso a la producción agropecuaria; y por otro, la creación de la red ferroviaria provincial.

Las primeras colonias datan de mediados del siglo XIX y la primera línea férrea de la provincia se inauguró en 1866. Este proceso continuó hasta entrado el siglo XX y recién el 26 de agosto de 1907 se habilitó la Estación Viale, por Decreto del Gobierno de la Provincia de Entre Ríos de fecha 7 de julio de 1906, firmado por el entonces Gobernador Enrique Carbó. Mediante este dictamen se designa a las futuras estaciones del ramal ferroviario de Crespo hacia el norte; entre las que se destaca la estación que se denomina Estación Viale porque abre al servicio público el ramal que une la localidad de Crespo con Hasenkamp.

Surgimiento y evolución de la Ciudad de Viale

El nombre adoptado por el gobierno para la nueva estación es consecuencia de la ley provincial del 8 de marzo de 1875 sobre la fundación de pueblos y colonias. El derecho a imponer nombres quedaba reservado

al gobierno de la provincia, quien podía tener en cuenta sugerencias o propuestas de los lugareños.

Suponemos que en el caso de Viale pudo haber ocurrido que los residentes en el lugar sugirieron adoptar el

nombre como homenaje al propietario de una vasta extensión de tierras, el Dr. Victorino Viale, quien, por intermedio de su esposa doña Julia del Carril, donó los lotes para la construcción de la estación ferroviaria, y de otras manzanas para edificios públicos, plaza e Iglesia.

1904	Se levantó la primera vivienda en el actual casco urbano de Viale. Perteneció a la familia Urrutia y en los primeros tiempos fue también vivienda, pulpería y estafeta postal. Está ubicada en la intersección de las calles Urquiza y Panutto frente a la Estación de Trenes. Aún se encuentra en pie.
1906	Un Decreto del Gobernador de Entre Ríos, Dr. Enrique Carbó, establece que el ramal del Ferrocarril comprendido entre la ciudad de Crespo y Hasenkamp, a la altura del Km. 38,24, se denominará "Estación Viale".
1908	Doña Julia del Carril de Viale realiza el primer loteo de Viale y reserva en donación tres manzanas para la iglesia, la plaza y los edificios públicos. En el mismo año, se remataron las chacras vecinas a Viale por el Gobierno de Entre Ríos que en 1911 dio lugar a la creación de la Colonia Centenario. En ambos actos, fueron inmigrantes italianos en su mayoría los que adquirieron la mayor parte de las tierras y contribuyeron a engrosar la población vialense. Unos provenían de la región de Sambuco, otros eran sicilianos, y también había judíos y ruso alemanes en menor número.
1910	Se crea la Escuela N° 60 que vendría a llenar un vacío en la zona. En 1911 y por ley provincial el casco de la estación del Dr. Viale es transformado en la Colonia de Menores Roque Saenz Peña.
1913	El gobierno de la provincia, a pedido de Víctor Salamone, residente en la zona, crea el Cementerio.
1915	Comienzan a aparecer las primeras industrias. Se inaugura el Molino Harinero de Federico Kocherengo, en la actual calle Catamarca 45, y en 1918 se comienza a construir el Molino San Spirito de Tropini Hnos, que comenzaría a funcionar en 1920.
1920	Se construye el "Palacio" cuyo dueño fue Krose, quien no escatimó esfuerzos ni dinero para levantar una casa majestuosa que jamás fue habitada. Sirvió de sede al Instituto Secundario Viale primero, y posteriormente a la Escuela Normal Mixta Viale. Actualmente es sede del Museo de la Ciudad, ubicado sobre Calle Panutto, frente a la Estación de Trenes.
1921	El 30 de diciembre se oficializa la creación del Pueblo de Viale.
1939	Fue declarada por Decreto Provincial, Junta de Fomento "Villa Viale". Como Comisionado Municipal estuvo Don Jorge Coquet.
1946	Se inaugura una de las mayores y más anheladas obras con que cuenta Viale: el Hospital Dr. Castilla Mira.
1967	Se delimita oficialmente un área urbana dos veces mayor a la consolidada hasta entonces. La nueva trama tarda más de dos décadas en consolidarse y aun su densidad es baja. El denominado Barrio Centenario, que comprende el triángulo demarcado al este de las vías, recién comenzó a consolidarse a mediados de la década del 70, con la construcción de los primeros barrios de origen estatal. Recién en 1995 se habilitan nuevos terrenos urbanos.
1968	La junta de Fomento es elevada a Municipio de 10ma Categoría, mediante el Decreto N° 2.202, con fecha del 21 de mayo, durante la intendencia de don Abraham Dayub.

Imágenes que caracterizan la ciudad de Viale



Carros esperando descargar la producción agropecuaria, ubicados en el Molino perteneciente a la familia Tropini, frente a la Estación de trenes (1931)

Primera casa de Viale



Hospital



Museo de la Ciudad



Casco de la estancia de Victorino Viale



Las fotos que se presentan fueron tomadas por la autora a los fines del estudio
Las Imágenes históricas (Carros, Hospital) fueron provistas por el Municipio de Viale

Caracterización Físico - Ambiental

Localización

La ciudad de Viale se encuentra en la provincia de Entre Ríos, Departamento Paraná, a 50 kilómetros al sureste de la capital provincial, en la intersección de la Ruta Nacional N° 18 y la Ruta Nacional 131 (ex ruta provincial 32).

Limita al Sur con Seguí, al Norte con Tabossi, al Este con el Departamento Nogoyá y al Oeste con la ciudad de Paraná.

El acceso norte se da por la RN N° 18, que une Paraná y Concordia y recorre la provincia de Este a Oeste. Esta ruta conforma uno de los corredores bioceánicos, vía estructurantes del Mercosur y de la Región Centro. Por el Sur, la RN N° 131, comunica con Diamante y la frontera con Brasil, en la provincia de Corrientes.

Esta particular localización coloca a la ciudad de Viale en una situación de encrucijada respecto del tránsito pesado de carácter internacional y de los principales centros urbanos de nuestro país.

Si bien esta situación otorga ciertas ventajas a la hora de movilizar la producción y abre algunas oportunidades a futuro, actualmente el tránsito internacional no reporta beneficios en lo local por su condición de "en tránsito". Por el contrario, favorece al desmejoramiento infraestructural de las rutas, genera inconvenientes serios para la producción local y regional, y para la población en general.

Relieve

La ciudad de Viale presenta una llanura suavemente ondulada, con lomadas de pendientes suaves y crestas anchas, característica natural de gran parte de la provincia de Entre Ríos.

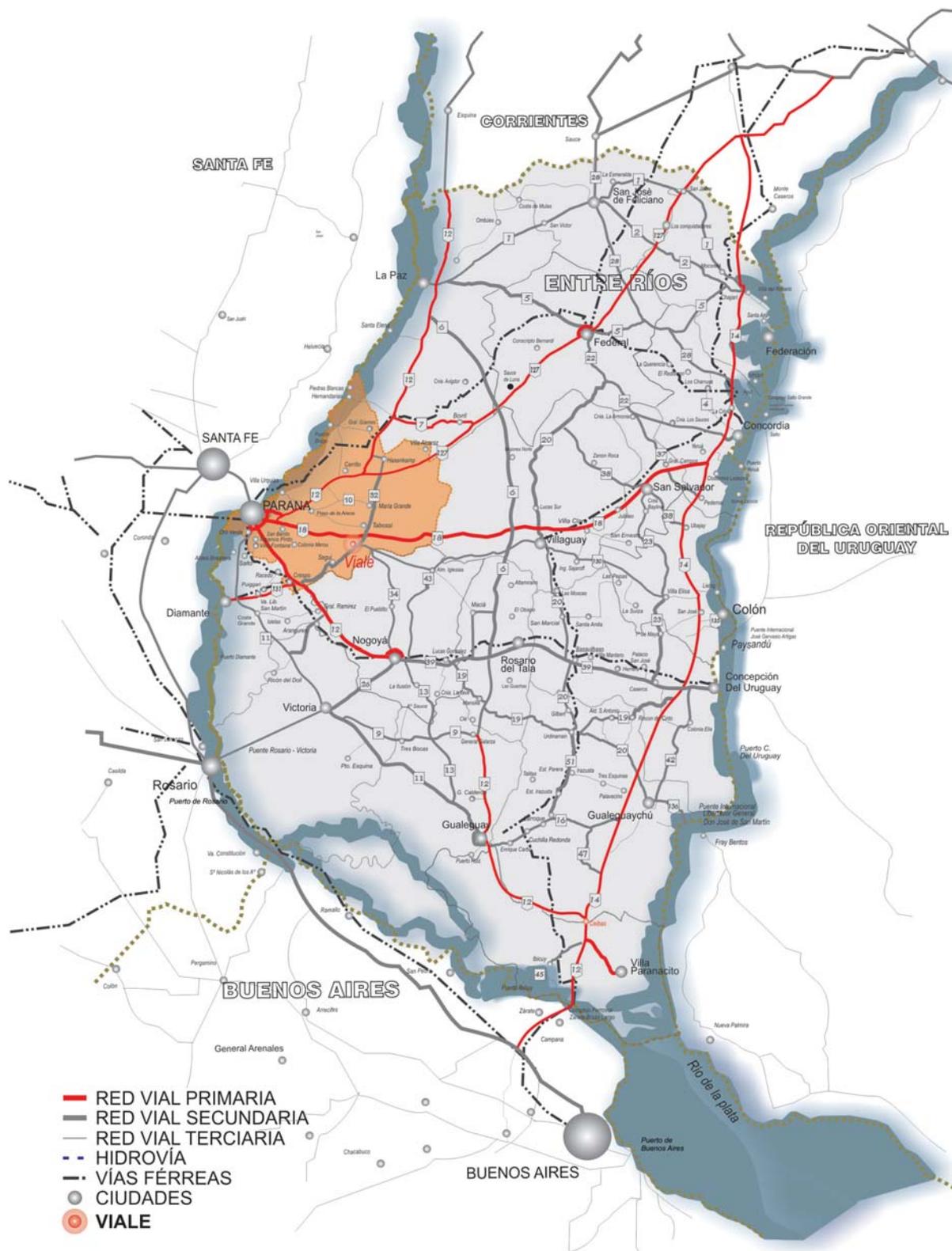
Clima

Esta localidad se encuentra ubicada dentro de la región con clima templado pampeano. Las temperaturas son moderadas, promedio 18°C. Las lluvias son suficientes y las heladas, más frecuentes que en el norte. Predominan los vientos pamperos y sudestadas, y menos frecuentes son el norte, el este y el oeste.

Flora y Fauna

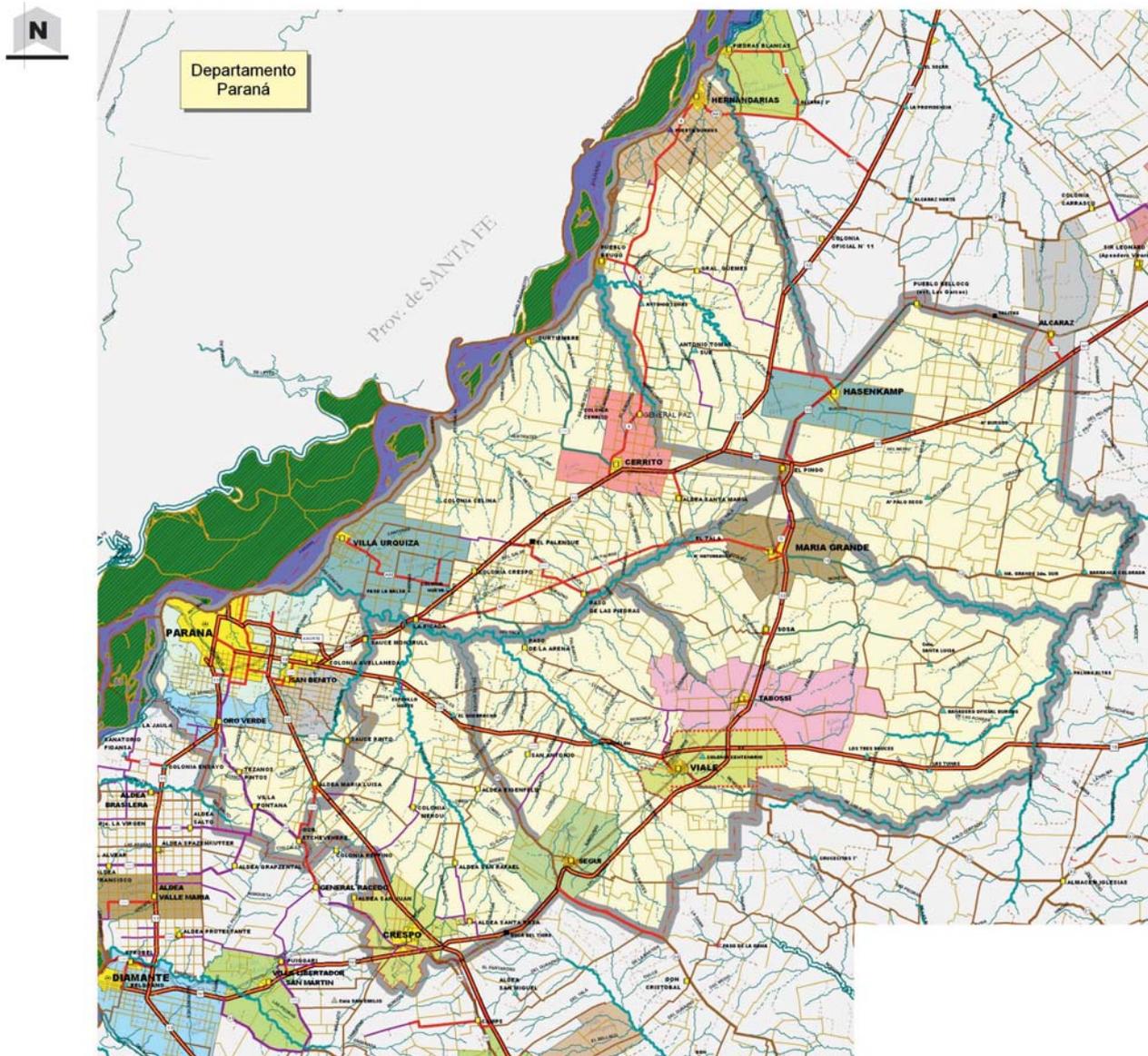
La zona cuenta con una vegetación muy variada, donde la especie característica es el ñandubay. Lo acompañan el espinillo, tala, algarrobo, chañar, molle, sombra de toro, salpicadas con palmeras caranday. También abundan algunas gramíneas como la paja brava, cebadilla, espartillo, pasto horqueta, etc. La fauna que se desarrolla en Viale es muy semejante a la de las localidades vecinas: ratas, vizcachas, tucu-tucu, comadreja, zorro del monte, gato montés, gato moro, murciélago, pecarí de collar. Cerca de los cursos de agua, encontramos nutrias y carpinchos.

Ubicación en la Provincia



Fuente: Ministerio de la Producción. Gobierno de Entre Ríos

Ubicación en el Departamento Paraná



Desarrollo Social¹³

Población

En la actualidad, la ciudad de Viale tiene una composición social que incluye un crisol de razas donde conviven armoniosamente italianos, alemanes del Volga, árabes, judíos, españoles junto a criollos nativos.

Su calidad social y desarrollo económico la constituyen como una alternativa de asentamiento de la población de su zona rural inmediata. Por otro lado, ha decrecido en general la emigración hacia Paraná, frecuente en las ciudades del interior, aun cuando su cercanía a la capital provincial y el desarrollo de los medios de comunicación y transporte tornen este tipo de migración como una alternativa. No obstante, se acentuó notablemente en la franja etaria correspondiente a los jóvenes en edad universitaria, tanto por la oferta académica de Paraná como por las oportunidades laborales.

13. Fuentes de información para la elaboración de este capítulo: Información provista por la Municipalidad de Viale. Dir. Gral. de Estadísticas y Censos, Gob. de Entre Ríos.

Según el censo del año 1991, la población de la ciudad de Viale era de 7.453 habitantes, mientras que el censo del 2001 dio como resultado 8.939 habitantes que residen en la planta urbana. El total con el resto del ejido municipal ronda los 13.000 habitantes. Esta comparación de censos nos muestra un crecimiento del 16,8% en diez años, apenas mayor que el promedio de crecimiento provincial, que rondó en un 14% para el mismo periodo.

Según las proyecciones realizadas por la Dirección General de Estadísticas y Censos, para el año 2007 la población ascendería a 11.483 habitantes; y para 2015, a 13.325 aproximadamente, lo cual refleja una expectativa de crecimiento poblacional del 20% para 2007, más un 17% para 2015.

Del total de la población, se visualiza la siguiente estructura etaria:

Familia

En la sociedad actual, las tres dimensiones que conformaban la definición clásica de familia (sexualidad, procreación, convivencia) han sufrido grandes transformaciones y han evolucionado en direcciones divergentes por ser de carácter multicausal y heterogéneo.

En el caso de Viale, se puede caracterizar a las familias que asisten a la Dirección de Acción Social y Área de Niñez como familias extensas, que incluyen múltiples núcleos conyugales emparentados, comparten lugar de residencia y tutela repartidos en varias generaciones y líneas colaterales respecto de un antepasado común.

Conforman un conjunto de padre y madre, hijos, nietos, tíos, sobrinos, que comparten un mismo techo, dado que sus bajos recursos económicos les imposibilitan acceder a una vivienda propia o alquilar.

POBLACIÓN	SEXO FEMENINO	SEXO MASCULINO	TOTAL
Menor de 4 años	443	420	863
De 5 a 9 años	483	414	897
De 10 a 14 años	474	458	932
De 15 a 19 años	416	373	789
De 20 a 24 años	353	333	686
De 25 a 29 años	297	342	639
De 30 a 34 años	304	301	605
De 35 a 39 años	289	280	569
De 40 a 44 años	238	218	456
De 45 a 49 años	229	248	477
De 50 a 54 años	224	230	454
De 55 a 59 años	174	189	363
De 60 a 64 años	155	190	345
De 65 a 69 años	135	165	300
De 70 y mas años	214	350	654
VALOR TOTAL	4.428	4.511	8.939

Es posible apreciar la composición familiar a través del promedio de hijos por mujer (nacidos vivos) en la ciudad, según el último Censo Nacional de 2001:

GRUPOS DE EDAD	CANTIDAD DE HIJOS NACIDOS VIVOS										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	+ DE 10	
14 años	1										
15 a 19	38	10									
20 a 24	85	39	16	6	6	3					
25 a 29	75	83	34	25	12	6	4				
30 a 34	54	90	47	29	22	9	5	1	2	1	
35 a 39	25	70	54	41	21	12	8	5	5	2	
40 a 44	25	46	52	38	14	11	4	2	1	2	
45 a 49	23	64	71	30	10	6	6	4	7	5	
50 a 54	24	52	60	26	24	4	4	4	2	7	
55 a 59	17	38	47	22	20	11	2	4	5	4	
60 a 64	18	36	44	35	16	8	8	4	3	7	
65 a 69	17	40	29	26	10	10	4	4	9	3	
70 a 74	9	13	19	12	17	11	7	1	1	5	
75 a 79	3	21	19	20	13	7	10	5	1	6	
80 y más	9	8	11	19	14	11	8	3	6	14	
TOTAL	423	610	503	329	196	106	70	37	42	56	

Otra forma de caracterización familiar es el acceso o no a servicios esenciales de salud, educación y condiciones sanitarias; parámetros que conforman los indicadores de NBI (Necesidades Básicas Insatisfechas). De acuerdo con el Censo Nacional de Población y Vivienda 2001, Viale cuenta con 1.009 habitantes con presencia de indicadores de NBI, que representan el 12,4% de la población ur-

bana. En relación con otras localidades del mismo rango del Departamento Paraná, se encuentra por debajo de María Grande, que tiene 7.056 habitantes y un 15,60% de NBI, San Benito con 6.771 y un 18,81% de NBI. Sin embargo si se lo compara con el NBI del Departamento –que sobre una población de 317.431, refleja un NBI del 11,3%–, se encuentra mejor posicionada.

TIPO DE URBANIZACIÓN	HOGARES PARTICULARES	HOGARES CON NBI	POBLACIÓN	POBLACIÓN CON NBI
Total	2.448	269	10.98 %	8.862
De 5 a 9 años	2.123	237	11.16 %	7.590
De 10 a 14 años	325	32	9.84 %	1.272

Servicios de salud: Las familias que no disponen de obra social asisten al hospital local o al de la ciudad de Paraná cuando requieren atención médica.

En el caso de beneficiarios de Pensiones no contributivas Nacionales, cuentan con el PROFE (Programa Federal de Salud).

El acceso o no a estas oportunidades define la exclusión o inclusión de un sector importante de la población y el grado de vulnerabilidad de estos hogares. Además, permite conocer la calidad de vida de las familias que asisten a la Dirección de Acción Social.

Se ha comprobado que en una sociedad con un acceso desigual a los bienes de consumo, son prioritariamente las mujeres quienes buscan y utilizan estrategias de sobrevivencia para que las familias puedan permanecer incluidas.

El rol asistencial/asistencialista del Estado para cubrir necesidades básicas está muy presente en Viale. Las demandas más recurrentes son por medicamentos que no se consiguen en el hospital (con demasiada frecuencia), por coberturas de tratamientos prolongados, solicitudes de subsidios para cubrir cirugías que no pueden realizarse en el hospital, entre otros.

Se debe mencionar que un importante número de afiliados a Obras Sociales concurren a Acción Social, debido a que aquellas no brindan atención y cobertura médica adecuada o interrumpen los servicios, lo cual implica que el acceso a una Obra Social no garantiza cubrir las necesidades básicas en salud.

Situación económica: Una variable de análisis es el grado de ocupación y empleo de las familias.

Existen 235 beneficiarios del Plan Jefes y Jefas de Hogar, que complementan con actividades como changas en la carga y descarga de bolsas, trabajos rurales, jornaleros municipales, empleadas domésticas; todos ingresos que provienen de trabajo irregular (o, comúnmente llamado en "negro"), que constituyen un ingreso mensual de \$400,00 aproximadamente. Los empleos mencionados no son estables y varían en función de los trabajos temporarios que realicen.

En el caso de las jefas de hogar, muchas cuentan con el aporte de la cuota alimentaria que realizan sus ex parejas.

Es importante mencionar que pocas son las mujeres que declaran ser "amas de casa" cuando se les pregunta sobre la ocupación, a pesar de que sea esta la única que desempeñen. El trabajo doméstico no se contabiliza en la economía.

Nivel educativo: En el caso de las jefas de hogar, un porcentaje importante solo completó la escuela primaria, lo cual influye notablemente en su capital económico debido a que el bajo nivel de instrucción les imposibilita obtener trabajos mejor remunerados.

En el caso de sus parejas, la mayoría registra nivel primario incompleto y un porcentaje mínimo ha logrado finalizar la escuela.

El capital cultural se transforma en herramienta esencial a la hora de buscar empleo.

Temáticas y/o demandas de la familia (Brindadas por la Dirección de Acción Social – Municipalidad de Viale)

- Viviendas: La mayor demanda es para que se les aporte materiales de construcción para mejorar o ampliar sus condiciones habitacionales.
- Alimentos: Un total de 200 familias son beneficiarias del PAF, lo cual lo constituye en uno de los recursos para cubrir sus necesidades básicas.
- Utilizan con frecuencia los jardines maternales municipales que proveen de cuidado y atención a los niños y les brindan el desayuno y el almuerzo, mientras sus madres trabajan.
- Huertas comunitarias y Programa PRO-HUERTA.
- Salud: Las demandas corresponden a medicamentos, anteojos y subsidios para cubrir cirugías. También, pasajes para traslados por tratamientos médicos prolongados.
- Pensiones Nacionales no contributivas: Hay un incremento en el número de personas que solicitan por día algún tipo de beneficio previsional.
- A las demandas antes mencionadas, se suman familias de zona rural sin disponibilidad de

- recursos profesionales en su lugar de origen.
- La intervención de la Trabajadora Social para la realización de Informes Sociales se ha incrementado paulatinamente, con el propósito de gestionar a distintas instituciones públicas, subsidios, asistencia económica, etc.
- Conflictos familiares: A partir de la creación del Área de Niñez, comenzaron presentaciones espontáneas o solicitudes de intervención mediante Oficios. El grupo familiar demanda asesoramiento respecto de la tenencia de menores, cuota de alimentos y régimen de visita. En muchos casos la mujer necesita contar con un espacio que le brinde contención y apoyo profesional ante situaciones como el maltrato y violencia por parte de sus cónyuges, parejas, hijos etc.

Adolescencia/Juventud: En Viale, los adolescentes representan una franja etaria considerable, en cuanto a lo cuantitativo y a su posibilidad de acceso a niveles educativos adecuados. Dentro de este grupo, existe una franja de adolescentes y jóvenes que no estudian pero que sí trabajan, o al revés.

Aun así, los adolescentes forman parte de la comunidad social a partir de una identidad marcada por lo biológico y psicológico, pero con escasas presencia política y demandas comunes, lo que obstaculiza trabajar en pos de su ciudadanía.

Oferta educativa: La asistencia a la escuela EGB I y II es de 1.845 niños entre los 3 y 12 años aproximadamente, incluidos los que concurren a la escuela de Régimen Especial.

Viale cuenta con la siguiente oferta educativa:

- Cinco Escuelas Públicas: Esc. N° 60 M. M. de Güemes, Esc. N° 102 V. de Chacabuco, Esc. Normal, Esc. 205 A. Z. Soñez y Esc. N° 114 H. C. Anderssen de Adultos.
- Dos Escuelas de Gestión Privada: N° 12 J. M. Estrada y N° 11 C. Pellegrini religiosas ambas, una Católica y otra Adventista.
- Escuela Privada N° 16, con Régimen Especial para niños con algún tipo de discapacidad.

- En referencia a Nivel EGB III, existen cuatro escuelas: Esc. N° 205, Esc. Normal, Esc. N° 139 T.P.A.I. de la Virgen Milagrosa. El nivel Medio está cubierto por la Esc. Normal, Instituto Virgen Milagrosa, Esc. N°139 Técnica de Producción Agro-Industrial y Esc. N° 56 Arturo Illia, para Adultos.
- En el Campus Universitario Municipal, con funcionamiento coordinado por un convenio con la Universidad Nacional del Litoral, se ofrecen 12 Bachilleratos Universitarios que abarcan el ciclo inicial de las Carreras de grado (dos primeros años), 6 Ciclos de Licenciaturas, 1 Postgrado, 7 Cursos de Formación Profesional y 19 Tecnicaturas. Los Bachilleratos cuentan con una matrícula de más de 100 alumnos regulares.
- Por otro lado, el Municipio ofrece a los beneficiarios del Plan Jefes y Jefas de Hogar la posibilidad de finalizar los estudios de EGB1, 2 y 3 con un cursado semipresencial a cargo de una maestra orientadora que pertenece a la Dirección de Adultos del Consejo General de Educación.

Posibilidades laborales: Las que existen para los jóvenes en orden de oferta son:

- Empleos en comercio.
- Empleos de construcción.
- Empleos rurales (jornaleros).
- Servicio doméstico.
- Trabajo en oficios: gasista, zapatero, bicicletero, plomero, electricista.
- Actividades varias: corta de césped y poda, refacción de electrodomésticos, etc.

Propuestas recreativas. Fiestas y Eventos: Existen dos Clubes Deportivos (Viale Football Club y Arsenal), donde se puede practicar fútbol, básquet, voley, bochas, tenis, gimnasia artística, paddle, etc.

El Municipio ofrece escuelas de música, teatro, dibujo y plástica, en su sede municipal.

En el ámbito privado, existen Academias de formación en Idiomas, Informática, Danzas, Música y Gimnasia.

La Biblioteca Popular Dr. Julio Vitor ofrece servicios de consulta para estudiantes, lectura en sus instalaciones y préstamo de obras para la lectura particular a sus socios.

El Polideportivo Municipal cuenta en sus instalaciones con quinchos con churrasqueras, cancha de voley, cancha de fútbol iluminada, pileta de natación climatizada para la temporada invernal, sanitarios con duchas y cantina con mesas de pool, videojuegos y metegol, además de con un salón para fiestas.

Tres *cibers* y dos *pubs* completan la oferta recreativa para los jóvenes.

Fiesta Provincial del Asado con Cuero: Cada año se realiza esta fiesta que ofrece exposición comercial y artesanal, gastronomía criolla, espectáculos y jineteada durante tres días; además de un famoso concurso del Asado con Cuero, con muestras de cocina, exhibición y degustación. La Exposición incluye más de 100 stand y puestos de artesanías. Se realizan espectáculos de música y la Gran Jineteada con numerosas tropillas. También incluye misa payada, encuentro de payadores y pericón nacional.

Otras propuestas de integración:

Existen seis organizaciones religiosas que integran a los jóvenes a través de diversos grupos de trabajo y recreación. A raíz de esto, Viale ha sido escenario de congresos, reuniones zonales y provinciales. Una vez al año, se recibe la visita de jóvenes misioneros de la ciudad de Buenos Aires principalmente, quienes convocan y movilizan gran cantidad de chicos y chicas de la ciudad en época estival.

Los estudiantes de las escuelas secundarias organizan cada año La Semana del Estudiante, en la que se realizan diversas actividades deportivas, recreativas y solidarias, como la colecta de bienes no perecederos que luego se entregan a Cáritas Santa Ana.

Salud

El área de influencia del sistema de salud de la localidad es bastante amplia e incluye el área rural, pequeñas poblaciones cercanas, sobre todo del departamento Nogoyá, debido a que su servicio supera la prestación básica en casi todas las especialidades. Para casos de alta complejidad, la población concurre a Crespo, a Villa Libertador San Martín o directamente a Paraná.

El equipamiento sanitario de la ciudad incluye el Hospital Público Dr. Castilla Mira, una clínica privada con quirófanos, un geriátrico privado y cinco farmacias habilitadas.

El Hospital Castilla Mira fue creado por 1950 y cuenta, en la actualidad, con infraestructura y profesionales que atienden aproximadamente a 2.800 personas por mes. Cuenta con los siguientes especialistas:

Tres clínicos, cuatro pediatras, cuatro bioquímicas, cuatro ginecólogos, un otorrinolaringólogo, una psicóloga (ad honórem), un traumatólogo, un anestesista, dos cardiólogos, tres kinesiólogos, un oculista, dos obstetras, cuatro odontólogos, un radiólogo, dos fonoaudiólogos (uno ad honórem).

Además, desde agosto de 2005, el Hospital ofrece el servicio de Guardia Activa Médica, cofinanciado entre el Gobierno Provincial, a través de la Secretaría de Salud, y la Municipalidad de Viale.

Enfermedades más frecuentes: Las que se presentan en el Hospital local varían según la época del año, el grupo etario y la especialidad médica. De acuerdo con la información brindada por la institución, algunas de las enfermedades más frecuentes atendidas son: hipertensión arterial, otitis, enfermedades respiratorias (bronquitis, asma), desnutrición, anginas, infecciones.

Salud Reproductiva: La falta de una política de salud reproductiva es evidente a nivel provincial y local. Al reducir el problema a la anticoncepción, la responsabilidad subyace principalmente en la mujer para la planificación familiar.

Desde las instituciones de salud, tanto públicas como privadas, la atención es del embarazo (mujeres comprendidas entre los 14 y 45 años), pero no se realizan actividades de promoción de la planificación familiar. El hospital público local entrega pastillas anticonceptivas solamente en consultorio y a las mujeres que lo solicitan, que oscilan entre los 20 y 40 años.

Adicciones: Las adicciones (legales e ilegales) son un grave problema que se presenta en la sociedad actual en todos sus estratos sociales, y que la afecta en forma negativa (a nivel individual, familiar, comunitaria, laboral). Se ha detectado que no es el inicio de los problemas en

la persona y su familia, sino que es al revés: es la resultante de situaciones conflictivas previamente instaladas en la persona.

Es una problemática presente en Viale, y su evaluación es solo a nivel extraoficial. Se tiene conocimiento del tema y desde el Municipio se promueven modalidades de prevención inespecífica, potenciando actividades positivas que ayuden a disminuir la posibilidad de consumo.

Escolaridad

Según los datos suministrados por el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001, el grado de escolaridad es del 96% de la población, lo cual refleja la importancia que adquiere para la ciudadanía acceder al sistema de educación formal. En la actualidad, cerca del 80% concurre al sistema estatal.

GRUPOS DE EDAD	POBLACIÓN DE 3 AÑOS Y MÁS	CONDICIÓN DE ASISTENCIA ESCOLAR					
		ASISTE			NO ASISTE		
		TOTAL	ESTATAL	PRIVADO	TOTAL	ASISTIÓ	NUNCA ASISTIÓ
Total	8407	2828	2241	587	5579	5225	354
3-4	331	155	123	32	176	.	176
5	182	163	137	26	19	1	18
6-11	1108	1107	882	225	1	.	1
12-14	539	526	422	104	13	13	.
15-17	516	403	292	111	113	113	.
18-24	959	337	275	62	622	619	3
25-29	1813	100	77	23	1713	1696	17
30-39	106	4	3	1	102	101	1
40-49	827	14	12	2	813	801	12
50-59	817	16	15	1	801	781	20
60 y más	1209	3	3	.	1206	1100	106

En el siguiente cuadro, se da cuenta de los bajos índices de abandono escolar o repitencia. Aun así, el mayor porcentaje de repitencia se refleja en el establecimiento con mayor cantidad de alumnos.

ESCUELA	ABANDONO ESCOLAR	ÍNDICE DE REPITENCIA	SOBREEDAD	DIFICULTADES DE APRENDIZAJE
N° 12- 213 alumnos	-----	0,47 %	-----	3,29%
Comercial - 250 alumnos	-----	6,2%	1,2%	-----
N° 102 - 271 alumnos	0,36%	7%	19%	14%
N° 205 - 235 alumnos	-----	6,38%	28,08%	16.17%
N° 60 - 370 alumnos	-----	8%	9%	
Normal - 332 alumnos	0,28%	1,71%	0,28%	2,57%
N° 11 - 120 alumnos	-----	-----	-----	-----

Equipamiento social



Equipamiento educativo



Las fotos fueron tomadas por la autora en visita a la localidad

Además encontramos, en la ciudad, tres jardines maternales municipales, con niños de entre los 6 meses y 4 años. En uno de ellos (ubicado en el barrio en condiciones socioeconómicas más vulnerables), se brinda el servicio de merienda y almuerzo. El total de niños que concurren a dichos Jardines Maternales es de aproximadamente de 50 niños.

Actividad Económica¹⁴

La ciudad de Viale se ubica dentro de la región de producción de cultivos de granos, ganadería seleccionada y granjas. Las actividades primarias son el principal motor económico de la ciudad y, entre ellas, es la agricultura la que más preponderancia ha adquirido en la última década. En menor medida, la ganadería pierde día a día espacio frente a la agricultura.

Por este motivo, en el primer plano de producción se encuentra la agricultura con cosechas de soja (con la mayor superficie de sembrado), trigo, maíz, girasol, sorgo, lino, avena y forrajes para la elaboración de alimentos para la industria ganadera y lechera.

La infraestructura de la ciudad y el mantenimiento adecuado de los caminos de ingreso y de tránsito por parte del municipio colaboran para que sea una de las ciudades con mayor número de acopiadoras de cereales.

La ubicación estratégica de Viale en la intersección de dos rutas de importancia en la economía nacional y provincial le permite trasladar la producción con menores costos; y se encuentra relativamente cerca de los puertos de Diamante, Rosario y Concepción del Uruguay.

En épocas de pleno funcionamiento del sistema ferroviario, esta condición fue muy favorable para su crecimiento socio-económico por la conexión directa que había con los puertos antes mencionados.

Otras actividades primarias que se desarrollan, aunque en menor escala, son la avicultura, la apicultura y la cunicultura.

14. Fuentes para la elaboración de este capítulo: Información provista por el Municipio de Viale. Ministerio de la Producción, Gob. de Entre Ríos. Datos relevados en visita a la localidad.

En referencia a las actividades industriales, prevalecen principalmente las acopiadoras cerealeras, de las cuales seis de granos –de nivel local y regional– se ubican en la planta urbana y se distribuyen ocho plantas de silos en diferentes partes de la ciudad.

Por la escala y expansión que han tenido estas industrias de la producción, abrieron la oferta de servicios y actividades a la venta de fertilizantes y semillas, por ejemplo, e incluso, formaron un circuito productivo interno donde se utilizan los granos en la producción de alimentos balanceados y en la producción de pollos parrilleros para la zona y la región.

Además existen otras instalaciones industriales como dos aserraderos, una fábrica de estructuras metálicas y una fábrica municipal de bloques de hormigón, entre las más destacadas.

La actividad comercial es variada y cuenta con comercios de todos los ramos: supermercados, mini mercados, almacenes, librerías y jugueterías, comercios de ventas de ropas, de insumos de computación y electrodomésticos en general, venta de implementos agrícolas y algunos corralones para la construcción.

En cuanto al turismo, Viale no se ubica dentro de los circuitos turísticos actuales, pero la inauguración del Complejo de Pileta Climatizada abre las posibilidades a situaciones favorables por contar con este emprendimiento público y único en toda la provincia.

La definición del perfil económico resulta un tema pendiente en la comunidad. Se trabajó en la conformación de un primer esbozo de Proyecto Estratégico, el *Pr.E.Via*, que fue iniciado en julio de 2005, se presentó a la ciudadanía en julio de 2006, horas antes del Centenario de Viale, y fue convertido en Ordenanza Municipal por el Honorable Concejo Deliberante con el N° 886/06.

Este Proyecto constituyó diez Comisiones de trabajo, de las cuales una trató el tema de la Producción y definió el perfil como Agrícola y Comercial; participaron vecinos y entidades, que manifestaron el interés común en debatir sobre el Viale que desean y en lograr definiciones que orienten el trabajo necesario para encontrar las soluciones a las problemáticas de la economía social.

Este trabajo abrió posibilidades de pensar una ciudad diferente, ya que la orientación tradicional refería a un Viale Industrial, que no prosperó de la forma deseada pues existe una economía netamente orientada a satisfacer las necesidades del sector agrícola y productivo.

Por otro lado, el comercio ocupa día a día las principales arterias de la ciudad y le permite satisfacer las necesidades del ejido y zona de influencia de la Ciudad de Viale.

Actividad Industrial

Desde los años 70, Viale gestiona con diferentes resultados la construcción de un Parque Industrial. En la actualidad, las posibilidades son mejores por el volumen de crecimiento de los servicios a la producción, además de posibilitar la radicación de nuevas industrias que fortalezcan el sector productivo y laboral, brindar mejores servicios, accesibilidad y equipamiento a aquellas que actualmente se ubican en la planta urbana, y el desarrollo de nuevas iniciativas fomentando su relocalización.

La concreción del parque industrial se enmarca en una estrategia municipal y provincial de fomento de la actividad económica, destinada a fortalecer a los actores productivos mejorando sus condiciones e incentivando su rendimiento. Con ello, se espera generar nuevos puestos laborales y mejorar los existentes y, de esta manera,

reafirmar la capacidad inclusiva del trabajo y su efecto en el fortalecimiento de la comunidad.

Hoy se encuentra en desarrollo y construcción la tan anhelada área industrial de Viale, ubicada hacia el sur, sobre la RP N° 32, con una parte dentro del ejido y otra pequeña porción por fuera, lo que dificulta al municipio la expropiación y el cobro de las tasas correspondientes.

Los silos ubicados en la planta urbana no son considerados como industrias, por lo que se dificulta su reubicación en el parque industrial. El municipio no cuenta con los fondos para trasladarlos y sus propietarios no tienen intención ni capital para hacerlo. Si bien se los viene presionando para que cumplan con los requerimientos ambientales, y han mejorado las instalaciones, aún no alcanzan los niveles exigidos.

El parque hoy se encuentra en ejecución con ampliación de 13,5 ha (10 ha hacia el este y 3,5 hacia el sur) y la ejecución de las lagunas de tratamiento de líquidos, redes de cloaca, gas, agua potable, desagües pluviales y alcantarillado, apertura de calles, etc.; el predio se encuentra cercado y se iniciaron las obras para la radicación de la primera empresa en el área.

La presencia de una industria lechera que se encuentra fuera del ejido y del parque industrial genera conflictos

Instalaciones productivas en zona urbana



Las fotos fueron tomadas por la autora en visita a la localidad

en el control de salubridad y cumplimiento de normativas como en el cobro de los aportes tributarios.

Hoy los parques industriales de Tabossi, Seguí y María Grande se encuentran completos pero solo para industrias secas.

El parque industrial tendrá inversiones en cloaca y agua potable, y pluviales. Nación invierte \$2.000.000 y la provincia, en luz y gas.

Estructura urbana físico - funcional¹⁵

Estructura barrial e identificación de áreas¹⁶

La ciudad de Viale se divide oficialmente en nueve barrios. Si bien no cuentan con ningún tipo de administración propia, cada uno presenta características particulares que abarcan estadios de consolidación según diversas variables como la antigüedad, la distribución funcional, las tipologías dominantes, la capacidad económica de sus habitantes, etc.

Área residencial: La planta urbana se encuentra consolidada en un 70%. Se registra un importante proceso de completamiento urbano en los últimos años. A mediados de la década del noventa, el entubamiento y saneamiento de uno de los arroyos que limitaba a la ciudad permitió la habilitación de tierras urbanas que corresponden al treinta por ciento de la actual planta urbana y que se constituyó en el Barrio Urquiza.

En la actualidad, un nuevo loteo está a punto de ser autorizado en el sector norte de este barrio. Los barrios más consolidados son el Rocamora, Centenario, Belgrano y San Martín. Y los que están en proceso de consolidación son Urquiza, Francisco Ramírez, Moreno y el nuevo loteo en el NE.

Área comercial: Básicamente, se asienta sobre los corredores principales de la ciudad: calles 25 de Mayo, 9 de

Julio y Av. San Martín. En la actualidad, se presenta una implosión comercial importante, caracterizada por el reciclado de viejas casonas y la construcción de locales de arquitectura moderna que avalan la definición del Perfil Económico planteado y que dan cuenta de la fuerte inversión realizada por el sector agropecuario en el casco urbano.

Zonificación tributaria: La división en zonas se demarca según los servicios que se les otorga a cada una y los montos que por ellos se recaudan. Por tal motivo, existen subzonas grises, que no se encuadran en la provisión de servicios y cualificación.

- Zona a: pavimento, agua gas natural y electricidad.
- Zona b: cordón cuneta, agua, gas natural y electricidad.
- Zona c: mejorado. En esta última se encuentran los barrios: Francisco Ramírez, J. J. López, Moreno, Bellaco (en este último, coexisten las 3 zonas).

Actualmente, no se cobran servicios en el ejido.

Infraestructura y Servicios

Redes de provisión y evacuación de fluidos: La ciudad de Viale tiene, como característica y ventaja comparativa frente a los poblados vecinos, la presencia de infraestructura en más de un 95% de la ciudad, referida a red cloacal, agua potable, corriente eléctrica, alumbrado público. Aproximadamente, el 30% de la población cuenta con provisión de gas natural domiciliario.

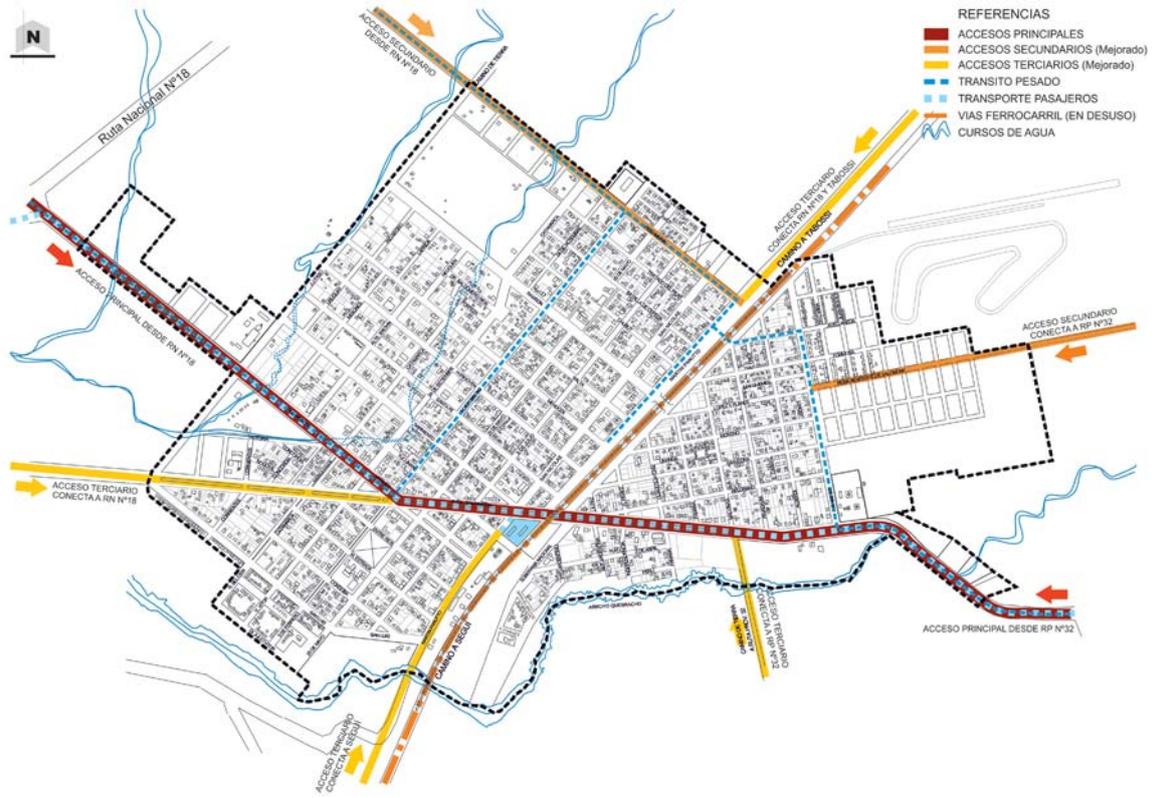
Un nuevo pozo de agua potable, en la zona de barrio Centenario, permitirá una mejora sustancial en la distribución de este servicio.

Sistema hidráulico: Como contrapartida, Viale presenta deficiencias en el sistema de desagüe pluvial, con innumerables problemas de escurrimiento, por lo que resulta necesario realizar continuas obras que actúan paliativamente pero que no brindan una correcta solución al problema. Las principales áreas inundables son los barrios Belgrano y Urquiza, debido a que el relieve de la ciudad baja hacia el sur. Se le suma a este problema, el

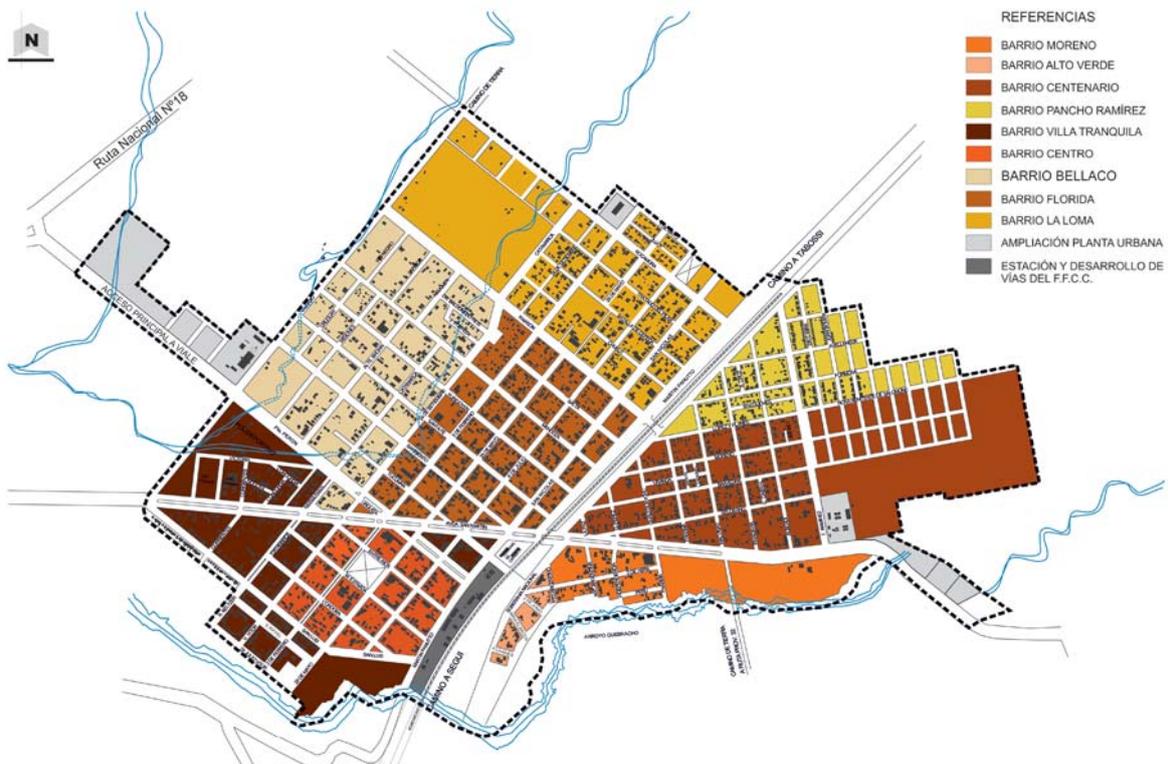
15. Fuentes utilizadas para la elaboración de este capítulo: Material provisto por el Municipio de Viale. Relevamiento e información obtenida en la visita a la localidad.

16. Todas las fotos presentadas fueron tomadas por la autora en visita a la localidad.

Plano de Accesibilidad



Plano de Composición de barrios



entubamiento de un arroyo que corre de NE a SO por el medio de la ciudad, cuyo canal posee una dimensión no apropiada para su cauce y que tiene, además, una difícil conexión con el canal de desvío ubicado fuera de la planta urbana, lo cual produce filtraciones y desbordes constantes en las zonas aledañas, que alcanzan hasta casi calle 9 de Julio. La calzada de Godoy se inunda hasta imposibilitar el paso.

Los desagües necesitan mantenimiento permanente por el ripio y la basura que el agua arrastra en la lluvia. Se producen estrangulamientos en las cañadas, con escurrimiento rápidos.

En cuanto al sector este, se encuentra en obras un canal interceptor entre calles Rosa Benitente y Ramírez, que mejoraría el sistema hidráulico de la zona.

Tratamiento de Residuos Sólidos: En la actualidad, existe solo un basural a cielo abierto. Se han podido reducir notablemente los numerosos incendios que se generan allí.

Se iniciará la construcción de la planta de tratamiento en el mismo predio, por lo que la idea es mejorar el tratamiento de la basura pero no trasladar el basural.

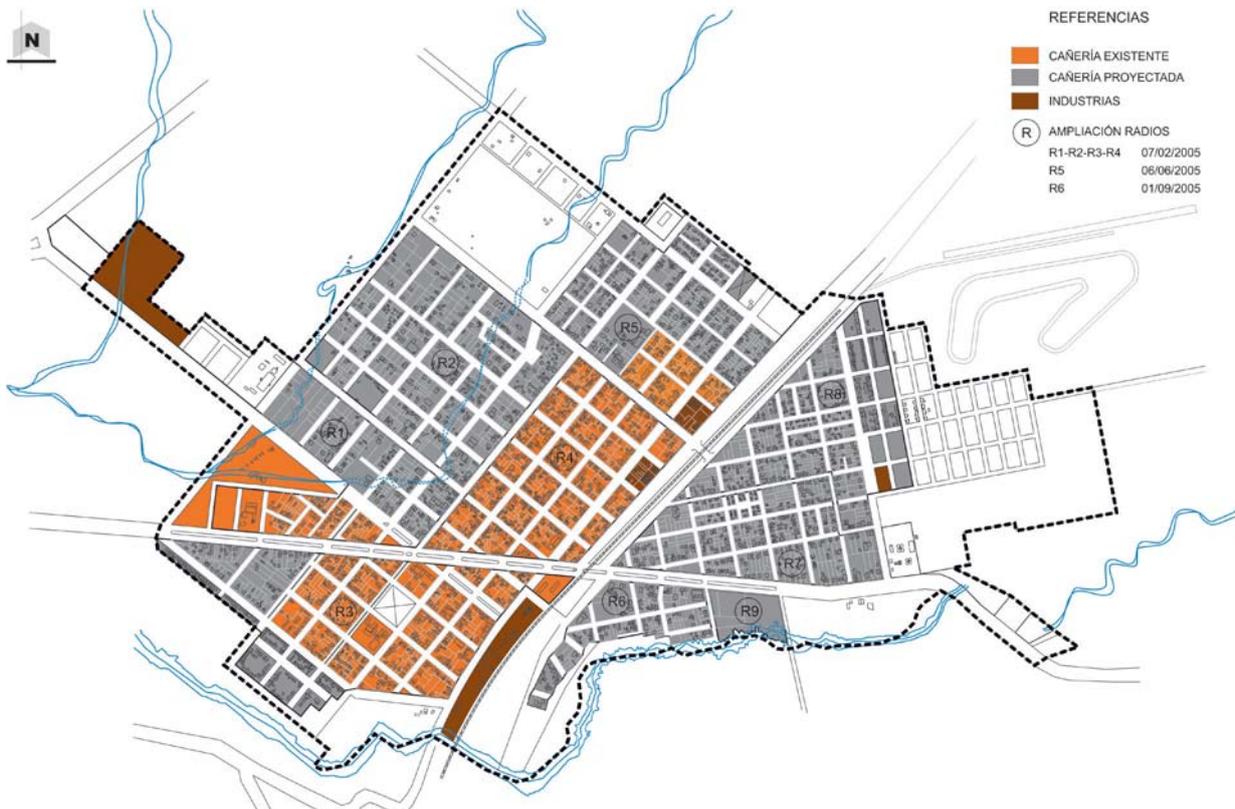
También, por la cercanía entre la pista de carreras hípcas y el basural, existen incompatibilidades y molestias.

Red vial: Accesibilidad y transitabilidad

Los dos principales accesos a la ciudad están asfaltados y se dan desde la RN N° 18, conexión más directa a Paraná, y la RN N° 131, (ex ruta provincial N° 32) que comunica con Seguí y María Grande. De ambos, el más importante es el de la RN N° 18. Los tres kilómetros que distan entre la ruta y el acceso al casco urbano se encuentran en mal estado debido a la constante circulación de tránsito pesado y al desborde de los dos arroyos que lo cruzan.

La ciudad cuenta con distintas colectoras regionales y zonales en todas las direcciones. En general son caminos de tierra, que el municipio trata de mantener en buenas

Plano de áreas servidas con Gas Natural



condiciones, que permiten una comunicación estable con otros poblados menores de la región. Sin embargo, en épocas de lluvias se vuelven intransitables, y quedan en muy malas condiciones cuando empiezan a secarse y siguen circulando camiones y demás maquinaria agrícola pesada.

Una de las colectoras más importantes es un acceso por tierra desde la RN Nº 18, continuación de la avenida diagonal que separa el casco histórico del resto de la ciudad, que la atraviesa hasta vincularse al segundo acceso asfaltado, desde la RN Nº 131. Este es el camino original que unía Paraná con Villaguay y en cuya intersección con la vía se estableció el Cuadro de Estación. Existen, además, dos accesos de tierra paralelos al ferrocarril.

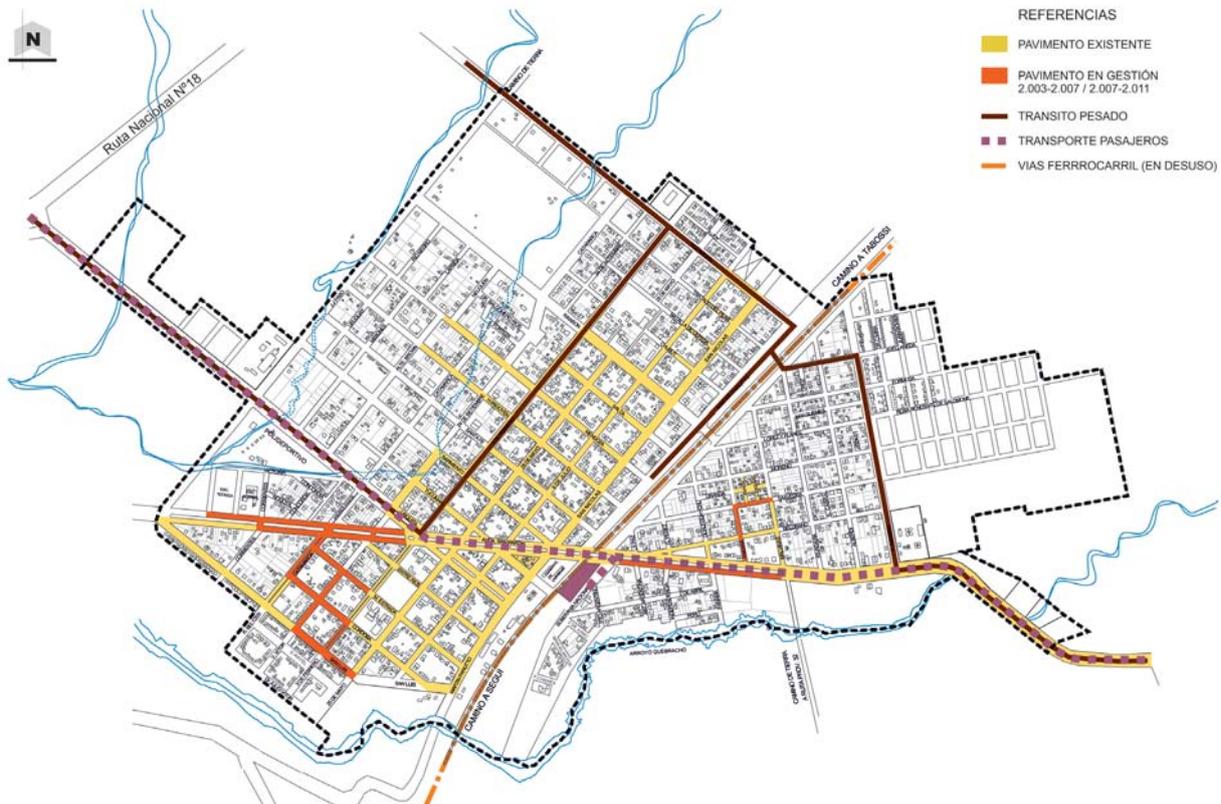
Internamente, la ciudad posee un 33% de sus calles asfaltadas, un 57% de sus calles mejoradas con ripio y un 10% de tierra. En puntos clave, como Av. San Martín y calle 9 de Julio, entre otros, se han ido incorporado semáforos para mejorar la transitabilidad y así poder prevenir accidentes.

Uno de los principales inconvenientes para el tránsito local es el tránsito pesado. Si bien existe una normativa que lo restringe y que además determina un trazado específico, en la realidad no es respetada, y la mayoría de las calles interiores se ven afectadas por el problema que genera el tránsito pesado. Existen limitaciones para encontrar una solución definitiva y a largo plazo. Mientras, se realizan obras de desviación por los diferentes accesos.

Esta situación de superposición de tránsito pesado en tránsito local se agrava debido a que Viale se constituye en un centro de servicios para una amplia región rural, y varias empresas agropecuarias ubicaron sus silos y demás dependencias dentro del casco urbano.

Por otro lado, hace ya casi una década, la red ferroviaria se encuentra desactivada. Actualmente parte de su infraestructura ha sido refuncionalizada para el alojamiento de la Escuela Agro Técnica, que pronto se mudará a su propio edificio y para otros usos (depósitos alquilados a particulares).

Plano de Infraestructura Vial



Se están pavimentando tres cuadras nuevas en el área central.

Transporte urbano e interurbano: La ciudad cuenta con una terminal de ómnibus que opera como centro para la distribución de pasajeros de toda la zona, ya que tiene servicio a toda la región, Paraná, Santa Fe y Córdoba, al resto de Entre Ríos, Corrientes, Misiones y Buenos Aires. Este servicio evita el traslado de los pasajeros hacia la terminal de la capital provincial para viajes fuera de la provincia.

Además de las líneas de ómnibus interurbano, la ciudad posee dos empresas de pasajeros puerta a puerta hacia la capital provincial, que presta servicios eventuales para viajes a todo el país, y varios servicios de remis. No existen líneas urbanas de colectivos.

Equipamientos

Museo de la Ciudad: Lo constituye un edificio construido en 1920 en estilo palaciego francés, y conocido

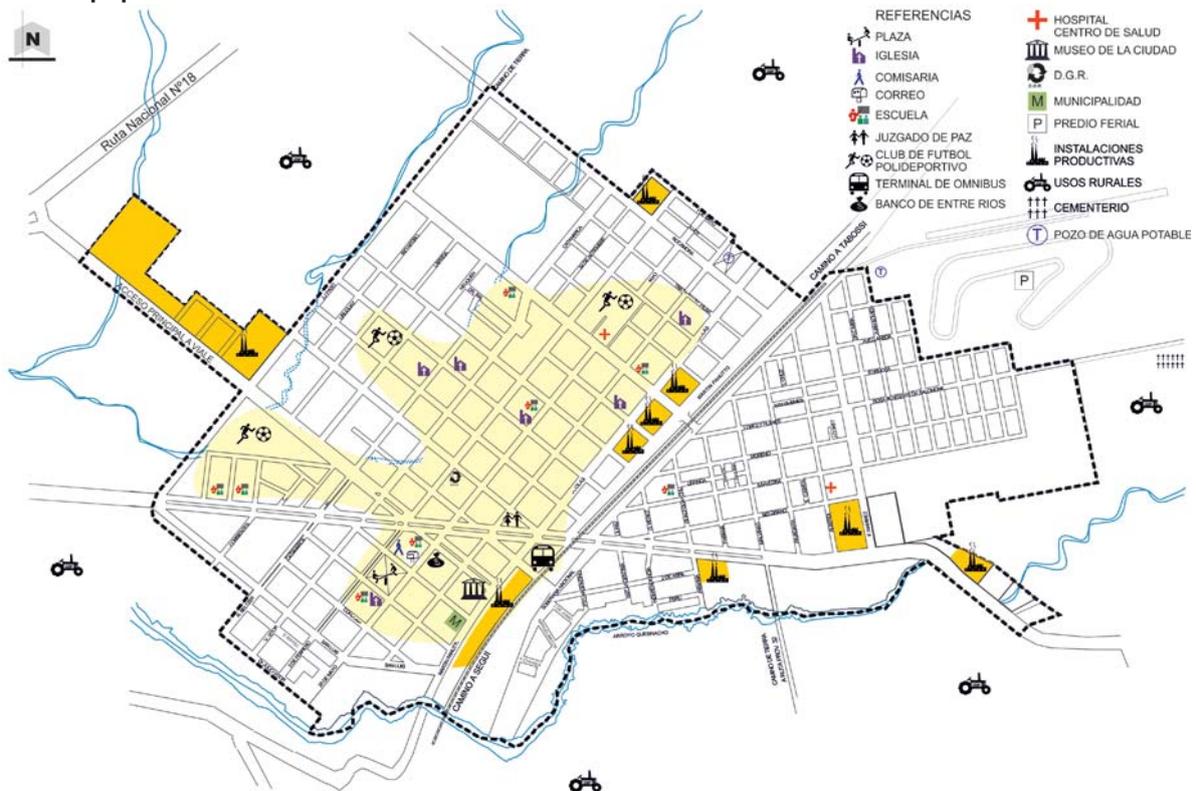
en la ciudad como el *Chalet de Croce*. Luego de resguardar durante largos años a la Escuela Normal Superior de Viale, fue declarado en 2001 Patrimonio Histórico Arquitectónico de la provincia, y pasó a componer el Museo de la Ciudad.

Cuenta con tres salas en planta baja, cuatro en el primer piso, un sótano tan misterioso como atractivo, un altillo habilitado para exposición permanente y un mirador con vista impecable de la ciudad.

En él puede descubrirse la historia de Viale desde la Estación hasta la actualidad; el aporte inmigrante con sus costumbres de todos los tiempos; las artes y creaciones locales; e incluso una sala especialmente dedicada a la Guerra de Malvinas.

Polideportivo Municipal: Es un espacio verde recreativo, acondicionado con excepcionales servicios y comodidades. Posee quinchos con mesas, bancos y parrillas; una extensa área arbolada ideal para camping; canchas de fútbol, de rugby y de beach voley; una pileta

Plano de equipamientos



climatizada que es única en la región; amplias reposeras; bar y proveeduría.

Parques y Paseos

- Plaza San Martín: cuenta con varios juegos infantiles, una fuente de agua y circuito iluminado de palos borrachos en el centro de la ciudad.
- Vieja Estación del Ferrocarril.
- Veredas de la Integración: es un paseo iluminado que sigue el trazado de las antiguas vías del Ferrocarril.
- Monumento a la Rosa: realizado por ser la flor de Viale.

- Monumento a la Biblia: una obra que representa un símbolo al respeto y la armonía entre los distintos cultos religiosos que se practican en la localidad.
- Monumento a la Madre.
- Área de camping en el Acceso Este a la ciudad (Ruta Nº 32).

Equipamientos en proyecto

- Centro Cívico, que incorpora Salón de Usos Múltiples, Auditorio, oficinas municipales y provinciales, etc.
- Centro de salud en Barrio Centenario.

Imágenes del área comercial



Plan de viviendas en zona en proceso de consolidación



Nuevo loteo



Superposición de tránsito pesado y liviano en planta urbana



Boulevard principal



Plaza principal



Área consolidada y de elevado valor urbano-ambiental



Área residencial en proceso de consolidación



Área residencial semiconsolidada, superposición de uso residencial y productiva



Acceso Sur, por Ruta N° 131



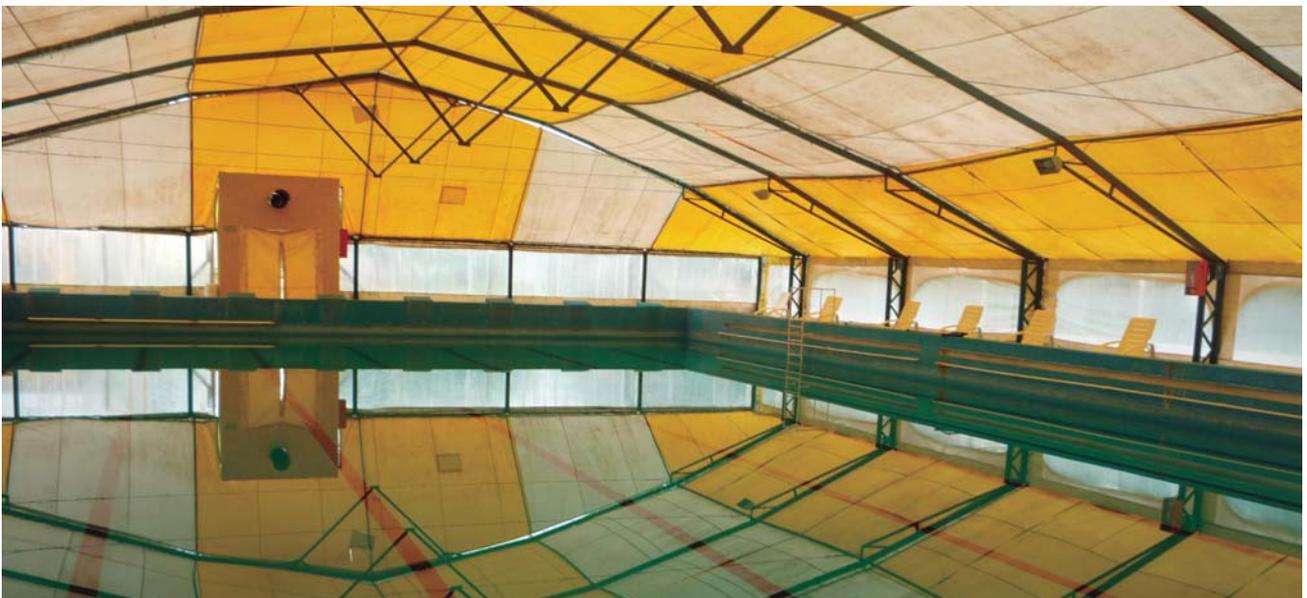
Imágenes del acceso por RN N° 18.



Área vías del FFCC. Refuncionalización como parque lineal, apertura de pasos a nivel. Galpones y construcciones ferroviarias



Instalaciones Polideportivo Municipal



Equipamiento deportivo-recreativo. Predio Ferial y Pista cuadrera



Terminal de Ómnibus. Ubicada en zona Ferrocarril



Basural. Terreno de recepción de residuos domiciliarios



Tanque de agua potable



Estación transformadora de electricidad



Marco normativo existente

Ordenanza Nº 7/81: Disposiciones sobre habilitación de tierras para uso urbano.

Ordenanza Nº 101 – 102 – 103/08: Ampliación de planta urbana.

Ordenanza Nº 967/07: Agregado al reglamento de edificación. Permite muros medianeros de 0,20m en viviendas de interés social.

Ordenanza Nº 942/07: Disposiciones para la eliminación de barreras arquitectónicas y su control futuro.

Ordenanza Nº 881/06: Controles a ruidos molestos.

Ordenanza Nº 760/04: Exenciones al pago de presentación de planos y derecho de edificación y cloacas. Listado de instituciones.

Ordenanza Nº 621/2000: En referencia a recolección, deposición y reutilización de residuos sólidos urbanos.

Ordenanza Nº 547/96: Aclaración de la ordenanza anterior sobre aplicación a toda industria, comercio y cualquier otro que produzca perjuicios o molestias.

Ordenanza Nº 543/96: Establecimientos industriales radicados y/o por radicarse en la ciudad deberán adecuarse a la Ley 6.260/78 y al decreto reglamentario 5.837/91. Obligatoriedad de contar con dispositivos adecuados para proteger el medio ambiente, salud y bienestar de la población.

Ordenanza Nº 504/94: Prohibición de ampliación, construcción y/o instalación de nuevas plantas de silos y similares dentro del radio urbano.

Ordenanza Nº 340/90: Refiere a las normas de aplicación para obras nuevas, de ampliación, refacción, etc. Incluye inspecciones, trámites, prohibiciones y algunas reglamentaciones edilicias.

Ordenanza Nº 213/88: Controles y regulaciones al funcionamiento de los silos en cuanto emanaciones de polvillos, agregados de productos químicos. Obligación

de instalación de un sistema de recuperación de polvillos. Plazo mínimo de 90 días.

Ordenanza Nº 7/81: Disposiciones sobre habilitación de tierras para uso urbano. Reglamentación para amanzamiento y loteo.

Modelo territorial existente

Relación Urbana-Ejido-Territorio

Viale se ubica en el departamento de Paraná, el más densamente poblado de la provincia de Entre Ríos, en un contexto territorial particular con presencia de una red de ciudades medianas y pequeñas con masas críticas relativamente equilibradas. Estas ciudades conforman un abanico sobre la cabecera provincial en torno al arco de las rutas 131, 32 y 12, en la denominada cuenca lechera y en uno de los departamentos de mayor producción agropecuaria de la provincia.

Las variables mencionadas conforman frágiles equilibrios internos e interrelacionados para que las localidades y el territorio intersticial de este arco que rodea a la ciudad de Paraná no sean absorbidos por la capital entrerriana en su gravedad centrípeta.

Para que estas variables mantengan relativo éxito en los equilibrios, se reconocen ciertos grados de especificidad funcional, social y económica que distingue a las localidades entre sí y que forma complementos entre ellas y con Paraná; lo que determina una red territorial compleja.

El caso de Viale, nacida de la estación de ferrocarril como muchas otras, se destaca en el contexto por ser centro de producción de cultivo de granos, ganadería seleccionada y granjas. Resulta la ciudad donde se instala el mayor número de acopiadoras de cereales que, por su escala y expansión, han abierto la oferta de servicios y actividades conexos y derivados.

La ubicación estratégica en la intersección de dos rutas de importancia en la economía nacional y provincial, RN Nº 18 y RP Nº 32, le permite trasladar la producción con menores costos, ya que se encuentra relativamente

cerca de los puertos de Diamante, Rosario y Concepción del Uruguay.

Estas relaciones territoriales trascienden tanto el contexto departamental y provincial, e incluso nacional, como el momento político-económico actual.

Si bien se ha hablado de ciertas especificidades funcionales en el contexto global, Viale adquiere peso en su territorio inmediato y en su ejido por la diversidad de ofertas en servicios y equipamientos de todo tipo, su gran actividad comercial, la oferta educativa que brinda, los servicios en salud, institucionales y administrativos, entre otros. Las variables mencionadas permiten ciertas autonomías en el seno interno.

Estas relaciones de equilibrios territoriales complejos y funcionales internos son estratégicos a la hora de definir líneas y políticas de acción que orienten tanto el

desarrollo socio-económico como las tendencias urbanas de crecimiento y expansión.

Aspectos Productivos y Ambientales

El territorio de Viale se ubica en la Zona Agroeconómica, que corresponde a la región sudoeste.

Posee ambientes agro-ecológicos similares a la región pampeana. El paisaje es ondulado en su mayor parte y muy dinámico, porque los procesos de degradación de suelos, especialmente por erosión hídrica, son potencialmente importantes.

Las principales problemáticas detectadas adquieren el siguiente orden:

- procesos de degradación físico, químicos y biológicos en el suelo;

Plano de Ejido Viale



- erosión hídrica;
- falta de conocimientos cuantitativos de los procesos de contaminación por fertilizantes, agroquímicos y otros en el suelo y aguas;
- contaminación ganadera (producción intensiva), granjera y agroindustria;
- falta de planificación previa en el uso y manejo de las tierras (tenencia de la tierra);
- riesgo de salinización y sodificación por uso de agua de origen subterráneo para riego.

Estos aspectos generales en la zona son reales en el territorio inmediato y en el ejido jurisdiccional de Viale, y deben tenerse en cuenta tanto en los aspectos urbanos como en el manejo de los recursos que sustentan el sistema productivo local.

Evolución histórica de la planta urbana

Los orígenes de Viale tienen una doble condición: el establecimiento de las colonias, con fuerte impulso a la

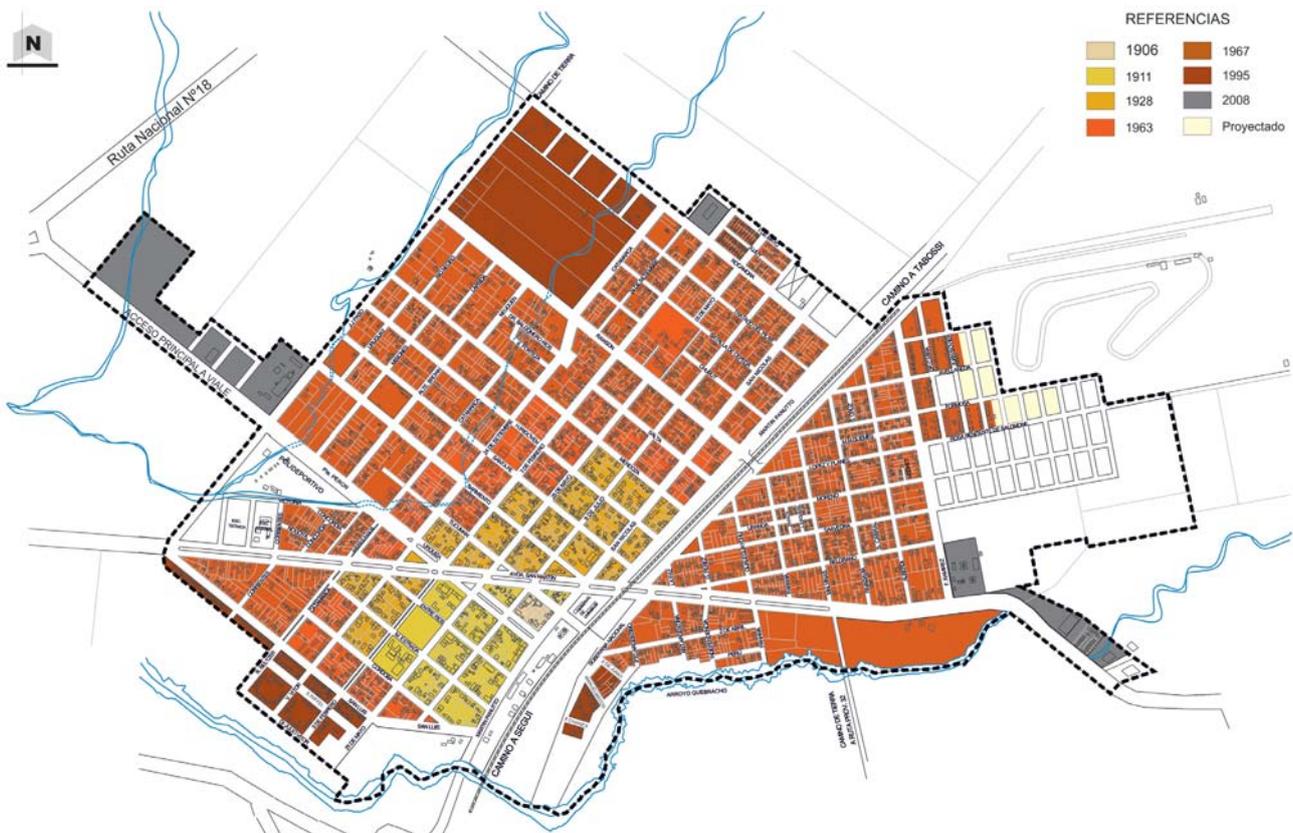
producción agropecuaria, y la creación de la red ferroviaria provincial que data de la década de 1900.

La rápida evolución se genera por la radicación de industrias relacionadas a las actividades agropecuarias desde la década de 1910, que aceleran los procesos de consolidación del núcleo urbano sobre el costado suroeste de la estación de trenes, conformado por plaza principal y edificios públicos en su entorno.

El crecimiento paulatino y constante se orienta hacia el norte y oeste de este núcleo base, ya limitado por la presencia de las vías del ferrocarril al este y el A° Quebracho al sur.

En la década del 60, se realiza la mayor ampliación urbana: se duplica el límite de la planta urbana, por medio del salto de las vías del ferrocarril hacia el este y la extensión hacia el norte. A pesar de la ambiciosa proyección, se ha consolidado lentamente. En los primeros 20 años, se logró completar el trazado de calles; pero aún hoy,

Plano Síntesis Evolución Histórica



su densidad es baja y recibe la mayoría de los planes de viviendas de interés social.

Recién en la década de 1990 comienzan a habilitarse nuevas y pequeñas porciones de tierras. Esto corresponde, además, a la decisión de consolidar la planta urbana completando los vacíos internos y las redes de infraestructura.

De esta manera, se optimizan, en una primera instancia, las inversiones y mantenimientos en servicios a partir de garantizar una densidad de población que lo amerite.

En la actualidad, la necesidad de crecimiento urbano reconoce los límites naturales y las relaciones territoriales y productivas, por lo que se pretende mantener los equilibrios generando ambientes sustentables y sostenibles en todos los órdenes.

Equipamientos

La mayor densidad de equipamientos se encuentra en el centro de la planta urbana y coincide con las áreas más antiguas y de mayor consolidación. Este conjunto de variables otorga al área una carga simbólica institucional, que se contrapone al sector este, posterior a las vías, en el cual la existencia de equipamientos es casi nula.

En estas condiciones, los ejes conformados por la Av. Perón, de acceso, y la Av. San Martín resultan las vías de mayor concentración de equipamientos.

Por otro lado, la desafectación de las vías del tren y de sus instalaciones ha favorecido la inclusión en este sector de equipamientos de mayor escala, como la estación terminal de ómnibus y un incipiente parque lineal que podría actuar de elemento de integración, o no, según como se relacione las partes.

Infraestructura y servicios

Infraestructura Vial

Cuenta con dos principales accesos a la ciudad asfaltados. El acceso que confluye en casco urbano se encuentra en mal estado, debido a la constante circulación de

tránsito pesado y al desborde de los dos arroyos que lo cruzan.

Una red secundaria de colectoras regionales y zonales facilita la permeabilidad territorial; sin embargo, son caminos de tierra que en épocas de lluvias se vuelven intransitables.

En la planta urbana, la ciudad posee un 33% de sus calles asfaltadas, un 57% de sus calles mejoradas con ripio y un 10% de tierra. La mayoría del asfalto se concentra en el área más antigua y en el área posterior a las vías del ferrocarril prevalecen en un 95% caminos de mejorado y tierra.

Además, existe superposición de tránsito pesado en tránsito local e interurbano, agravado en los últimos tiempos porque Viale se constituyó en un centro de servicios para una amplia región rural, que posee varias empresas agropecuarias ubicadas con sus silos y demás dependencias dentro del casco urbano.

Se reconocen como principales problemáticas:

- Las vías del ferrocarril, que se han constituido en un borde y separación entre dos partes. Sus conexiones son escasas y, si bien se han abierto hace relativamente poco, la integración será paulatina y en función de cómo se trate este fuelle.
- Ubicaciones dispersas en la planta urbana de los establecimientos productivos que generan superposición de tránsitos y recorridos destinados a pesados con dificultades por accesos de tierra y circulaciones en calles netamente urbanas.
- Inexistencia de una red circunvalatoria con estructura acorde que una los accesos.
- Desequilibrios internos en cuanto a calidad de las vías de comunicación.

Redes de servicios

El sistema de servicios de Viale se encuentra casi completo. Un 95% de la ciudad cuenta con red cloacal, agua potable, corriente eléctrica y alumbrado público. Aproximadamente, el 30% de la población posee provisión de gas natural.

En el plano síntesis de servicios, se observan las áreas servidas, entre las que vuelve a destacarse el sector central del casco urbano con mayores prestaciones.

Las problemáticas que se detectan son:

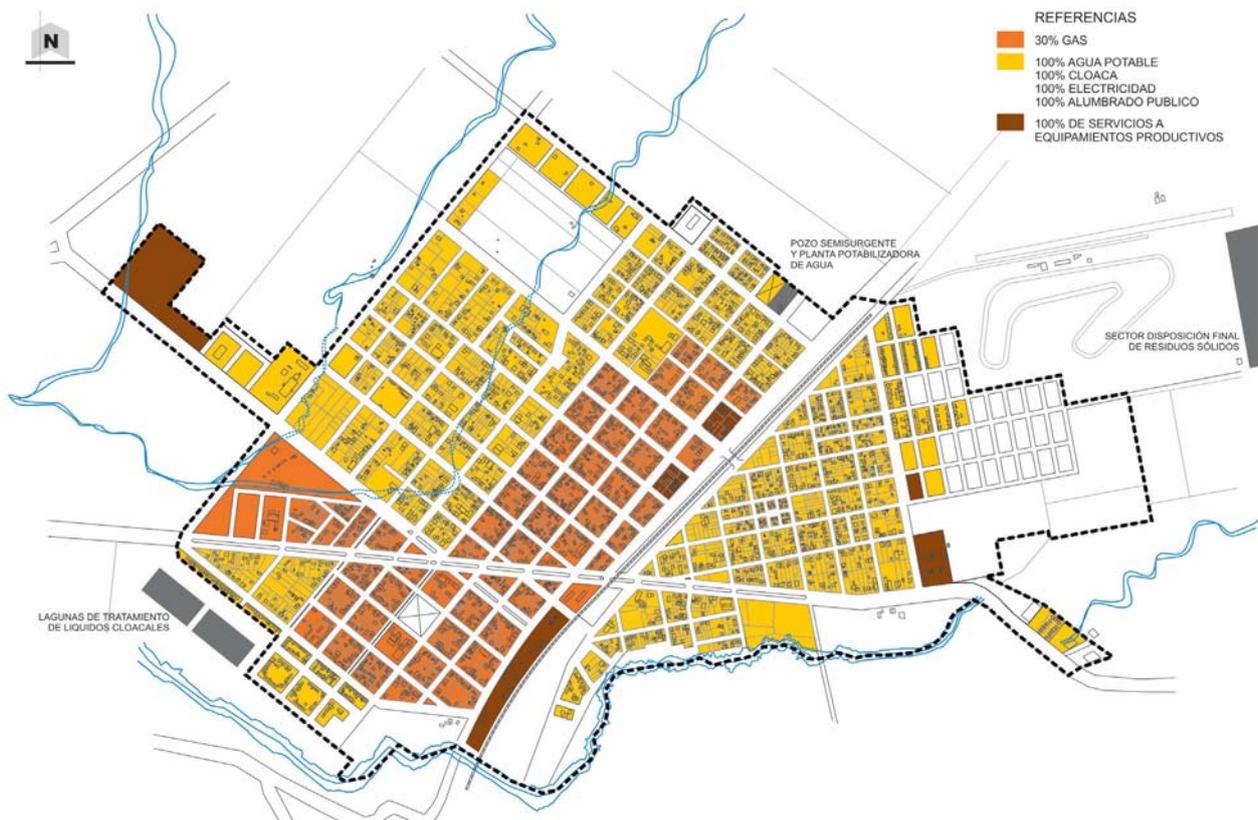
- La extensión de las redes cloacales hacia nuevas áreas necesitaría de estaciones de impulsión, que elevan los costos de inversión y mantenimiento. Hasta aquí, las extensiones se realizan por gravedad.
- Deficiencias en el sistema de desagüe pluvial, con innumerables problemas de escurrimiento y áreas inundables (barrios Belgrano y Urquiza) hacia el sur de la planta urbana, donde las cotas de nivel bajan hacia el A° Quebracho. Se le suma el entubamiento de un arroyo que corre de NE a SO por el medio de la ciudad, cuyo canal posee una dimensión que hoy se encuentra colapsada y que produce filtraciones y desbordes en las zonas aledañas.

Densidad de ocupación parcelaria y morfología urbana

La escala que ha alcanzado Viale, con cerca de 10.000 habitantes, adquiere fisonomía de urbe moderna, lo cual se traduce en una densidad de ocupación y morfología urbana heterogénea. Se observa una densificación natural del centro geográfico e institucional, con una desaceleración paulatina en la ocupación parcelaria hacia los bordes del arco Oeste-Norte-Este, y más intensa en el lado este, posterior a las vías del ferrocarril.

Hacia el sur, el límite natural del arroyo, sumado a la ubicación de viviendas de interés social paralelo, han acentuado esta línea de borde, que se define en todas sus manifestaciones físicas. Algo similar ocurre en el borde norte y este donde, si bien con más cantidad de tierras para habilitación urbana, la incorporación de los planes de vivienda con ocupación máxima del suelo y una morfología continua acentúan esta característica. Además, se pueden distinguir la configuración de nueve barrios, que

Infraestructura Vial. Plano de Síntesis Servicios



recreativas, deportivas y de esparcimiento. Además de los espacios tradicionales y ya consolidados, se encuentran en proceso de ampliación y desarrollo las tierras que corresponden a la estación y vías del ferrocarril, las cuales se busca incorporar a la trama y usos urbanos como fuele integrador de las partes que históricamente separó. También, se comienzan a incorporar y a reconocer las áreas aledañas al Aº Quebracho en sus cualidades ambientales y paisajísticas.

Disponibilidad de tierras

La mayor disponibilidad de tierras se encuentra hacia el norte con factibilidades de expansión de los servicios, pero debe tenerse en cuenta el sistema pluvial que, desde esta orientación, se hace más crítico e influenciable que el resto de la planta urbana. Por otro lado, hacia el Este, se encuentra otra área de expansión con disponibilidades de tierra municipales y loteos de propietarios particulares. Esta zona tiene como desventaja la

necesaria inversión en redes de servicios con equipamientos especiales para que funcionen. Aun con estas disponibilidades y tendencias de crecimiento, Viale quiere redefinir cómo y hacia dónde está creciendo, tanto en los usos residenciales como en los productivos.

Desde hace un tiempo a esta parte, se han realizado gestiones y proyectos para la creación de un área industrial ubicada en el ejido de Viale, sobre la Ruta 131 (ex 32). En pos de ello, se han incluido, dentro del área urbana, los sectores inmediatos con instalaciones productivas para presionar a su relocalización y desalentar su expansión dentro del casco.

No obstante, no se pretende desacelerar el crecimiento económico, relacionado a esta producción; por el contrario, se busca otorgar mejores condiciones funcionales, de servicios y de accesibilidad. Con este fin, se encuentran en desarrollo líneas de acción y políticas que colaboren, promuevan y faciliten esta transformación.

Plano Síntesis Densidad Parcelaria



Abordaje de los procesos y las tendencias relevados

Matriz FODA

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> - Ubicada en el departamento Paraná, generador del mayor PBI provincial y con condiciones naturales para la explotación agraria. - Centro de producción agrícola, ganadera y de granjas, con un importante número de acopiadoras de cereales, servicios y actividades conexas y derivadas. - Ubicación estratégica en la intersección de las rutas RN N° 18 y RP N° 32, que le permite sacar la producción con menores costos ya que se encuentra relativamente cerca de los puertos de Diamante, Rosario y Concepción del Uruguay. - Cercanía a la cabecera provincial, Paraná. - Buena oferta en servicios y equipamientos de todo tipo, gran actividad comercial, oferta educativa, servicios en salud, institucionales y administrativos. - Históricamente vinculada a la producción primaria, posee una tradición y cultura del trabajo muy fuerte. - Tendencia a consolidar la planta urbana, completando los vacíos internos y las redes de infraestructura, a fin de optimizar las inversiones y mantenimientos en servicios en función de una densidad de población que lo amerite. - Centro histórico con gran concentración de servicios, equipamientos y comercios con un buen agregado edilicio. - Existencia de vías vertebrales con alto valor agregado, y funcionales al sistema urbano. - Buena accesibilidad desde las rutas hacia la planta urbana. - Planta urbana dotada en un 95% de los servicios básicos (agua potable, electricidad, cloaca, alumbrado, recolección de residuos, y la red de gas en expansión). - Disponibilidad de tierras para la radicación de viviendas. - Sistema de espacios verdes y equipamiento recreativo y deportivo completo y de buen nivel de servicios. - Elevada cohesión social y cultivo de la cultura. - Elevada matrícula escolar y escasa deserción. Buen equipamiento escolar. - Bajos niveles de NBI. - Existencia de normas urbanas y regulaciones edilicias y a los servicios. 	<ul style="list-style-type: none"> - Asentada en un área baja, desfavorable en términos de desagües y cursos de agua, con permanencia histórica de conflictos por un sistema hidráulico deficiente, desbordes, cortes de calles y accesos, etc. - Límites naturales a la expansión de la planta urbana que alejan el crecimiento del centro histórico de Viale. - Alta concentración de servicios, equipamientos y actividad comercial en el casco histórico, sin derrame hacia las zonas de crecimiento residencial más reciente. - Las vías y estación de ferrocarril han actuado como elemento de borde entre el área de mayor antigüedad y las de reciente conformación, con pocos puntos de conectividad y dificultad en el traspaso de servicios. - Accesos a la planta urbana en mal estado y con bajo mantenimiento, tanto los principales como los secundarios que se encuentran sin asfaltar. - Superposición de tránsito pesado y liviano, sin una vía de "circunvalación" acorde. - Desequilibrios internos en cuanto a calidad de las vías de comunicación. - Radicación de equipamientos productivos en el casco urbano que generan conflictos de usos, superposición de tránsito, riesgos de seguridad, polución, etc. - Limitaciones a la extensión de red cloacal en cuanto a necesidad de estaciones de bombeo y mayores costos en obras. - Existencia de un predio ferial con escaso y deteriorado equipamiento. - Emigración de jóvenes por escasa oferta educativa superior y por mejores ofertas laborales calificadas en otros lugares. - Falta de infraestructura apta para accesibilidad de personas con movilidad reducida. - Vacíos normativos, como ser uso del espacio público, control comercial, y algunos inconvenientes en la aplicabilidad de las normas existentes.

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> - Fortalecimiento, desarrollo y crecimiento de una red de localidades que conforman la cuenca “lechera” cooperando y complementando servicios, funciones, productos, etc., a través de estrategias comunes y de amplio espectro. - Zona agroeconómica en expansión y especialización en producción primaria, con Viale como centro de servicios vinculados al sector. - Terrenos de la Estación del Ferrocarril en desuso y de ubicación central en la planta urbana con proyectos para incluir equipamientos comunitarios, un parque lineal y ampliar la cantidad de pasos a nivel a fin de generar nuevas suturas entre los lados. - Contexto actual de alta demanda de alimentos. - Posibilidades de elevar el valor a la producción primaria mediante la manufactura de productos alimenticios. - Proyecto para la instalación de un Área Industrial con servicios, equipamientos y beneficios para la radicación de empresas. - Existencia de un predio ferial que puede transformarse en un espacio de eventos impactantes a nivel regional, ligado al sistema primario de producción. 	<ul style="list-style-type: none"> - Existencia de otros centros urbanos con similares características y ofertas dentro de la denominada cuenca lechera - Aspectos ambientales delicados, referidos a la erosión del suelo y contaminación de los recursos hídricos. - Decaimiento de las actividades productivas primarias. - Elevación del flujo de tránsito internacional que no aporta plusvalías a la localidad y que favorece el desmejoramiento de la RN18. - Alta dependencia de una actividad principal. - Éxodo rural hacia localidades como Viale o centros de mayor atracción.

Diagnóstico y síntesis interpretativas

Viale se presenta como una ciudad equilibrada en su configuración urbana, con buena accesibilidad, implantada sobre rutas importantes que la vinculan con las dos costas provinciales y con un gran número de localidades a las que les brinda servicios. Esto le permite imaginar un horizonte positivo en cuanto a su proceso de consolidación y crecimiento como centro de servicios regional, para la producción, el transporte, la salud, la administración, las finanzas y la educación.

El último aspecto todavía se encuentra rezagado en relación con los demás, razón por la cual se observa un éxodo de jóvenes hacia otras ciudades de mayor escala en busca de mejor formación y oportunidades de empleos

de superior calificación. Esto constituye una pérdida importante de recursos en cuanto al futuro posicionamiento para competir con otros centros de similares características, como puede ser el caso de la ciudad de Crespo, y para equilibrar la fuerza de atracción que ejerce sobre la región la cercana presencia de la capital de la provincia.

A diferencia de otras localidades entrerrianas, Viale resulta una ciudad ordenada, bien servida, con un centro comercial consolidado, con buena actividad y un área residencial que crece en densidad, que se expande a partir de aquél y que se extiende sobre las vías de acceso.

Viale cuenta con una base económica productiva definida, una ubicación estratégica respecto de la región a la que sirve y de la que se nutre, una fuerte identidad y una

cultura del trabajo bien arraigada, y una buena anatomía urbana. Con estas cualidades, llega el tiempo de que la ciudad se concentre en ir puliendo su fisiología, es decir, en corregir algunas cuestiones inherentes a su funcionamiento, a las relaciones entre sus elementos constitutivos, a sus procesos, y en alcanzar el mejor estado de conservación de sus componentes y sistemas, con el objetivo de elevar la calidad de vida del conjunto de sus ciudadanos, que siempre es la meta perseguida.

En ese sentido, para completar su ordenamiento de usos, en los próximos años, deberá ir resolviendo la presencia conflictiva de los equipamientos productivos junto con el tránsito pesado en el área central. Ambos aspectos hoy se constituyen en uno de los problemas más importantes. Aunque sean el corazón de la actividad económica de la ciudad, ocasionan problemas ambientales, generan riesgo, rompen el pavimento y, en definitiva, restan valor urbano.

Además, en la lista de las metas por alcanzar, se deberá incluir la paulatina resolución de los problemas hídricos, el completamiento de la red de gas natural, de cloacas y de pavimento. Para lograrlo, será necesario contar con una estrategia que deberá ser de público conocimiento de los ciudadanos de Viale, y que deberá reflejarse en las normas urbanas, respecto de la decisión de incorporar más tierra urbana, o densificar el tejido actual, y acompañar su completamiento con el tendido de las redes faltantes.

En cualquier caso, deberá tenerse muy presente que como contrapartida de la restricción a la extensión de la trama urbana, aparece el incremento del valor de la tierra urbanizable o urbanizada, cuestión no menor para analizar, que puede redundar en problemáticas habitacionales para los sectores de menores recursos.

Por ello, el municipio deberá estar muy atento a la evolución del crecimiento poblacional y de las demandas derivadas de ese fenómeno, tal vez le convenga contar con un banco de tierras para facilitar la llegada de la vivienda social financiada por el Estado o manejar índices sobre los cuales incorporar nueva tierra a la urbanización, siempre sobre sectores predefinidos, planificados y, si es posible consensuados, lo cual es una de las claves para garantizar seguridad jurídica y el acompañamiento de la inversión privada.

Por último, en este proceso de mejora de las condiciones urbanas, los instrumentos jurídicos son la pieza infaltable y necesaria para establecer los sistemas de promoción y control del ejercicio privado sobre la ciudad, traducido en normativas, adaptaciones orgánicas de la estructura del municipio para su aplicación y metodologías para el ejercicio del monitoreo y control. Sobre todo, deberán tenerse en cuenta respecto del uso del espacio público, las condiciones de habitabilidad y seguridad de las edificaciones y otros aspectos vinculados al ambiente, como el arbolado público, el tratamiento de los efluentes, el de los residuos sólidos urbanos, la ubicación de antenas de telefonía celular y otros dispositivos de propagación de radiación, la cartelería y otros agentes de contaminación visual, el ordenamiento del tránsito, etc.

Adecuación y distorsiones respecto de la normativa vigente

La normativa vigente en Viale es básica y heterogénea, sobre todo por la mezcla de cuestiones inherentes al tejido urbano con otras de naturaleza constructivas más vinculadas a un reglamento de edificación.

Se evidencia que su formulación ha respondido a las necesidades de distintos momentos, que más allá de poseer una coherencia en cuanto al uso, extensión y racionalización de las redes de servicios básicos infraestructurales, amerita una recopilación, sistematización y reformulación que complete el contenido existente y que tenga en cuenta y en relación a las nuevas necesidades, visiones y políticas actuales para la ciudad. De esta manera, el poder encontrar en un solo instrumento ordenado las normas que rigen el desarrollo urbano se torna más sencillo para la comprensión de emprendedores y vecinos en general.

No obstante, si bien no se observan distorsiones importantes respecto de las normas vigentes, existen vacíos normativos que se reflejan principalmente en referencia a la sectorización de usos, porque demuestran en la realidad una incompatibilidad en la presencia de establecimientos productivos en zonas de fuerte carácter residencial y comercial minorista.

Estos numerosos establecimientos, silos, terminales de acopio, molinos, etc., relacionados a la actividad

primaria, dispuestos en función de las necesidades de accesibilidad y superficie (accesos principales, estación de ferrocarril) generan conflictos de diverso tipo: superposición de tránsito, inseguridad vial, emanaciones de humos, polvillo, etc.

Si bien la existencia de estos usos forma parte de la historia de Viale y de su desarrollo económico, la normativa vigente ha puesto algunos frenos al crecimiento y expansión de estas instalaciones y a sus controles ambientales. No obstante, las normativas son muy recientes y no han logrado revertir el estado actual. Por ello, se implementaron nuevas medidas como la modificación de los valores tributarios o el cobro de tasas más altas por su incorporación a la planta urbana. Aun así, estas medidas deben estar acompañadas de estrategias más amplias que contemplen la generalidad y complejidad del problema.

Reubicar estos grandes equipamientos, que son los motores de la economía local y regional, debe estar acompañado de la formulación de áreas aptas para recibirlos. En este caso, fue aprobada recientemente la propuesta para la generación de un área industrial ubicada sobre la RP N° 32. Este proyecto, largamente añorado, parece cobrar realidad en estos tiempos, favorecido por el contexto económico actual. Con estas medidas, algunas industrias encuentran el lugar indicado, pero quedan fuera instalaciones como los silos y acopiadoras de cereales, que no se encuadran dentro de las definiciones "industriales" que esta área especial acepta.

Propuesta de Modelo de Ordenamiento Territorial

Para el caso de Viale, se han identificado una serie de temas de mayor relevancia a tener en cuenta, que se formulan sobre la base de la propuesta de los siguientes objetivos generales:

- Fortalecer y desarrollar el perfil productivo, industrial y comercial de Viale, como centro intermedio regional, apostando a elevar la escala, manteniendo el equilibrio entre densidad y calidad de vida, tanto en los aspectos económicos, como sociales, comunitarios y de orden urbano.
- Posicionarse en la región como centro de servicios y atención a la producción primaria, y alentar la diversificación del sistema productivo de base, en pos de elevar y equilibrar la oferta laboral como el rol en el contexto actual.
- Fortalecer y expandir el sistema educativo técnico, terciario y universitario a fin de proveer a la región de profesionales y mano de obra altamente calificada.
- Potenciar el desarrollo comunitario mediante la creación de equipamientos deportivos y recreativos de escala regional.

Formulación de lineamientos generales e identificación de áreas de intervención y acciones

Desarrollo territorial

- A partir de la modificación de los límites de ejido, para que se expanda hacia el oeste por la RN N° 18 y RP N° 32 y se incluya una mayor área con la cual mantiene relaciones funcionales, se generan demandas que el municipio no puede responder y se presentan problemáticas y oportunidades que necesitan de regulaciones más inmediatas. Además, el área urbana quedaría situada en el centro geográfico con distancias equivalentes.
- Reforzar y jerarquizar las accesibilidades territoriales hacia Viale a fin de elevar la permeabilidad y fluidez en la conectividad. Para lo cual se recomienda:
 - Pavimentación de los accesos secundarios desde la RN N° 18 y desde la RP N° 32. Señalización y diseño vial para garantizar la seguridad en el tránsito y cruce vehicular.
 - Creación de un circuito circunvalatorio de borde a la planta urbana, asfaltado, iluminado y claramente señalizado, que además de definir el perfil y los límites de crecimiento, funcionaría como circuito de tránsito pesado hasta que se concrete la definición de un área con destino para

- las instalaciones productivas que no se encuadran en el área industrial.
- o Ampliación y adecuación en diseño urbano de los accesos principales.

Ordenamiento urbano

Si bien Viale presenta un crecimiento ordenado y un relativo equilibrio en su estructura urbana, producto de medidas de completamiento de la trama interna y un estricto control en la habilitación de tierras; éstas encuentran hoy sus límites de actuación, por lo que se deberían rediseñar el esquema y la morfología urbana. Por un lado, el crecimiento natural de cualquier ciudad busca nuevas tierras para colonizar, pero además convive con la dualidad de querer “vivir en el centro”. Ambas tendencias pueden coexistir, pero se hace necesario realizar estudios que permitan crear mayores certezas sobre cómo y para qué segmentos estarán orientados, la mixtura de usos y de accesibilidad social, etc.

Además, las características de esta localidad, de tamaño medio, con capacidad técnica y de gestión en muchas cuestiones, ha adquirido tal complejidad, que deja poco margen para el uso de estrategias generales y deben pensarse otras de índole más específica o innovadora, que en su particularidad puedan tener efectos de amplio espectro con beneficios en la mayor cantidad de población y que eleve la calidad de vida urbana y social.

Mientras, de lo observado hasta el momento, se delinean algunas estrategias y acciones que podrían orientar lo mencionado con anterioridad, además de otras que complementen y enriquezcan el sistema social urbano.

- Formulación de un proyecto para elevar la calidad urbana de las zonas que se ubican detrás de las vías mediante la incorporación de algunos equipamientos comunitarios y urbanos, forestación diferenciada, etc., y medidas y políticas que promuevan el completamiento de la trama vacía.
- Realización de estudios sobre las demandas, carencias y tipos de espacios urbanos residenciales que podrían estar faltando y que complementarían la oferta existente.

- Jerarquización del viario interno para detectar los ejes principales, secundarios y terciarios, sus potencialidades, y la diferenciación de algunas arterias mediante tratamiento y mobiliario urbano especial.
- Determinación del área y ejes comerciales, en los cuales desarrollar programas y proyectos para su fortalecimiento y desarrollo. Puede incluir un tratamiento del viario, veredas y mobiliario urbano, semi-peatonalización de tramos de arterias con mayor afluencia peatonal, normas para el uso del espacio público, que restrinjan y permitan algunas apropiaciones, como expansiones de locales con servicios gastronómicos (café, pubs, pizzerías, confiterías, restaurantes, etc.).
- Densificación del área central y de las arterias de mayor jerarquía, como por ejemplo, Avenida San Martín. Se puede realizar elevando la altura y la ocupación del suelo, generando edificaciones de cuatro, seis a diez niveles, previo estudio de adecuación e impacto en el espacio urbano.
- Modificación de los anchos mínimos y superficies de lotes, sobre todo para nuevas urbanizaciones o subdivisiones.
- Revisión del sistema tributario vigente por medio de la reformulación y recategorización de las zonas.
- Limitación expresa de la subdivisión de las áreas fuera de los límites de planta urbana, así como la instalación de usos no compatibles en radios prefigurados.

Futura extensión de la planta urbana

- Sobre la RN N° 18, crear un fuelle de 50 mts, a modo de calle colector, y una primera franja destinada a grandes equipamientos comerciales (concesionarias de vehículos y maquinarias, centros de distribución de productos alimenticios o relacionados a las actividades agropecuarias, casas de electrodomésticos, etc.). Es decir, los comercios que necesitan de grandes

superficies, que no se encuadran dentro de las actividades industriales o productivas y que pueden encontrar en la ruta una vidriera interesante, sobre todo si se tiene en cuenta la oportunidad que llevaría la creación de la Autopista Córdoba - Concordia.

- Luego de este sector de áreas comerciales, se inicia la trama residencial.
- La habilitación a la urbanización sobre los sectores por crecer deberá realizarse en forma gradual y con el respaldo de estudios técnicos que garanticen la armonización de los valores del mercado de tierras y la posibilidad de incorporar las infraestructuras necesarias a tal efecto.
- Deberán preverse 20 mts de fuelle entre las urbanizaciones linderas a accesos secundarios y circunvalaciones, y el área urbana.

Infraestructura y servicios

- Diseño y estudio de un nuevo sistema de desagües cloacales para las próximas áreas de expansión urbana, que podrían prever nuevas lagunas de estabilización.
- Realización de obras de desagües pluviales para el nexo norte, que no se encuentra optimizado adecuadamente, tanto en obras como pendientes. Además, es el sector por el cual desborda y provoca anegación e inundaciones en una amplia zona urbana.
- Obras de encauzamiento a cielo abierto del desagüe natural al noroeste, que limita la actual planta urbana, a fin de franquear esta barrera con nuevas permeabilidades y completar el sistema vial en este sector.

Equipamientos

- Redefinir y equipar predio ferial.
- Elevar la oferta educativa a nivel superior mediante la creación de un campus destinado a tal

fin. Para ello será necesario realizar estudios que puedan detectar las demandas en los tipos de ofertas educativas, las mayores carencias o faltantes, los de mejor proyección futura, la salida laboral, los estudios técnicos complementarios para carreras de oficio, etc.

- Generar un centro de servicios, congresos y eventos, tanto para negocios y comercios como para cultura, educación, instituciones, etc.
- La escala que va adquiriendo Viale amerita una subdivisión en seccionales para destacamentos policiales a fin de elevar la atención y la sensación de seguridad.
- Ampliación de las instalaciones sanitarias para elevar el servicio y la atención.
- Formulación de un proyecto integral sobre el cuadro de estación de FFCC y las vías orientado a usos públicos, espacios verdes, equipamiento urbano y, sobre todo, a garantizar mayores y mejores conectividades entre las partes que otrora dividió.

Arroyos

La relación de Viale con su sistema hídrico ya ha sido ampliamente expuesta y detectada como una de las problemáticas principales. Por tal motivo, cualquier acción futura y expansión urbana deberá contemplar cómo se realizará la relación con estos elementos naturales para crear un vínculo armónico y sustentable. Para ello se sugiere:

- Reforzar y mantener como límite sur de crecimiento de la planta urbana el cauce del arroyo Quebracho, a partir de la modificación de la norma que actualmente prevé 20 mts de retiro sobre la cresta de la barranca, llevándola en este caso a 50mts. El objetivo es prever un boulevard de borde, con calles a cada lado de la cárcava, que asegure conectividades y que se creen espacios de uso público.
- Tratamiento de los arroyos y cauces como parques lineales que se encuentren bien

forestados y equipados, con calles sobre sus laterales. Los mismos podrán funcionar como bulevares con elevada calidad ambiental y urbana (ver ejemplos cordobeses).

- Creación de una reserva ecológica en la porción de tierra ubicada entre ambos brazos del arroyo Quebracho, al sureste de la planta urbana.

Puntos/temáticas para actualizar de las normativas existentes y/o nueva propuesta

- Recopilación, sistematización y reformulación de las normas urbanísticas y de edificación que completen el material existente y se reúnan en un solo instrumento ordenado.

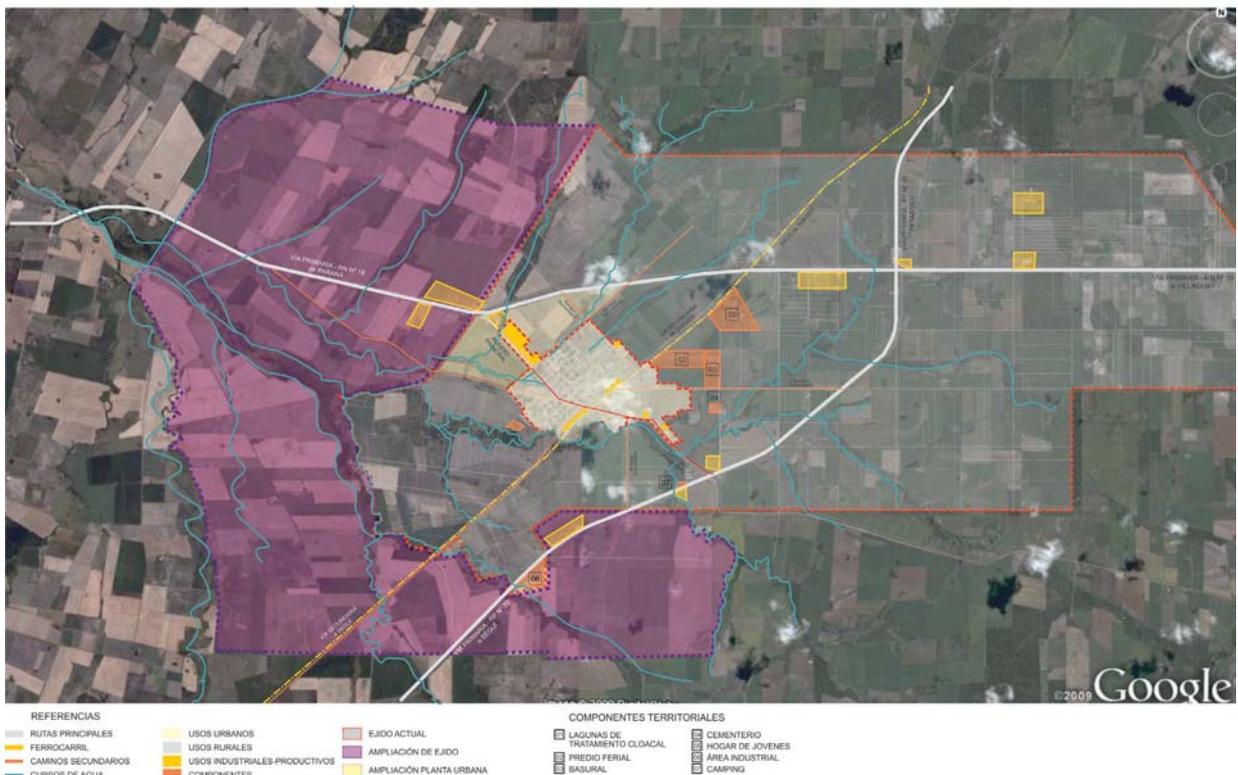
Normas Urbanas

- Creación de nuevas zonas o áreas que permitan discriminar los usos predominantes, complementarios, exclusivos, etc., según sea el caso. Además, determinar la densidad deseada,

retiros de frente, fondo y a medianeras, FOS, FOT, alturas, cercos, medianeras.

- Revisión del sistema de tramitación en urbanizaciones, loteos, nuevas edificaciones, reformas, demoliciones. Incorporar permisos de uso previo, prefactibilidad de servicios y uso del suelo, etc.
- Preservación patrimonial y ambiental.
- Antenas de telefonía.
- Edificios en altura: 4 pisos, 6 pisos, 12 pisos; alternativas para densificar el centro.
- Definición de compatibilidad de usos y el grado de molestia entre sí.
- Obligatoriedad de ingresar cualquier emprendimiento encuadrado en las normas o no, a los organismos municipales determinados para su evaluación y decisión.

Plano de Propuesta Modelo Ejido Territorial



Normas Ambientales

- Uso del espacio público: cartelería, aleros, toldos, uso de vereda para exhibición de productos, para mesas, para expendio, ferias transitorias, temporales o periódicas, etc.
- Estacionamientos, horarios de carga y descarga.

Normas a la edificación

- Normas de seguridad, sistemas contra incendios, salidas de emergencia, disposiciones generales, categorización por superficie y cantidad de personas, ventilación, iluminación, sanitarios públicos y de personal, vestuarios, normas eléctricas, materialidad, depósitos, etc.

Usos comerciales: usos, boliches, *pubs*, cafés, confiterías, restaurantes, hoteles, pensiones, apartotel, bungalows, cines, salas de reuniones, convenciones, salones de fiestas, infantiles, locales comerciales, estaciones de servicio, etc.

Usos productivos: depósitos, expendio, oficinas, silos, galpones, etc. Usos recreacionales, etc.

Propuesta normativa y Formulación de Distritos

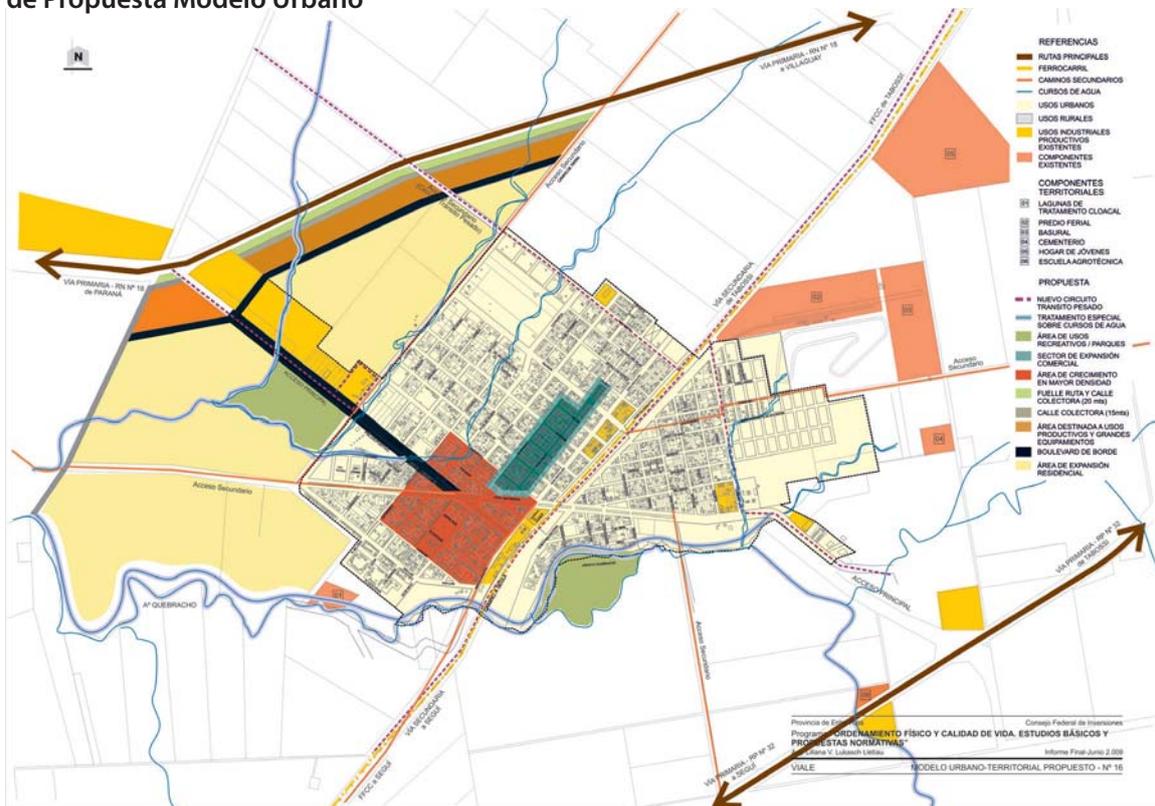
Sobre la base de la propuesta urbano-territorial, el reconocimiento de necesidades a nivel normativo y con la meta de responder a los objetivos de este trabajo, se consideró necesaria la formulación de una norma base que, si bien se enuncia a modo de ejemplo, busca alentar la concreción de un marco normativo regulatorio, pero a la vez promotor del desarrollo sustentable de Viale.

Esta base para un código urbano se encuentra incompleta si no se tiene en cuenta cómo se materializan las áreas existentes y propuestas. Se denomina, a estas áreas, distritos y se enuncia a continuación.

Formulación de Distritos

Se denomina distrito a una porción de la trama urbana determinada especialmente por el presente Código

Plano de Propuesta Modelo Urbano



a los efectos de regular para los mismos, magnitudes, usos, parcelamientos, etc., y de generar ciertas características de homogeneidad.

Para el caso de aquellas solicitudes de permisos de uso en parcelas pertenecientes a distritos en los que no estuvieren contemplados o permitidos los distritos, pero que fueren frentistas a calles de límite, los organismos competentes podrán acceder a lo peticionado por los solicitantes.

Planta Urbana Actual

Urbano Comercial Central Residencial – UCCR1

Carácter: Corresponde al sector central, aledaño al área fundacional, en el que se desarrolla la mayor actividad comercial, con mayor preponderancia sobre el residencial, que genera vías que en un futuro podrían convertirse en semipeatonales y que conforma el “centro” por excelencia.

Delimitación: (ver área en plano modelo normativo).

Subdivisión del Suelo. Todo nuevo lote deberá ajustarse a las siguientes medidas mínimas:
Frente: 10 mts mínimo / Área: 300 m².

Tejido: Alturas: 9,50 máximo / FOS 0,6 / Se autoriza para el uso comercial un FOS de 100% hasta una altura de 6 mts de la cota de la parcela / FOS 0,8 / FOT 2.
Línea de Edificación: La Edificación en su fachada de frente podrá materializarse en forma total o parcial sobre la Línea de Edificación y podrá, además, retirarse voluntariamente de dicha línea.

Usos: Se autorizarán los establecidos en el Anexo “Planilla de Usos” para este Distrito.

Urbano Comercial Central Residencial – UCCR2

Carácter: Corresponde al sector fundacional en el que se ubican la mayor cantidad de equipamientos comunitarios, sociales, culturales además de una incipiente área comercial. En este sector se ubica el centro cívico por excelencia y corresponde a uno de los más densamente

edificados. Por sus características, se busca densificar el área mediante la elevación de la cantidad de metros cuadrados cubiertos, para lo cual las construcciones en altura son las más indicadas.

Delimitación: (ver área en plano modelo normativo).

Subdivisión del Suelo. Todo nuevo lote deberá ajustarse a las siguientes medidas mínimas:
Frente: 10 mts mínimo / Área: 300 m².

Tejido: Alturas: 14 máximo / FOS 0,8 / Se autoriza para el uso comercial un FOS de 100% hasta una altura de 6 mts de la cota de la parcela / FOS 0,8 / FOT 2.
Línea de Edificación: La Edificación en su fachada de frente podrá materializarse en forma total o parcial sobre la Línea de Edificación y podrá, además, retirarse voluntariamente de dicha línea.

Usos: Se autorizarán los establecidos en el Anexo “Planilla de Usos” para este Distrito.

Urbano Residencial - UR1

Carácter: Residencial consolidado y en proceso de consolidación. Corresponde a la planta urbana actual.

Delimitación: (ver área en plano modelo normativo).

Subdivisión del Suelo. Todo nuevo lote deberá ajustarse a las siguientes medidas mínimas:
Frente: 10 mts mínimo / Área: 300m².

Tejido: Alturas: 7,50 máximo / FOS: 0,6
Línea de Edificación: La Edificación en su fachada deberá materializarse en forma total o parcial sobre la Línea de Edificación. Se exigirá retiro de fondo de 5 metros.

Usos: Se autorizarán los establecidos en el Anexo “Planilla de Usos” para este Distrito.

Urbano Residencial de Borde – URB2

Carácter: Residencial consolidado y en proceso de consolidación, ubicado en la planta urbana actual y que se relaciona más directamente con el cauce del A° Quebracho.

Se pretende que este componente natural se convierta en un elemento estructurador y cualificador del espacio urbano. Para ello, se transformará en un circuito de paseo y espacio público, y se privilegiará la baja densidad y el tejido abierto.

Delimitación: (ver área en plano modelo normativo).

Subdivisión del Suelo. Todo nuevo lote deberá ajustarse a las siguientes medidas mínimas:
Frente: 10 mts mínimo / Área: 300 m².

Tejido: Alturas: 7,50 máximo / FOS: 0,6. Línea de Edificación: Se exigirá retiro de frente y fondo de 5 metros.

Usos: Se autorizarán los establecidos en el Anexo "Planilla de Usos" para este Distrito.

Áreas Otros Usos – OU

- OU 1 – Predio Ferial
- OU 2 – Basural
- OU 3 – Cementerio
- OU 4 – Hogar de jóvenes
- OU 5 – Lagunas de estabilización

Carácter: Son aquellos sectores que en la actualidad tienen un destino específico. Si existiera la posibilidad de contemplar su reubicación en el futuro, requerirán del dictado de normativas particulares.

Urbana Especial Recreativa Educativa – UERE

Carácter: Este sector comprende a las áreas que ocupan el Polideportivo, la escuela y sus anexos. Se incluye la proyección de este distrito a las áreas aledañas sobre el acceso y que forman parte del ensanche urbano. Este anexo se destina a la ampliación de los usos ya existentes o a la incorporación de nuevos, que se encuadren dentro de lo previsto.

Delimitación: (ver área en plano modelo normativo).

Subdivisiones, tejido urbano y usos: Las nuevas subdivisiones, construcciones e implementación de nuevos usos serán consideradas por el órgano competente designado por la Municipalidad.

Usos: Se autorizarán los establecidos en el Anexo "Planilla de Usos" para este Distrito.

Urbana Especial - UE

- UE 1 – FFCC
- UE 2 – Terminal de Ómnibus
- UE 5 – Usos industriales (Fuera de planta urbana)

Carácter: Son aquellos sectores a los cuales se les confiere un destino específico, o se encuentran en proceso de transformación, como es el caso del FFCC. Cada uno de ellos requerirá del dictado de normativas particulares.

Subdivisiones, tejido urbano y usos: Las nuevas subdivisiones, construcciones e implementación de nuevos usos serán consideradas por el órgano competente designado por la Municipalidad.

Área Extraurbana Rural – EUR

Carácter: Este sector se encuentra definido fuera de la planta urbana y se destina a usos rurales, productivos y especiales, por lo cual se debilita cualquier iniciativa de subdivisión urbana.

Delimitación: (ver área en plano modelo normativo).

Subdivisión del Suelo. Todo nuevo lote deberá ajustarse a las siguientes medidas mínimas.
Área: 1.0000 m².

Tejido: Altura máxima: 9,50 mts máximo.

Usos: Se autorizarán los establecidos en el Anexo "Planilla de Usos" para este Distrito.

Ensanche Urbano

Complementaria Ensanche Urbano Residencial – CEUR

Carácter: Son las áreas destinadas a ensanche urbano que se ubican aledañas a la planta urbana actual y que absorberían el crecimiento. Si bien se les otorga una norma general, estos sectores son atravesados por cauces

naturales que deberán tener el tratamiento urbano previsto para los mismos en el Anexo III del Tomo I.

Delimitación: (ver área en plano modelo normativo).

Subdivisión del Suelo. Todo nuevo lote deberá ajustarse a las siguientes medidas mínimas.

Frente: 10 mts mínimo / Área: 300 m².

Se admitirá la subdivisión de lotes internos, siempre que el predio cuente con servicio cloacal y que, descontando el ancho del pasillo, el frente de la parcela resultante sea igual o mayor que 10 metros y que los lotes cumplan con las dimensiones mínimas establecidas para el área. La edificación en los lotes internos no podrá sobrepasar los 7,50 metros de altura y un FOS máximo del 60 %.

Tejido: Alturas: 7,50 mts máximo / FOS: 0,6.

Línea de Edificación: La Edificación en su fachada deberá materializarse en forma total o parcial sobre la Línea de Edificación. Se exigirá retiro de fondo de 5 metros.

Usos: Se autorizarán los establecidos en el Anexo "Plancha de Usos" para este Distrito.

Complementaria Especial Comercial Productiva - CUECP 1

Carácter: Corresponde a los sectores aledaños a la traza de la RN N° 18, que se podrían constituir como vidriera para usos que necesiten buena accesibilidad y grandes superficies cubiertas, los cuales se destinan a usos comerciales, grandes contenedores, servicios al tránsito, equipamientos productivos de bajo impacto, depósitos, etc.

Delimitación: (ver área en plano modelo normativo).

Subdivisión del Suelo. Todo nuevo lote deberá ajustarse a las siguientes medidas mínimas:

Frente: 50 mts mínimo / Área: 1.500 m².

Tejido: Alturas: 9 mts máximo / FOS: 0,6 / FOT: 2.

Línea de Edificación: se deberá contemplar un retiro de frente de 10 metros medidos perpendicularmente a la Línea Municipal, que podrá constituirse en dársenas de estacionamiento de vehículos.

Usos: Se autorizarán los establecidos en el Anexo "Plancha de Usos" para este Distrito.

Ejes especiales existentes

Av. San Martín y su prolongación urbana sobre el acceso al área de ensanche y hacia el acceso desde RP N° 32.

Av. Presidente Perón y su prolongación sobre el acceso de RN N° 18.

Bv. Martín Panuto, constituido por la circulación paralela a las vías el FFCC.

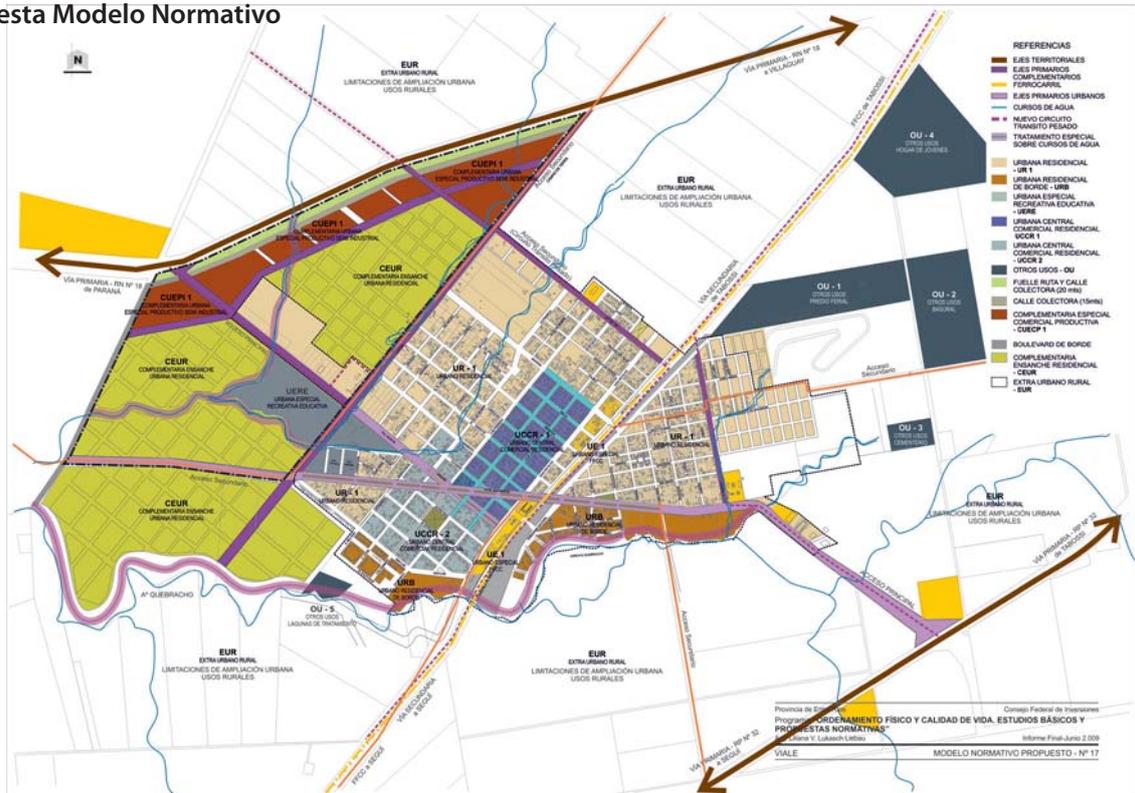
Por crear: Nueva circunvalación. Prolongación de calle Rocamora.

Eje relacional entre planta urbana actual y ensanche, J. J. Paso y su prolongación sobre ensanche Urbano.

Ejes de borde al ensanche urbano.

Carácter: Se prevé, sobre estos ejes sus predios frentistas, la aplicación de normativas especiales que serán definidas por el órgano competente en cuanto a promover o garantizar la calidad urbana ambiental, tipo de tránsito, usos, etc.

Propuesta Modelo Normativo



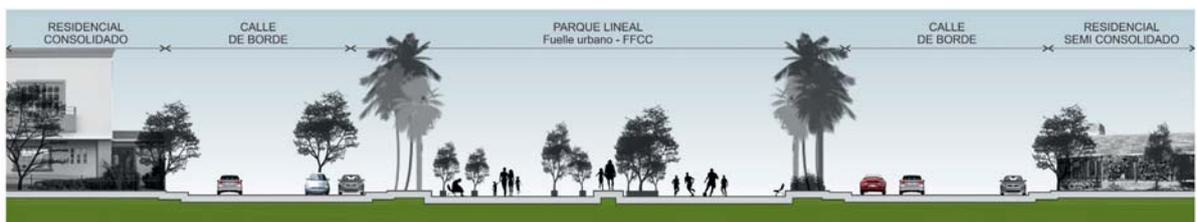
Propuesta al Espacio Urbano



ESQUEMA DE ENCUENTRO ENTRE ÁREAS URBANAS Y CUENCAS Y ARROYOS NATURALES



ESQUEMA DE NUEVAS RELACIONES ENTRE EL EJE TERRITORIAL R.N. 18 Y LAS NUEVAS ÁREAS DE SERVICIOS Y RESIDENCIALES



ESQUEMA DE NUEVAS RELACIONES ENTRE LAS ÁREAS CONSOLIDADAS Y EL FFCC COMO SUTURA URBANA



Referencias y Clasificaciones - Planilla de Usos

•	Uso permitido
	Uso no permitido
1	El organismo de aplicación determinará la conveniencia de la localización proyectada y/o efectuará el estudio que sea necesario. Para permitir el uso deberá existir autorización expresa
2	Uso condicionado con permiso temporario
3	Superficie cubierta máxima 40 m ²
4	Superficie cubierta máxima 200 m ²
5	Solamente los permitidos según Anexo IV Clasificación de industrias y depósitos
A	El órgano de aplicación determinará la exigencia de espacio para carga y descarga y maniobra de camiones. No se permitirán en espacio público: aceras, calzadas o espacios verdes
B	Se exige áreas de estacionamiento proporcional a la capacidad de uso
C	Ordenanza antenas
D	Determina que la instalación y funcionamiento de cementerios privados en el ámbito territorial del municipio se rige por la ley provincial N° 7123 y las disposiciones del propio decreto
E	Condicionado por ordenanza, referentes a la instalación y funcionamiento de estaciones de expendio de combustibles líquidos, gas natural comprimido (GNC) y mixtas
F	Condicionado el Reglamento de Habilitación, funcionamiento e inspección bromatológica, para todos los comercios y establecimientos donde se manipulen, almacenen, industrialicen o expendan sustancias alimenticias, ya sean materias primas o productos elaborados
G	Observar reglamentaciones referentes al fraccionamiento, manipulación, almacenamiento, transporte o comercialización de gas licuado en garrafas y/o cilindros que se realice en jurisdicción del municipio.
H	Reglamentación a la instalación y funcionamiento de cocheras
I	Regulación a la instalación y funcionamiento de las playas de estacionamiento
J	Reglamento de los servicios fúnebres, exposición y venta de artículos funerarios
K	Ordenanza Confiterías Bailables

ANEXO III - PLANILLAS DE USOS - VIALE

POBLACIÓN	URBANA														ESPECIAL				OTROS USOS			EXTRA URBANO	OTRAS NORMAS
	RESIDENCIAL			CENTRO		UE 1 FFCC	UERE	CUECP	UE 4 TERMINAL	UES INDUSTRIAL TOTAL	FERIAL	BASURAL	CEMENTERIO	HOGAR DE JOVENES	LAGUNAS CLOACALES	EUR 1							
	UR 1	URB	CEUR	UCCR1	UCCR2																		
1	Administración Pública																						
1.1				•	•															B			
1.2			1		1	1														B			
1.3	•		•			•	1	1												B			
1.4	1		1	1		•												1		B			
1.5																		1					
2	Comercio mayorista																						
2.1				1																A			
2.2					1					•										A			
3	Comercio minorista																						
3.1	Materiales de construcción																						
3.1.2	•	•	•	•	1															A			
3.1.3				1	•					1										A			
3.2	Mercados																						
3.2.1	•	•	•	•	•			1												A			
3.2.2	•	•	•		•	1					1									A/B			
3.2.3				•	•															A			
3.2.4				•						•									1	A/B			
3.2.5										•									1	A/B			
3.3	Transporte automotor																						
3.3.1				•						•										A			
3.3.2										•										A			
3.3.3										•										A			
3.3.4				•						•										A			

POBLACIÓN		ANEXO III - PLANILLAS DE USOS - VIALE													OTRAS NORMAS				
		URBANA						ESPECIAL				OTROS USOS				EXTRA URBANO			
		RESIDENCIAL			CENTRO			UE 1 FFCC	UERE	CUECP	UE 4 TERMINAL	UE 5 INDUSTRIAL TOTAL	FERIAL	BASURAL		CEMENTERIO	HOGAR DE JOVENES	LAGUNAS CLOACALES	EUR 1
		UR 1	URB	CEUR	UCCR1	UCCR2	OTROS USOS												
3.4.19	Kioscos de diarios, revistas, todo tipo de tabaco, prode, lotería, tómbola y Quini 6	•	•	•	•	•				•									
3.4.20	Maquinarias, herramientas							•										A	
3.4.21	Maquinarias agrícolas							•										A	
3.4.22	Veterinaria y venta animales pequeños				•	•													
3.4.23	Vidrios y espejos				•	•													
3.4.24	Vivero (venta de plantas)							•											
3.4.25	Vestimenta caballero y damas (con taller anexo con sup. máx. igual a 25 % de la sup. Del local de venta)				•	•													
4	Cultura, culto y esparcimiento																		
4.1	Autódromo										1						1	A/B	
4.2	Club de tiro										1						1	A/B	
4.3	Estadio, hipódromo, velódromo										1						1	A/B	
4.4	Biblioteca, galería de arte, museo				•	•	1											A/B	
4.5	Teatro				•	•	1											A/B	
4.6	Templo	•	•	•	•	•													
4.7	Confitería bailable, comedor bailable, salón bailable																		
4.7.1	Hasta 250 m ²				1	1			1									A/B	
4.7.2	Entre 250 m ² y 500 m ²								1									A/B	
4.7.4	Cantinas y comedores bailables				•	•												A/B/F	
4.7.5	Salones de fiestas					•			•									A/B/F	
4.7.6	Cabarets y whiskerías																1	A/B/F	
4.7.7	Restaurant con difusión de música por aparatos electrónicos y/o n° en vivo				•	•												A/B/F	
4.7.8	Bar-Pub, café concert, bowling y pool	•	•	•	•	•												A/B/F	
4.8	Camping, Area de asadores							•									1	B	

POBLACIÓN		ANEXO III - PLANILLAS DE USOS - VIALE													OTRAS NORMAS			
		URBANA						ESPECIAL				OTROS USOS		EXTRA URBANO				
		RESIDENCIAL			CENTRO			UE 1 FFCC	UERE	CUECP	UE 4 TERMINAL	UE 5 INDUSTRIAL TOTAL	FERIAL BASURAL	CEMENTERIO		HOGAR DE JOVENES	LAGUNAS CLOACALES	EUR 1
		UR 1	URB	CEUR	UCCR1	UCCR2												
4.9	Centro de exposiciones				•	•	1	•										A/B
4.10	Cine				•	•	1											A
4.11	Circo rodante, parque de diversiones						1	1				1						A/B
4.12	Salón cubierto social y cultural. Club social		1	1	•	•	1	•										A
4.13	Club de deportes al aire libre y cubierto, gimnasio natatorio, cancha de tenis		1	1				•									1	A
4.14	Jardín botánico, acuario							•									1	
4.15	Jardín zoológico							•									1	
5	Educación																	
5.1	Escuelas o colegios con internado													•			1	
5.2	Escuelas diferenciales							•										•
5.3	Jardines de infantes y maternales	•	•	•	•	•		•										
5.4	Escuelas para nivel inicial, educación general básica, intermedia y polimodal	•	•	•	•	•		•										•
5.5	Institutos técnicos. Academias	•	•	•	•	•		•							•			
5.6	Institutos de investigación (con laboratorio)							•							•			A/B
5.7	Institutos de investigación (sin laboratorio)							•										A/B
5.8	Universitaria y superior no univestaria							•							•			B
5.9	Concentración univestaria/ ciudad univestaria							•										B
6	Industrias (ver Anexo IV)																	
6.1	Clase 1							1			1							
6.2	Clase 2							1			1							
6.3	Clase 3							1			1							
7	Depósitos																	
7.1	Clase 1							1			1							

POBLACIÓN		ANEXO III - PLANILLAS DE USOS - VIALE															
		URBANA							ESPECIAL				OTROS USOS		EXTRA URBANO	OTRAS NORMAS	
		RESIDENCIAL			CENTRO		UE 1 FCCC	UERE	CUECP	UE 4 TERMINAL	UE 5 INDUSTRIAL TOTAL	FERIAL	BASURAL	CEMEN-HOGAR DE TERIO JOVENES	LAGUNAS CLOACALES		EUR 1
		UR 1	URB	CEUR	UCCR1	UCCR2											
7.2	Clase 2						1			1							
7.3	Clase 3						1			1							
7.4	Clase 4						1			1							
7.5	Clase 5						1			1							
8	Infraestructura de servicios																
8.1	Central de teléfonos						1									•	
8.2	Correo central y telégrafos				•												
8.3	Estación transformadora de electricidad									1						1	
8.4	Estación de radio y TV				1	1										• B	
8.5	Antenas de celulares									1						1	
8.6	Depósito de gas									1						• A	
8.7	Planta de tratamiento de líquidos cloacales														•	•	
9	Residencia																
9.1	Casa de pensión				1												
9.2	Hogar de ancianos	1															
9.3	Vivienda colectiva	•	•	•	•	•											
9.4	Vivienda individual	•	•	•	•	•											
9.5	Convento				•									1		1	
10	Sanidad																
10.1	Casa de reposo y convalecencia				1											1	
10.2	Dispensario (primeros auxilios) Centro de salud	•			•	•										•	
10.3	Hospital				•											B	
10.4	Sanatorios privados	1			•											B	
10.5	Sanatorios para enfermos mentales														1	1	

POBLACIÓN		ANEXO III - PLANILLAS DE USOS - VIALE														
		URBANA					ESPECIAL					OTROS USOS		EXTRA URBANO	OTRAS NORMAS	
		RESIDENCIAL		CENTRO		UE 1 FFCC	UERE	CUECP	UE 4 TERMINAL	UE 5 INDUSTRIAL TOTAL	FERIAL	BASURAL	CEMEN-HOGAR DE TERIO JOVENES	LAGUNAS CLOACALES		EUR 1
		UR 1	URB	CEUR	UCCR1										UCCR2	
11	Servicios															
11.1	Agencias comerciales (empleos, turismos, etc.) Estudio y consultorio profesional				•	•										
11.2	Alimentación en general (pizzeria, restaurante, bar)	•	•	•	•	•										F
11.3	Cementerios											•			•	B
11.4	Copias, fotocopias (sin incluir imprenta)	•	•	•	•	•										
11.5	Entidades financieras y crediticias-cajeros automáticos				•	•										
11.6	Estación de servicio, lavadero mecánico, gomería			1				•			•				•	A/B
11.7	Estudios y consultorios profesionales anexos a vivienda	•	•	•	•	•										
11.8	Estudios de radio y TV				1											
11.9	Hoteles, residenciales y otros lugares de alojamiento (40 camas)				•	•										B/F
11.10	Hoteles, Apart-hotel, residenciales y otros lugares de alojamiento (más de 40 camas)				•	•										B/F
11.11	Hotel por horas														•	B/F
11.12	Laboratorio de análisis industriales										1					
11.13	Laboratorio de análisis no industriales										•					B
11.14	Cocheras				1	1		•			•					B
11.15	Playas de estacionamiento				1	1		•			•					B
11.16	Prestaciones con algún proceso industrial o artesanal										1				•	A/B
11.17	Velatorios	•		•								•				B
11.18	Sucursal de correo y telégrafos. Tele-cabinas, telecentros, locutorios, oficinas para pago de servicios. Ciber	•	•	•	•	•		•								
11.19	Cadetería				1			•								B
12	Transporte															
12.1	Expreso de carga liviana							•			•					A/B

Síntesis de localidades

Aranguren – Departamento Nogoyá

Localización

La ciudad de Villa Aranguren está ubicada al Oeste del Departamento Nogoyá, provincia de Entre Ríos, a 70 km de la ciudad de Paraná, capital de la provincia de Entre Ríos y a 60 km de la cabecera departamental, Nogoyá.

El ingreso a la localidad se realiza por RN Nº 12, conectado por medio de un acceso pavimentado de 4 km, en el cual se encuentra ubicada una zona agrícola-ganadera de gran trascendencia en la Región. Allí funciona, desde hace muchos años, una Cooperativa de acopio de cereales que, además, ofrece múltiples servicios, y que genera un importante movimiento, acompañando el desarrollo de la región.

Por la RN Nº 12, Aranguren se conecta con las localidades más cercanas: Hernández (a 17 km) y Ramírez (a 15 km), también con Nogoyá (a 60 km) y Crespo (a 37 km).

Relación Urbana-Ejido-Territorio

Villa Aranguren se ubica en el Departamento Nogoyá, en una posición particular en cuanto a la relación con localidades aledañas y con la cabecera departamental.

Posicionada sobre el límite oeste del departamento, mantiene más relaciones funcionales con su vecina ciudad, Ramírez, que pertenece al departamento Diamante, que con la propia Nogoyá.

Esto da cuenta de que la conformación de las relaciones en el territorio trasciende los límites y las formalidades jurisdiccionales y administrativas. No obstante, su vinculación con Ramírez trae aparejados algunos inconvenientes, debido a que los registros, bases y datos de la población de Aranguren quedan asentados en una

ciudad y en un departamento diferentes al propio, lo cual complejiza la obtención de información específica de la ciudad, que pudieran favorecer, por ejemplo, la instalación de algunos equipamientos en la localidad.

La accesibilidad directa a una ruta nacional y eje estructural a nivel provincial, una estratégica estación de ferrocarril en los tiempos de la expansión económica a fines del siglo XIX, suelos fértiles y cursos de agua abundantes, facilitaron el asentamiento de pobladores dedicados a las actividades agrícolas y productivas rurales en esta zona, que eligieron Aranguren como centro de atención social, civil y de intercambio comercial.

Aun cuando a lo largo de la historia ha mantenido una escala acotada, una densidad poblacional relativamente pequeña y relaciones de dependencia hacia localidades vecinas o de mayor volumen de atracción –en cuanto a servicios de asistencia, oferta comercial, equipamientos administrativos, de salud, educativos, etc.–, no ha dejado de mantener una línea de crecimiento estable respecto de su densidad demográfica, equipamientos y actividades productivas, sosteniéndose como referente en el territorio cercano.

Respecto de su ejido, una jurisdicción irregular con sectores alejados de su centro de atención no ha facilitado construir una relación con mayores responsabilidades y compromisos, al tiempo que existe cierta desvinculación, con atención de necesidades acotadas y de urgencias.

En la actualidad, el municipio atiende a su ejido solo en temas de asistencia, que en su mayoría corresponden a arreglos y mantenimiento de caminos rurales. No provee de ningún otro servicio y, por lo tanto, tampoco cobra tasas sobre este territorio.

Con respecto a los equipamientos, se encuentran dos escuelas de nivel primario que tienen una baja matrícula,

por lo que podría cerrarse una de ellas. El éxodo rural hacia zonas urbanas se ha acelerado en los últimos años de forma considerable y esto repercute en las zonas urbanas tanto como en las rurales, debido a que se concentran unas y se deshabitan otras.

Aranguren no es ajena a este proceso; gran parte de su crecimiento poblacional se debe a este factor.

Numerosas de estas cuestiones tienen que ver con la falta de una visión territorial, muy común en las ciudades actuales, que accionan en su mayor medida en la estructura urbana, que demanda urgencias con mayor poder de atención.

La necesidad de atender al conocimiento del territorio es importante a la hora de planificar el crecimiento urbano y la expansión social y económica de la localidad, a fin de poder tomar decisiones y acciones que favorezcan un crecimiento sostenible y sustentable tanto en recursos urbanos e institucionales como en ambientales.

Aun en una escala pequeña, como es el caso de Aranguren, la expansión y redefinición de su estructura urbana abarcan el entorno territorial y las relaciones con el mismo. Una estructura urbana con alta ocupación parcelaria, con incrustaciones de grandes componentes de actividades productivas y una red viaria que no soporta este crecimiento, lleva directamente a considerar lo que sucede en el territorio con el objetivo de establecer nuevas relaciones y cambiar las urbanas internas en pos de una ciudad equilibrada y sustentable.

Modelo urbano-territorial actual

Villa Aranguren se presenta con una estructura compacta, pero con una densidad media a baja. Resalta, en la figura urbana, la cantidad de instalaciones productivas existentes en relación con las residenciales. Aquellas se convierten en elementos icónicos o referenciales modernos, que sustituyen a los tradicionales edificios institucionales y comunitarios.

Es aquí donde las condiciones económicas favorables del sector agropecuario e industrial de este período histórico se reflejan con mayor intensidad y adquieren protagonismo.

Por la dispersión de los usos, no se reconocen áreas de especificidad funcional ni una centralidad dominante en su definición tradicional.

Incluso en el caso de los terrenos del ferrocarril, se encuentra una multiplicidad de usos. Se han instalado anexos de la Cooperativa de Aranguren, la estación de servicios y expendio de combustibles, el polideportivo, un centro cultural, un área de plaza y juegos infantiles, entre otros.

La definición de su forma actual obedece principalmente a la existencia de elementos estructurantes, como las vías del ferrocarril, la ex ruta 131 y hoy RN N° 12, y grandes propietarios aledaños. Entre los elementos mencionados, se encuentra la tradicional disposición en damero sin un elemento central, como una plaza.

Estos elementos estructurales encorsetaron el crecimiento favoreciendo el completamiento interior por un lado, pero dificultando generar relaciones con el territorio circundante para pensar en nuevas conectividades y formas funcionales.

El principal componente, el ferrocarril, que cruza en sentido noroeste-sureste, casi diagonal a la planta urbana, solo cuenta con un paso a nivel que fomenta la división, reduce la accesibilidad y la conectividad entre las partes, así como la extensión de servicios.

Entre las limitaciones de crecimiento y expansión, se reconoce la existencia de pocos propietarios de grandes porciones de tierras, que las utilizan en producción agropecuaria y generan las complicaciones relacionadas con encontrarse aledañas a una zona tan poblada.

Hacia el Norte, se encuentran los componentes ambientales, basural y piletas de estabilización cloacal. Deben tenerse en cuenta a la hora de planificar el crecimiento y expansión, tanto hacia este sentido como por las posibilidades que tienen de sustentarse.

Diagnóstico y síntesis interpretativas

La situación actual de Aranguren es principalmente la de una ciudad con problemas de cambio de escala, que está mutando nuevamente su perfil como lo hizo

a lo largo de su historia, con varios puntos de inflexión. Primero fue la desaparición del ferrocarril que le diera origen como asentamiento puerto, pero la presencia de la Ex RN N° 131 en pleno casco urbano le permitió constituirse en poblado de servicios administrativos, de salud, educación, comercio y servicios, orientado a una demanda instalada en su *hinterland* productivo y al tránsito pasante, para ir transformándose lentamente y sin pausa. El siguiente punto de inflexión fue la nueva traza de la RN N° 12 que alejó la Villa de su principal ingreso en todo sentido, por lo que descendió considerablemente el ritmo, el protagonismo y provocó la desaparición de multiplicidad de servicios que giraban en torno a la ruta y que no volvieron a surgir.

El contexto actual y las ventajas comparativas de la Villa la ubican en una nueva inflexión en la que se comienzan a complejizar los usos, a partir de la incorporación de nuevos servicios, industrias y establecimientos productivos que agregan valor a una ciudad proveedora de servicios especializados, industrial y agroindustrial, y que la mantiene en su rol de prestadora de asistencias administrativas, educativas, sanitarias y comerciales.

Esta transformación ha traído aparejada la conflictividad de usos y de tránsito dentro de su trama, sin un marco normativo emanado de la planificación urbana.

En efecto, la problemática actual referida al tránsito pesado que circula por el interior del casco urbano rompe la infraestructura vial y pone en riesgo a los peatones, a los malos olores que provienen de los gallineros y a otras fuentes que invaden el centro cuando el viento sopla o el polvillo que escapa de los centros de almacenamiento de cereales, claramente colisionan con el uso residencial y comercial de la ciudad.

Los cambios por instrumentar para poder corregir la actual situación no serán sencillos ni mucho menos veloces, pero deben concretarse en el tiempo a partir de la elaboración de un cuerpo normativo que le dé previsibilidad a esa mutación y le permita al gobierno local instrumentar medidas de promoción y desaliento a la acción del mercado sobre la ciudad, sin debilitar el motor del desarrollo local, hoy origen de los problemas urbanos. Por el contrario, las medidas por instrumentar deberán tender a fortalecer este sistema que sostiene a

la economía local y encontrar las opciones que resulten atractivas y mejoren su competitividad al mismo tiempo que aumenten la calidad de vida de los ciudadanos de Aranguren.

En cuanto a la actual situación de las infraestructuras, es necesario resolver el problema del escurrimiento y la disposición de las aguas pluviales, y sistematizar los cursos de agua que queden incorporados a la trama urbana, condición indispensable para pensar un crecimiento de la trama. En este sentido, es recomendable contar con una mirada estratégica que resuelva la falta de espacios públicos recreativos y, a la vez, la de la estructura vial. Una medida podría ser transformar estos cauces en parques lineales acompañados por vías vehiculares sobre sus laterales, equipados con mobiliario urbano, juegos y suficiente forestación.

La necesidad de completamiento de los tendidos infraestructurales no es menos importante que la aparición de espacios públicos que contemplen el futuro crecimiento de la ciudad, cuestión que luego se torna muy difícil de resolver cuando la densidad de construcción aumenta y las transformaciones se vuelven más conflictivas y costosas. En ese sentido, es notable la ausencia de normas que prevean la obligatoriedad de donación de un porcentaje de tierra para el uso público al momento de urbanizar nuevos sectores, lo que lo convierte en un aspecto urgente por resolver.

El traslado de los usos conflictivos del casco urbano a otros sectores preparados para recibirlos presentará nuevos desafíos en cuanto a qué hacer con los espacios vacantes, o con los edificios e infraestructuras en desuso. Este aspecto debería motivar la reflexión anticipada y la planificación de nuevos usos sobre esos espacios y estructuras de manera de alentar a sus propietarios a decidir su traslado y, al mismo tiempo, prever la posibilidad de satisfacer nuevas demandas de edificios para la cultura, educación, gobierno, salud, comercio, etc.

Adecuación y distorsiones respecto de la normativa vigente

Aranguren presenta una escasa normativa referida al uso del suelo. Por un lado, aquella que hace referencia a delimitaciones de planta urbana y de ejido; y por otro,

no existe la vocación de registrar las actuaciones sobre el territorio en cuanto a ventas, subdivisiones, construcciones nuevas y modificaciones, cambios de usos. Estas carencias se manifiestan en una situación actual de convivencia de multiplicidad de usos conflictivos, sin marcos regulatorios que actúen como moderadores y articuladores de los fenómenos complejos que se generan en este entorno. Tampoco cuenta con normas a la edificación, habilitación de comercios e instalaciones productivas.

Las vigentes son:

Ordenanza N° 001/88: Aprobación de plano de amanzanamiento y numeración de la planta urbana. Obligación de registrar y presentar novedades y modificaciones a las construcciones, ventas, lotes, subdivisiones, cambio de destino, tanto en planta urbana como en el ejido. Plazos de presentación, obligación de presentación de documentación, pago de sellados.

Ordenanza N° 024/88: Relevamiento y censo catastral del ejido de jurisdicción de Aranguren según las disposiciones legales y fiscales provinciales a fin de establecer los parámetros para el cobro de tasas e impuestos provinciales. Esto incluye: individualización de las parcelas, clasificación, aplicación de coeficientes de avalúos fiscales.

Determinación de zonas:

- Chacra de primera: linderas a los caminos de acceso, sobre RN N° 12 y 131.
- Chacra de segunda: linderas a caminos de tierra de acceso a Aranguren, camino vecinal que une con Ramírez, Colonia Reinafé, Don Cristóbal Segundo y RP N° 36.
- Chacra de tercera: en el ejido, no comprendidas en las anteriores.

Ordenanza N° 053/89: Determinación de límite de planta urbana.

Propuesta del modelo de ordenamiento territorial y urbano

Para el caso de Aranguren, se han identificado una serie de temas de mayor relevancia para tener en cuenta. Se

formulan sobre la base de la propuesta de los siguientes objetivos generales:

- Generar el desarrollo armónico de la localidad, que permita fortalecer sus características de ciudad productiva, complementado con actividades de apoyo, servicios, equipamientos y expansión comercial.
- Planificar el ordenamiento paulatino de la planta urbana actual, y desarrollar las expansiones en concordancia respetando las normas de convivencia implícitas.
- Fortalecer los usos comunitarios, sociales, sobre todo los deportivos (que tienen una gran preponderancia a nivel local), mediante la promoción de actividades, la creación de espacios acordes con equipamientos y áreas habilitadas a estos usos.
- Incluir, dentro del futuro deseado, la generación de actividades educativas en niveles técnicos y terciarios a fin de concebir nuevos profesionales, técnicos, especialistas en aquellos temas que formen parte del perfil productivo regional.
- Crear mesas de diálogo y trabajo mixtas –públicas y privadas– que permitan formular estrategias comunes y acciones conjuntas, que promuevan la responsabilidad social empresaria, que incluyan instituciones, entidades intermedias, para conformar, así, un espacio de consenso que favorezca la concreción de los objetivos formulados.

Formulación de lineamientos generales e identificación de áreas de intervención y acciones

Desarrollo territorial

Formular estudios y conversaciones para la creación de una microrregión o cooperaciones entre localidades vecinas y afines para poder llevar adelante políticas de mayor peso para el territorio y las poblaciones. En forma natural, pareciera formularse entre Ramírez, Aranguren, Hernández, por cercanía, complementariedades y relaciones funcionales.

Fomentar, promover y fortalecer la posición de Aranguren a nivel regional, como centro de actividades

productivas mediante la diversificación de rubros: productos de origen agropecuario y procesos que generen agregados de valor, productos metalúrgicos, indumentaria, etc.

Modificar el área y límites de ejido, con el objetivo de incorporar sectores sobre el departamento Victoria, en el cual tiene mayor influencia la jurisdicción de Aranguren, y restar el área que se desarrolla sobre Ramírez, para restablecer, así, relaciones naturales en el territorio.

Fomentar la fluidez en la conectividad territorial desde y hacia Aranguren. Para esto se recomienda:

- Pavimentación del acceso desde Victoria, lo cual reduciría en 45 km el recorrido hacia esta ciudad.
- Pavimentación de la traza de la ex ruta 131, ya que funciona como conexión interurbana directa con Ramírez y Hernández, para reducir los tiempos y agilizar el intercambio entre estas localidades.
- Creación de un circuito circunvalatorio.

Ordenamiento urbano

A lo largo de la historia, se han formulado hipótesis variadas sobre lo que el ordenamiento de las ciudades debería ser. De todas estas experiencias, la mixtura de usos y la convivencia de diversas actividades ha resultado ser la que naturalmente mejor facilita el intercambio social y cultural a favor de un equilibrio comunitario. No obstante, existen usos que generan incompatibilidades entre sí, como el caso de Aranguren expuesto ampliamente en este informe. La situación, que data de los orígenes de la Villa y se ha dado a lo largo de toda la historia, mantiene cierto grado de tolerancia entre sus habitantes, hasta de aceptación, pues estas industrias se consideran motores de la economía local y sus empresarios son parte de la comunidad; por lo tanto, el apoyo a esta realidad es implícito.

De todas maneras, la tolerancia tiene límites y hoy, el tamaño de Aranguren y la complejidad que va adquiriendo naturalmente pide un ordenamiento de su urbe en tanto usos, espacios de convivencia, recreación, deporte, movilidad, entre otros.

Es por ello que se han detectado algunas acciones estructurales en pos de su organización y que se describen más abajo. Mientras, es posible determinar otras de impacto urbano que favorezcan el intercambio de usos compatibles, como por ejemplo:

- Creación de normas que contribuyan al crecimiento de áreas con particularidades especiales, teniendo en cuenta las vocaciones en cuanto a la presencia de algunos usos dominantes: comercial, residencial de baja densidad, de media densidad, institucional, deportivo, etc.
- Detección de espacios con mayor poder de convocatoria social para determinada actividad, con estudio de las posibilidades de su desarrollo.
- Formulación de estrategias para el uso posterior de las instalaciones productivas e industriales que quedarán en planta urbana sin la actividad original. Para no crear fantasmas en el espacio urbano habría que dotarlas de un nuevo destino, jerarquizando las estructuras más antiguas y que puedan considerarse como parte del patrimonio arquitectónico cultural.
- Detección de edificaciones, espacios y corredores que podrían considerarse de interés patrimonial para conservar y/o refuncionalizar. Sobre todo en las etapas de recambio urbano interior que suelen aparecer en determinadas etapas de la vida urbana y que si no se encuentran encuadradas en normas de preservación suelen desaparecer y quedar solo en la memoria colectiva.
- Realización de un plan de comunicación a la comunidad sobre la existencia de las nuevas normas y su aplicación, a fin de que cada nueva intervención sea registrada y acorde a las reglamentaciones.
- Limitación expresa de la subdivisión de las áreas fuera de los límites de planta urbana, así como de la instalación de usos no compatibles en radios prefigurados.

Infraestructura y servicios

Jerarquizar el viario interno mediante el asfaltado de los ejes estructurales y su adecuación en mobiliario, vegetación e iluminación.

Prestar especial cuidado en el tratamiento del sistema pluvial, a través de consultas permanentes con la Dirección de Hidráulica de la provincia, tanto para la construcción de un drenaje y alcantarillado en la planta urbana, como en las áreas de expansión, para evitar anegamientos y desbordes por lluvias intensas; con mayor atención en los sectores en los cuales atraviesa un cauce natural.

Realizar un estudio sobre el sistema cloacal actual y la factibilidad de soportar mayor crecimiento, teniendo en cuenta el tamaño y ubicación de las lagunas de decantación.

Promover el tratamiento de los residuos sólidos urbanos. Hoy se depositan a cielo abierto, sin ningún tipo de tratamiento y con quemas periódicas. Será necesario avanzar en este tema, con el objetivo de formular un programa para los residuos sólidos que pudiera incluir una planta de tratamiento que funcione a escala regional con localidades vecinas o en ellas.

Crecimiento y expansión urbana

Delimitación, modificación y ampliación de planta urbana con la incorporación de nuevas áreas de crecimiento y expansión. Como aparentan buscar la relación con el acceso principal, parecería ser esta la dirección indicada.

Refuerzo y mantenimiento del carácter de borde de las vías del FFCC, sin habilitar más tierras para su urbanización, a fin de evitar la extensión hacia una zona con dificultades en el tendido de redes de servicios e infraestructuras.

Tránsito pesado y de maquinarias

Establecer acciones de corto y mediano plazo para formalizar el recorrido de tránsito pesado interno y trasladarlo paulatinamente hacia los bordes de la trama urbana, creando anillos que oficiarán de reguladores al crecimiento y que luego complementarán la creación de una circunvalación.

A tal fin, será necesario planificar los futuros trazados determinando etapas y recorridos para llevar a cabo las acciones u obras necesarias:

- Apertura de calle en el borde norte y sur para reducir, en una primera instancia, el cruce sobre el viario urbano.
- Determinar la posible traza de una futura circunvalación para oficial de límite de crecimiento y como ordenador del tránsito. La necesidad de unir los accesos sobre la ex ruta y el camino que lleva a Victoria (posible de pavimentar) orienta la formalización de un abanico sobre el lateral este.

Actividades e instalaciones productivas e industriales

La cantidad y variedad de actividades productivas e industriales que se ubican en la planta urbana como en sus alrededores plantea la necesidad de crear un área especialmente ubicada, diseñada y con servicios acordes, para la radicación de nuevas industrias como para la ampliación de las existentes.

Deberá estar acompañado de un plan de promoción, a través del cual se aliente a los empresarios a la reubicación de sus instalaciones en esta área especialmente creada y de normativas que conduzcan paulatinamente a la complementariedad de usos urbanos y no a los conflictos.

Creación de un área industrial y de equipamientos productivos. Se detectaron a priori tres posibles ubicaciones, que presentan pros y contras. No obstante, la determinación de la ubicación definitiva será resuelta por el conjunto de actores locales sobre la base de estudios de factibilidad y de impacto ambiental correspondientes, que orienten acerca de la viabilidad y sustentabilidad de cada localización.

- A. Norte de la planta urbana, sobre la ex ruta 131.
- B. Noreste de la planta urbana, sobre el acceso y RN Nº 12.
- C. Sureste de la planta urbana, sobre RN Nº 12.

Equipamientos institucionales, comunitarios y sociales

Reforzar el espacio de la estación del ferrocarril como espacio público por excelencia, en el cual ubicar equipamientos comunitarios:

- Ampliación del polideportivo.
- Plaza Central.
- Nueva escuela de nivel medio.

Creación de nuevos espacios centrales de uso público, en los cuales incluir equipamientos y servicios que no se ubican en el cuadro de la estación: Centro Cultural, ampliación del Centro Cívico, nuevas plazas con equipamiento infantil.

Sistematizar los espacios de uso deportivo y recreativo, previendo nuevos lugares para su ubicación y un circuito aeróbico.

Creación de un área destinada a predio ferial, de exposiciones, etc., que permita usos polivalentes y de gran concentración de personas.

Buscar alternativas a la ubicación de equipamientos urbanos

- Estación de ómnibus. Posibilidad de ubicarla sobre el acceso en el sector de nueva ampliación urbana.
- Destacamento de Bomberos. Se recomienda analizar una ubicación con fácil accesibilidad, que permita la salida de las autobombas de forma rápida, sin generar conflictos con los usos urbanos. Podría ser relacionada con la circunvalación proyectada.
- Posibilitar la creación de centros de capacitación con orientaciones técnicas vinculadas a las industrias locales y de la región, oficios varios que complementen los existentes, etc.

Puntos/temáticas a actualizar de las normativas existentes y/o nueva propuesta

Creación de un código urbano y reglamento de edificación que contenga un marco de base en el cual apoyarse y anexas paulatinamente aquellas necesidades particulares.

Normas Urbanas

- Determinación de zonas con usos y compatibilidades.

- Categorización y jerarquización de vías.
- Tamaños mínimos y ocupación de lotes (FOS, FOT).
- Alturas máximas de edificación.
- Uso del espacio público.
- Área destinada a equipamientos especiales (estación de ómnibus, escuela, centro cultural, deportivo, recreación, nuevas oficinas municipales y provinciales).
- Nuevas urbanizaciones y subdivisiones: áreas de reserva, anchos de calles, pedido de prefactibilidad, presentación de planos y documentación, pedido de servicios.
- Creación de un área industrial y de instalaciones productivas, con las reglamentaciones correspondientes tanto constructivas, de seguridad como de protección al medio ambiente.
- Áreas de estacionamiento de tránsito pesado y de intercambio de cargas.

Normas Ambientales

- Instalación de antenas de telefonía, control de emanación de olores, gases, fluidos y desperdicios sólidos de los establecimientos productivos.
- Tratamiento de los residuos sólidos, preservación de los recursos naturales.

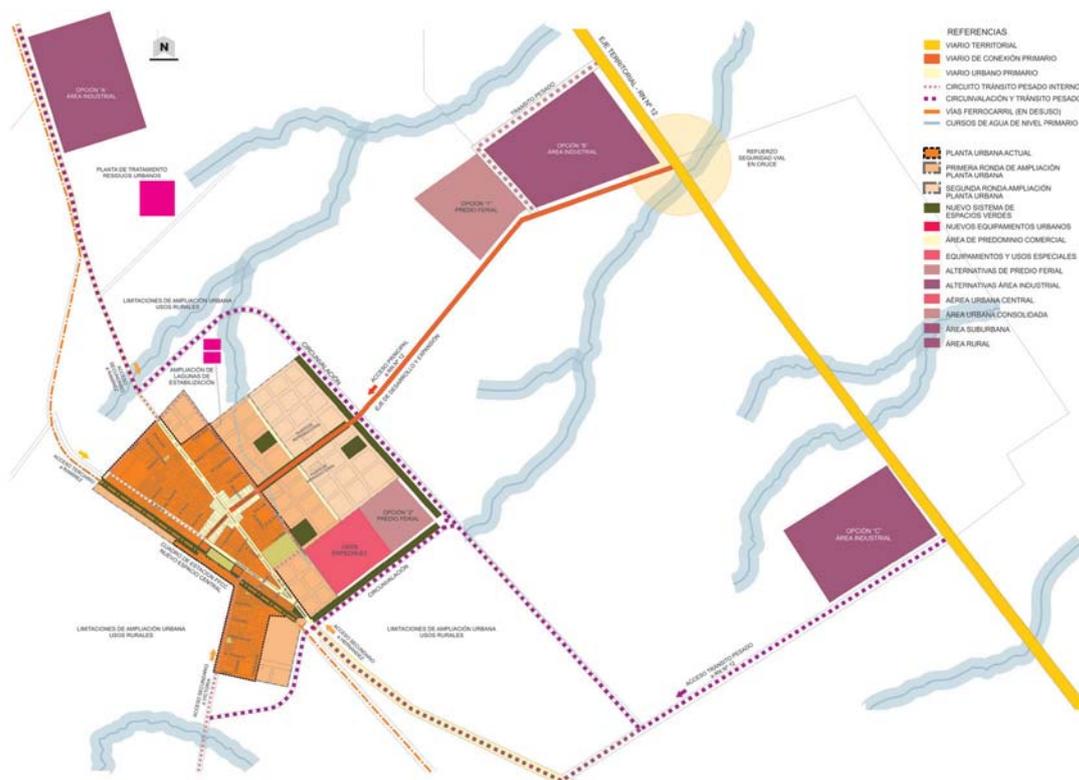
Normas a la edificación

- Reglamentaciones a las construcciones.
- Habilitación de locales comerciales.
- Reglamentaciones sobre seguridad y tránsito.
- Creación de un nuevo régimen tributario con premios y castigos, que permita controlar la especulación sobre los lotes vacíos, premie la construcción, promueva o desaliente usos determinados, etc.
- Obligatoriedad de ingresar cualquier emprendimiento encuadrado en las normas, o no, a los organismos municipales determinados para su evaluación y decisión.

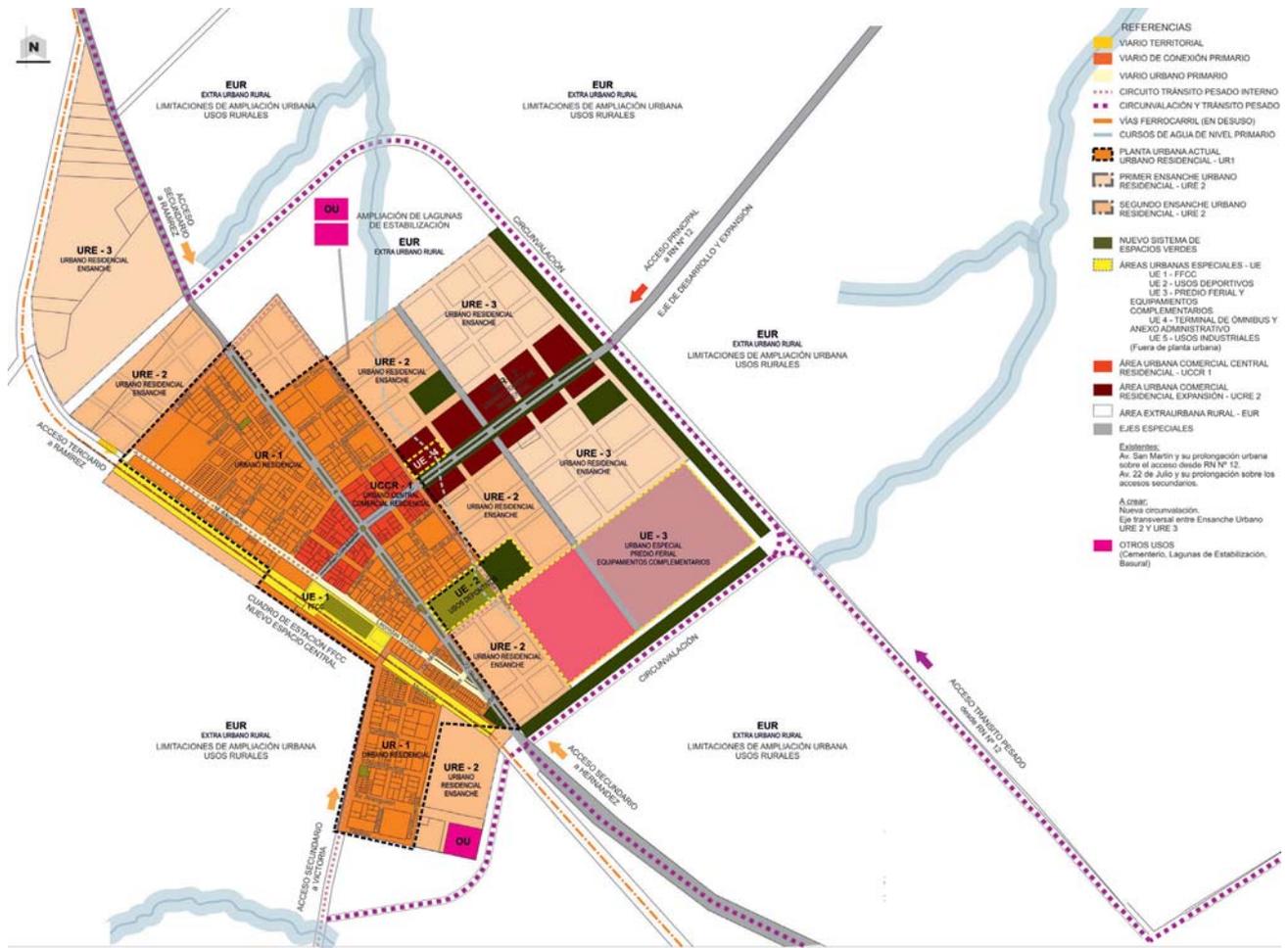
Plano Síntesis Modelo Urbano Existente



Plano Modelo Urbano-Territorial Propuesto



Plano Modelo Normativo Propuesto



CEIBAS – Departamento Islas

Localización

Ceibas es un municipio ubicado cerca del Río Paranacito, uno de los brazos del delta del Río Paraná, en el Departamento Islas del Ibicuy, al Sudeste de la provincia de Entre Ríos. Se encuentra rodeada de aguas con la conformación más llana del sistema deltaico, enclavada en el corazón de las Islas del Ibicuy.

Se halla a 156 km de Buenos Aires si se ingresa a la provincia por el Puente Zárate-Brazo Largo, y a 388 km de la capital entrerriana, Paraná.

Es el nudo neurálgico de confluencia de las Rutas Nacionales Nº 12 y Nº 14, la cual nace en esta ciudad y compone uno de los ejes Norte-Sur más importantes del Mercosur.

Relación Urbana-Ejido-Territorio

Ceibas se constituye en un punto neurálgico del sur del territorio entrerriano, debido a que se ubica en la intersección de las Rutas Nacionales 12 y 14 (ejes vitales del comercio nacional y del Mercosur) y se constituye en la última ciudad si se sale de Entre Ríos o la primera al ingresar, antes de cruzar el Complejo de Puentes Zárate-Brazo Largo. Esto la constituye naturalmente en una puerta regional.

Además, se inserta en el límite norte del Departamento Islas, pero mantiene relaciones funcionales tanto con Galeguaychú, cabecera del departamento homónimo, como con Paranacito, cabecera de su propio departamento.

Con la primera, las relaciones son de tipo comercial y de acceso a servicios y equipamientos de escala, como salud y educación superior. No obstante, las relaciones con Paranacito son de tipo administrativas y financieras: registro civil, trámites de servicios e impuestos provinciales, registro de la propiedad, entre otros.

Además, las gestiones de recursos, equipamientos, financiamientos, etc., se realizan habitualmente y con mayor fluidez en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

más que en la propia capital provincial, Paraná, debido a la cercanía y disponibilidad de recursos.

El esquema de relaciones de Ceibas con el territorio da cuenta de la complejidad y de que el uso real trasciende los límites y las formalidades jurisdiccionales y administrativas. A pesar de ello, esta diversidad en la red trae aparejados algunos inconvenientes en cuanto a la obtención de datos y registros poblacionales, de asignación de recursos e inversiones, que dificulta la generación de una masa crítica que pueda obtener equipamientos o servicios acordes a la escala y función verdadera.

El ejido de Ceibas es de escala relativamente pequeña y acotada, que se expande hacia el Norte, Este y Oeste, y ubica la planta urbana en el límite sur. Las relaciones con el ejido son casi inexistentes. El municipio de Ceibas no presta servicios a su ejido como a la población rural dispersa que incluye. Por lo tanto, tampoco cobra impuestos o tasas sobre el mismo.

La inexistencia de equipamientos comunitarios, o agrupación de pobladores que conformen núcleos urbanos secundarios, hace que la población rural dispersa tenga a Ceibas como primer lugar de referencia. Además, fuera del ejido, existen localidades menores que se nutren de Ceibas en primera instancia.

Si bien el Censo de Población y Vivienda de 2001 reconoce la existencia de una población total de 1.405 habitantes, de los cuales el 3% corresponde a población rural dispersa, hoy en día estos datos se encuentran desactualizados. Según el municipio, la población urbana es de 2.200 y la rural dispersa alcanza el 10%.

Esta masa poblacional repercute directamente en el área urbana, debido a que se constituye en el lugar de refugio ante las probables inundaciones de la zona. Además, el municipio y la ciudad deben hacerse cargo de un éxodo rural que se produce en cantidad y en tiempos cortos.

La subdivisión y parcelamiento de su territorio jurisdiccional tiene como particularidad que se distribuyan pocos propietarios en grandes extensiones de tierras contiguas a la planta urbana. Esto afecta la direccionalidad del crecimiento, ya que se encuentran a merced de la

disponibilidad, o no, del propietario de vender o donar porciones para la localidad.

El conocimiento del territorio, sus condiciones particulares, y las relaciones y flujos que con él se establecen deben tenerse en especial atención ya que influyen en el crecimiento urbano y en la expansión social y económica de la localidad. Ceibas no es ajena a este proceso, sobre todo por las condiciones especiales que enfrenta, y en función de cómo se tengan en cuenta es que se podrán tomar decisiones y acciones que favorezcan un crecimiento sostenible y sustentable tanto en recursos urbanos e institucionales como en los ambientales.

Modelo urbano-territorial actual

Ceibas se encuentra claramente estructurada por el cruce de dos corredores territoriales que se manifiestan como el motor y centro de atención del sistema, no solo en su estructuración urbana, sino por su influencia en los aspectos sociales y económicos de la población.

En función de esto, y de los factores que se han comentado en puntos anteriores, la estructura urbana propiamente dicha se divide en tres cuadrantes:

Al Sur, Ceibas “vieja”, la más antigua, contiene los equipamientos de mayor peso social y cívico. Se estructura linealmente a la RN 12 y no presenta los elementos tradicionales de la forma y centralidad urbana, como ser la plaza central rodeada de edificios públicos. Por otro lado, tiene escasas posibilidades de crecimiento natural, pero aún le quedan espacios intersticiales para el desarrollo residencial y de equipamientos.

Al Noreste, Ceibas “nueva”, ha sido favorecida por la habilitación de tierras para el crecimiento. Aquí se ha podido desarrollar un plan de viviendas de interés social y se encuentra en marcha la construcción de otro. Su forma es más compacta, y tampoco presenta elementos tradicionales de estructuración urbana.

Además, los equipamientos que contiene se encuentran más relacionados con la asistencia; facilitada por su relación directa con la RN 14, se ubican el hospital y la comisaría.

Al Norte, sobre la RN Nº 14, Ceibas “de los paradores”. Es el sector definido por su especificidad funcional, se desarrolla paralelo y francamente abierto a la RN 14. Incluye usos comerciales y de servicios al tránsito, paradores, gomería, estación de servicio. La existencia de grandes propiedades aledañas y las potencialidades del uso que reviste no han alentado la radicación de viviendas o equipamientos ciudadanos.

Diagnóstico y síntesis interpretativas

Ceibas se parece a una ciudad de frontera, con un sistema económico que depende de factores externos, cuya actividad principal se orienta a los servicios que se brindan al tránsito pasante por la RN Nº 14, popularmente denominada ruta del Mercosur, y la RN Nº 12, como salida de gran parte de la producción provincial. En este sentido, los factores que pueden afectar a ese flujo vehicular –que circula por la ahora autovía– como las condiciones de intercambio comercial con Brasil, Paraguay y Uruguay, o las condiciones del mercado comercial global, vinculado a la exportación de productos agropecuarios, repercuten automáticamente en su precaria economía.

Desde la aparición del primer poblado, la ruta es el elemento origen y sostén de la actividad de la ciudad, pero al mismo tiempo constituye el borde más contundente, que la presenta fragmentada en términos espaciales, desde su nacimiento, y que dificulta tanto el paso de los habitantes como el de los tendidos infraestructurales.

Sin posibilidad de cobrar tasas y dependiente de los exiguos recursos de la coparticipación provincial a la que su baja población le permite acceder, Ceibas presenta una difícil situación, con servicios deficitarios, necesidad de obras importantes por su implantación no planificada en zona de riesgo hídrico y baja capacidad de influencia política por su escasa población en términos relativos sobre la población provincial. Estas variables la convierten en muy dependiente de la disposición del gobierno de turno para sostener la ayuda en subsidios que recibe y, que a su vez, mantienen vivo al pequeño comercio barrial.

A pesar de su perfil fundamental de servicios al transporte, la fuente de ocupación principal de la franja de población activa más importante deriva de la obra públi-

ca que se genera en su contexto, fundamentalmente de la obra vial, que ocupa trabajadores manuales en forma intensiva y de baja calificación. Esto lleva a Ceibas a términos económicos muy inestable, con aumentos en los índices de NBI que presenta habitualmente y que se vuelven preocupantes en las épocas de poca obra pública.

Aunque el hospital funciona en un buen edificio, posee escaso equipamiento y personal, por lo que el servicio no es satisfactorio. Sin embargo, su cercanía con centros urbanos importantes, como Gualeguaychú o la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, le permite satisfacer relativamente bien los casos de salud más complejos, al igual que con otros servicios; pero, al mismo tiempo, son esos centros el principal destino de la población joven que busca mejores oportunidades.

Es legítimo estimar que el intercambio comercial presente entre la Argentina, y particularmente el de la provincia de Entre Ríos, con los países del Mercosur, seguirá creciendo al igual que el flujo de la producción enterriana que circula por Ceibas con destino a los puertos que la lleven a cualquier lugar del mundo, lo que implicará un crecimiento con relación a su actual configuración urbana.

Sin embargo, para que este crecimiento cuantitativo se registre también en la calidad de vida de los ciudadanos de Ceibas, deberán adoptarse variadas e importantes medidas y políticas a mediano y largo plazo. Estas pueden girar en torno de una mayor especialización como nodo de servicios al transporte, que le permita competir con las ciudades de Gualeguaychú y Campana; o bien, de una diversificación de su base económica a partir de la incorporación de nuevas actividades, como pueden ser las vinculadas a las cadenas de valor agroindustrial. También pueden estimularse ambas medidas, razón por la cual deberán mejorarse sustancialmente las condiciones de habitabilidad y educación de la población, subsanando la actual fragmentación física que también se registra en la identidad de la población.

Respecto de este último punto, es una preocupación el hecho de que la presencia de la nueva autopista y su articulación con la RN N° 12 puedan agudizar esa fragmentación si el diseño de este nexo no tiene presente

la importancia de la conectividad entre las partes y no prevé cruces sobre nivel y colectoras eficientes que suture ambos sectores urbanos. Esto puede ocurrir si se privilegia, una vez más, la gran incidencia que tendría el costo de las obras sobre la baja cantidad de habitantes de Ceibas.

Adecuación y distorsiones respecto de la normativa vigente

La normativa existente es escasa y básica. Responde a las necesidades que aparecieron en un tiempo determinado, pero sin enmarcarse dentro de una estructura que le permita ordenar el sistema, ampliar, anexar, modificar, entre otros.

Por un lado, se encuentran mezclados temas que corresponden a la ciudad y algunas reglamentaciones a la edificación, con poca claridad de los profesionales y el marco en el que actúan.

La inexistencia de una ordenanza que delimite claramente la planta urbana impide la determinación y diferenciación de lotes urbanos, suburbanos, rurales, las áreas con servicios, etc.; cuando la existencia de este instrumento permitiría la creación de un régimen tributario.

A diferencia de otras localidades que sin una fuerte presencia de normas, o hasta con la inexistencia de ellas, han formado una estructura urbana bajo cierto orden y criterio común, en Ceibas el uso del suelo obedece al deseo del propietario, hasta el punto de no mantener continuidades en las calles, desvirtuando los límites entre lo público y lo privado. Se encuentra muy instalada la cultura del "hago lo que me parece", y en cuanto se inician acciones de ordenamiento, las recriminaciones no tardan en aparecer.

De todas formas, esta cultura deberá reemplazarse paulatinamente por otra del respeto mutuo entre lo público y lo privado, en la cual el Estado es protagonista en el delineamiento de políticas y acciones, generador de normas, regulaciones y el que lleva adelante los controles, premios y sanciones correspondientes. Aun así, la concientización y participación de las instituciones para trabajar en conjunto resulta fundamental a fin de llevar en forma más efectiva y en menor tiempo estas iniciativas.

La ley vigente es la Ordenanza N° 009/2005: hace referencia a subdivisiones en el ejido, aprobaciones y presentaciones, tratamiento de casos no previstos, extensión de calles, manzanas y loteos, reservas públicas, subdivisiones de lotes.

Propuesta del modelo de ordenamiento territorial

Para el caso de Ceibas, se han identificado una serie de temas de mayor relevancia para tener en cuenta. Se formulan sobre la base de la propuesta de los siguientes objetivos generales:

- Desarrollar estrategias y políticas en pos de una Ceibas integrada, con el objetivo de salvar la separación presente, diseñando formas de complementariedad, funcionales, espaciales, comunitarias, sociales, económicas.
- Instalar, en la región y en la provincia, a la ciudad de Ceibas como puerta sur. Fortalecer, promover y desarrollar este punto como nodo de servicios y equipamientos al tránsito, ampliar el espectro tanto al transporte de pasajeros, de cargas como particular y ofrecer servicios adecuados a cada uno.
- Situar, en este punto estratégico, un foco de equipamientos de auxilio y salud, como centro asistencial para salvaguardar la seguridad vial, en un nodo de alto tránsito vehicular.

Las estrategias detalladas colaborarían para elevar la oferta laboral, generar nuevas oportunidades económicas y mejorar la estabilidad y la calidad de vida.

Formulación de lineamientos generales e identificación de áreas de intervención y acciones

Desarrollo territorial y Ordenamiento urbano

La particular situación de Ceibas lleva a plantear y a diseñar creativamente modos para fortalecer las relaciones existentes y generar nuevas con su territorio, en particular con los ejes territoriales que la cruzan, que le dan su razón de ser, pero también la dividen.

En este sentido, el estudio de las conectividades entre las tres partes que componen la localidad merece un

tratamiento diferencial, tanto para fomentar la fluidez de tránsito de personas y vehículos, como para establecer vínculos urbanos que fortalezcan los lazos y los promuevan, con el objetivo de formar una sola Ceibas.

Por otro lado, la situación ambiental que presenta Ceibas "vieja" es muy delicada, ya que se encuentra en un área baja y a merced de las inundaciones desde el Río Paranaquito. En la actualidad, se encuentra controlado por la presencia de un terraplén de contención de una longitud no muy extensa con pocos sistemas de bombas de desagotes.

Sin embargo, existe la voluntad expresa, tanto de las áreas de gobierno como de la comunidad que lo avala y alienta, de crecer y expandir la planta urbana sobrepasando este terraplén. Esto acarreará complicaciones importantes, que van desde cuestiones constructivas (nuevo terraplén, con mayor extensión, mayores costos de mantenimiento, mayor cantidad de estaciones de bombeo, etc.), impactos ambientales y nuevos riesgos de inundabilidad en áreas no previstas. Son cuestiones que deberán considerarse con la importancia que merece, mediante estudios de impacto ambiental, obras y recomendaciones para su mitigación y reducción de efectos colaterales a la calidad de vida urbana y natural, entre otros.

Se detectaron, además, algunas cuestiones para desarrollar, que abarcan los siguientes puntos:

- Generar un nuevo centro de servicios al tránsito urbano sobre la RN N° 14 en Ceibas "vieja". Puede incluir la terminal de ómnibus y servicios al transporte pesado.
- Propiciar el completamiento de Ceibas "vieja". Presenta muchos vacíos urbanos.
- Crear áreas y tasas por servicios para generar premios y sanciones, de manera que se privilegie a quienes construyen y presentan la documentación sobre los que mantienen los lotes baldíos.
- Definir zonas o áreas con algunas tendencias en cuanto a usos: comercial, residencial, industrial, de servicios, etc.
- Establecer mecanismos de promoción fiscal para la construcción de servicios, actividades

comerciales, productivas e industriales que contribuyan al desarrollo económico social de Ceibas.

- Indicar destino de las 12 has de propiedad municipal en Ceibas “nueva”, y de las 36 has a expropiar en Ceibas “vieja”.
- Crear un sistema viario jerarquizado, a través de equipamientos (veredas, iluminación, arbolado, ancho de calle, etc.), como por vinculaciones. Rever los anchos de calles que aparecen en las normativas.
- Propiciar un eje comercial urbano paralelo a la RN N° 12.
- Formalizar la señalización interna de Ceibas en cuanto a carteles de calles y números de portales de las propiedades.
- Identificar una posible área con destino a usos industriales, productivos.
- Identificar áreas no urbanizables por riesgo de inundabilidad o por otros parámetros ambientales.
- Limitar expresamente la subdivisión de las áreas fuera de los límites de planta urbana, así como la instalación de usos no compatibles en radios prefigurados.
- Establecer un plan de comunicación a la comunidad sobre la existencia de las nuevas normas y su aplicación a fin de que cada nueva intervención sea registrada y acorde a las reglamentaciones.
- Realizar un estudio de títulos y dominios de determinadas área o lotes, con el objetivo de poder conocer cuáles son los reales propietarios y en qué situación se encuentran.

Infraestructura y servicios

Formular un programa de tratamiento de los residuos sólidos urbanos. Hoy se depositan a cielo abierto, sin ningún tipo de tratamiento y con quemas periódicas.

Avanzar con las gestiones sobre el desarrollo del sistema cloacal. Según el proyecto de Obras Sanitarias de la provincia, se encuentran desarrollados y aprobados el tendido de red cloacal y el estudio para las posibles estaciones de bombeo; se encuentran en definición la ubicación de las lagunas de estabilización y las gestiones

para la compra de los terrenos que se verán afectados. Probablemente, se inicien las obras a finales del presente año o inicios del siguiente.

Se ha expresado reiteradamente que una de las mayores debilidades en cuanto a servicios y calidad de vida es la resolución del sistema de agua potable. Se tiene previsto contar con estas obras para finales de este año.

Determinadas las jerarquías de calles, gestionar la pavimentación, cordón cuneta e iluminación de las principales y mantener el mejorado en las de segundo grado.

Equipamientos institucionales, comunitarios y sociales

Reformular el sistema actual de espacios públicos, en particular la plaza principal de Ceibas “vieja” que no funciona como tal porque está desprovista de equipamiento y se desarrolla entre medianeras. En la actualidad, no oficia como espacio público.

Instalar un parador o terminal de ómnibus que abarque las dos vinculaciones, RN N° 12 y 14 dentro de la planta urbana o, en su propuesta de ampliación, puede ubicarse paralelo a uno de sus laterales.

Fortalecer el servicio de salud, gestionando la llegada de profesionales, personal y equipamiento, para crear un centro de atención al tránsito, emergencias, accidentes, etc.

Definir lugares para nuevos equipamientos:

- Estación de ómnibus
- Salón comunitario y centro cultural

Crear un Centro Cívico en el que se incluyan sedes financieras y provinciales como registros, rentas, etc. y dependencias municipales.

Puntos/temáticas a actualizar de las normativas existentes y/o nueva propuesta

Normas Urbanas

- Definir claramente la planta urbana y la expansión de la misma.
- Crear un código urbano que sirva de marco y

contenga los principios de base para el ordenamiento urbano de lo existente como de lo proyectado, al cual ir anexando situaciones especiales que se presenten.

- Determinar normas para nuevas subdivisiones y loteos, en cuanto a donaciones y áreas de reserva, medidas y ocupación del lote, anchos de calles, alturas, ejes medianeros y líneas municipales, retiros de frente, fondo, etc.
- Delimitar zonas con usos y compatibilidades.
- Categorizar y jerarquizar el viario interior.
- Crear un área industrial y de instalaciones productivas que cuente con las reglamentaciones correspondientes tanto constructivas, de seguridad como de protección al medio ambiente.
- Inaugurar áreas de estacionamiento de tránsito pesado y de intercambio de cargas.
- Instituir la obligatoriedad de ingresar cualquier emprendimiento encuadrado en las normas, o no, a los organismos municipales determinados para su evaluación y decisión.

Normas de seguridad, medios de salida, sistema contra incendio

- Determinación de normas especiales para hotelería, estaciones de servicio y expendio de combustibles, comedores, áreas de estacionamiento y descanso, etc.
- Creación de un régimen tributario con premios y castigos, que permita controlar la especulación sobre los lotes vacíos, premie la construcción, promueva o desaliente usos determinados, etc.

Normas Ambientales

- Instalación de antenas de telefonía, control de emanación de olores, gases, fluidos y desperdicios sólidos de los establecimientos productivos. Tratamiento de los residuos sólidos, preservación de los recursos naturales.
- Reglamentaciones sobre seguridad y tránsito.

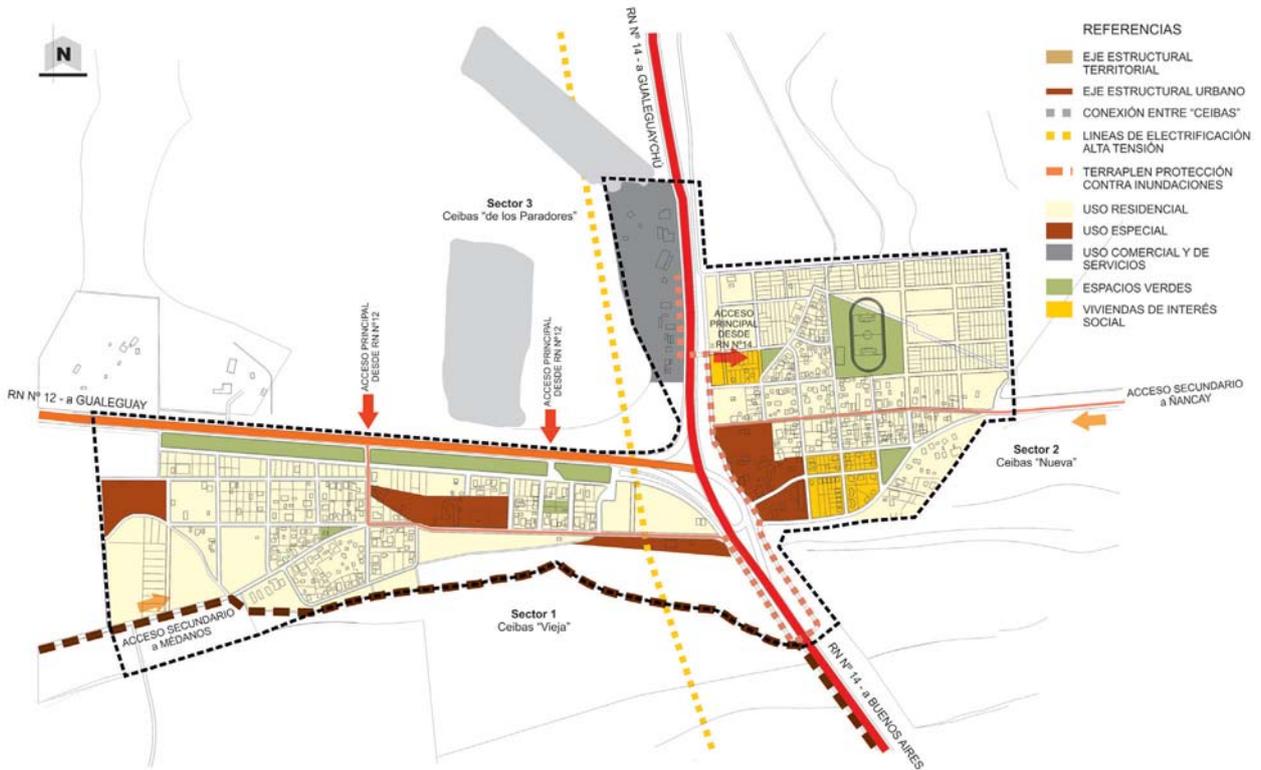
Normas a la edificación

- Formulación de reglamentaciones a la edificación en tanto materiales, medidas mínimas, ventilaciones e iluminaciones, normas sanitarias, eléctricas, etc.

Normas de habilitación de locales y control comercial

- Determinación de áreas nuevas y existentes con usos especiales (como son los servicios al tránsito) a los cuales dar un marco normativo que regule y garantice condiciones básicas para el servicio que presta.
- Salubridad e higiene.

Plano Síntesis Modelo Urbano Existente



Plano Modelo Normativo Propuesto



LIEBIG – Departamento Colón

Localización

La localidad de Liebig pertenece al departamento de Colón, está ubicado en el litoral argentino, centro-este de la provincia de Entre Ríos, sobre la costa del río Uruguay, en la rinconada que forma con el arroyo Perucho Verne.

La Jurisdicción de la Junta de Gobierno de Liebig está fijada dentro de los siguientes límites: al Norte, Arroyo Carballo; al Sur, Arroyo Perucho Verne; al Este, costa del río Uruguay y al Oeste, las vías del Ferrocarril General Urquiza.

El ingreso al pueblo se puede realizar por RN N° 14, por 5 km de camino de ripio.

Esta ruta conforma uno de los ejes más importantes del Mercosur porque une directamente Buenos Aires y Misiones. Próximamente, serán terminadas las obras que la convertirán en autovía, lo que optimizará la comunicación de toda la región.

Por otro lado, 5 km de camino de ripio deben transitarse desde Liebig a la RP N° 26, que vincula a la ciudad de Colón y San José.

De la cabecera departamental, Colón, la separan 12 km; de San José, 11 km y de Villa Elisa, 21 km.

Desde la capital provincial, Paraná, que se encuentra a 245 km, se llega por RN N° 18 hasta Villaguay, y de allí por RP N° 1.

Relación Urbana-Ejido-Territorio

Liebig se encuentra enclavada dentro de un circuito de localidades con fuerte orientación económica hacia el turismo. La cercanía a Colón y a San José, y las propias condiciones particulares de fisonomía urbana y atractivos naturales, la constituyen en una visita obligada del circuito turístico de la zona.

Las relaciones funcionales que establece con estas localidades son claras y muy fuertes, en las cuales se realizan

todas las gestiones de registros, salud, educación y usos de equipamientos especiales.

Se deben considerar especialmente estas relaciones funcionales a la hora de gestionar un programa de desarrollo económico-social y urbano, para establecer mecanismos de cooperación y complementariedad. En particular, porque San José y Colón adquieren una masa crítica que centraliza servicios, comercios, equipamientos, instituciones, etc., por lo que Liebig debe posicionarse fuerte y particularmente para no ser absorbida por las otras localidades.

En cuanto a las relaciones con su área de influencia territorial, se reconoce una serie de partes y componentes dispersos relacionados con ejes de conexión estructurales y que cierran o se vinculan en el pueblo propiamente dicho, que oficia de vértice y punto de atracción.

Estas partes incluyen desde conjuntos residenciales, hasta equipamientos productivos y elementos icónicos, como las estancias. La dispersión no facilita la asistencia y tendido de servicios, por lo que se generan costos altos e inversiones onerosas.

La particular estructura territorial y la variedad de usos existentes deben tenerse en cuenta a la hora de planificar el desarrollo de los intersticios y los mecanismos que relacionen las partes.

Modelo urbano-territorial actual

Tal como hemos señalado, la estructura urbana de Liebig responde al trazado inicial, desarrollado por los antiguos propietarios ingleses del frigorífico a principios del siglo XX. Se trata de una organización del territorio funcional a las necesidades operacionales del frigorífico de aquella época y de la organización social derivada de los diferentes estatus o jerarquías que poseían los actores involucrados en los sistemas de dirección y producción de la compañía.

Algunas de las premisas que dieron lugar a esa estructura urbana hoy resultan positivas, como es el caso de la buena accesibilidad al pueblo tanto por tierra como por río, lo que posibilita una fluida relación con las localidades vecinas y potencialmente con el resto del

territorio circundante. Esto permite especular con nuevas alternativas futuras económico-productivas derivadas para la ciudad.

Sin embargo, podemos observar cómo esa estructura espacial –proyectada para dar respuesta a un uso único, especial y prioritario– adquiere una compleja rigidez a la hora de tener que adaptarse a una nueva estructura social e institucional. La organización democrática actual trae aparejados un correlato simbólico y una organización institucional que se manifiestan en el territorio y la ciudad.

La situación se ve exacerbada porque el corazón de la organización espacial –el espacio dominante y significativo esencial a partir del cual se desarrolló y le dio sentido a la estructura urbana, el viejo frigorífico– es hoy una pieza en estado de abandono, inaccesible y que presenta dificultades para gestionar su transformación.

La joven institucionalidad de Liebig (1975) no ha logrado aún la conformación de un nuevo sistema de espacios públicos que vaya quitando el centro de gravedad del predio del ex frigorífico, o lo que parece más atinado: conseguir su transformación funcional, recuperar su protagonismo con nuevos usos que revitalicen la actividad de la ciudad y fortalezcan su identidad manteniendo su hegemonía en la estructura física.

En otro sentido, la dependencia económica excluyente que la ciudad presentaba con la actividad del frigorífico, su desaparición y la falta de recursos, facilitó conservar la estructura original y la mayor parte de su arquitectura para que hoy se haya transformado en un patrimonio histórico de gran valor.

Además de la importancia y fuerte presencia en la identidad de la población, se convierte en un atractivo para los visitantes y, por lo tanto, en una potencial herramienta productiva orientada al turismo, que amerita su protección con los instrumentos correspondientes.

No obstante, las dificultades dominiales derivadas de las numerosas transferencias del frigorífico –en las que los dueños nunca subdividieron o fraccionaron los inmuebles– y la presencia de situaciones de bordes naturales –como las que constituyen el río y los arroyos– han

favorecido una evidente expulsión hacia la zona de los accesos con nuevas intervenciones y equipamientos. En este sentido, se destaca el conjunto de viviendas sociales y los clubes, hacia el *hinterland* y sobre la costa, en el predio del Club de Pescadores, que ha creado una estructura interna de disposición particular de viviendas privadas. Todas cuestiones que han continuado fragmentando la estructura espacial de la pequeña ciudad, manteniendo grandes intersticios vacíos, al mismo tiempo que ha impedido la contaminación del casco histórico original.

Diagnóstico y síntesis interpretativas

Analizando el proceso de conformación histórica de Liebig, se puede identificar claramente que el origen de la mayoría de los problemas deviene del colapso y desaparición de su base de sustentabilidad económica.

Hoy encontramos un pueblo pequeño, con un alto nivel de escolaridad, que cuenta con servicios de infraestructura y equipamientos básicos, y buena accesibilidad e integración con las ciudades vecinas. Está enclavado en un territorio rico en posibilidades productivas y encuentra sus mayores preocupaciones en la imposibilidad de proyectar su futuro y en el peligro de perder parte de su patrimonio histórico, elemento fundamental sobre el que se sustenta su identidad.

La desaparición del hecho productivo que hizo nacer y crecer al pueblo originó, por un lado, el éxodo paulatino de la mayoría de la población. Y por otro, una situación de dependencia de las decisiones dominiales que adopte un único propietario, que afectan y condicionan cualquier intento por redefinir la base económica y productiva de esta localidad, según sea el éxito de las gestiones que se desarrollen. Esto condiciona las alternativas de planificación futura a la resolución de este conflicto, ya que lo que otrora fuera el motor del desarrollo local es ahora un conjunto de tapones urbanos que impide la normal evolución de la trama urbana y la ubicación de nuevos usos capaces de traccionar hacia una mejor calidad de vida.

Los antiguos edificios e instalaciones que han quedado congelados en el tiempo son ahora un testimonio que narra los hechos de una época de expansión industrial

capitalista con una concepción funcional e ideológica particular, lo cual los transforma en un especial atractivo que merece ser conservado, mantenido y potenciado, en su nuevo rol de elemento de seducción turística.

Sin embargo, solo será posible en la medida de que estén dadas las condiciones políticas, jurídicas, normativas y proyectuales, que encuentren el consenso de la población y el interés del actual propietario de los bienes del ex frigorífico para su reconversión.

Será necesario utilizar todos los instrumentos de gestión mixtos, de los que hoy tenemos muchos ejemplos exitosos a nuestro alcance. Si esto no fuera posible, en última instancia, deberá utilizarse la fuerza institucional del Estado para destrabar la situación, que se considera punto de partida para cualquier propuesta viable.

Por otro lado, hoy más que nunca, el trabajo en conjunto de la junta de gobierno con los habitantes del pueblo adquiere mayor protagonismo, donde el rol de las instituciones juega un papel fundamental. La creación de consensos y trabajo mancomunado en una localidad pequeña puede llevar al éxito de las gestiones que se emprendan. Pero, si por el contrario, proliferan diferencias y desacuerdos que dividan las acciones, no se favorecerán los objetivos deseados que, en este caso, representan el futuro de lo que puede ser Pueblo Liebig.

Adecuación y distorsiones respecto de la normativa vigente

El caso de Liebig es especial ya que su organización jurisdiccional es del tipo Junta de Gobierno, lo que no le permite autonomías en algunas cuestiones. Un ejemplo es la creación de ordenanzas para la regulación de su territorio, que deben ser promulgadas por el Gobierno Provincial. Por no contar con una base en la cual apoyarse, está todo por hacerse en ese sentido.

Con la Reforma Constitucional Provincial, Liebig adquiriría categoría de Comuna, lo que equivaldría a municipio de 10°. Se espera su reglamentación, que debería formalizarse pronto. Si no ocurriese en esa fecha, en el próximo cambio de gestión sería una realidad de todas formas.

Mientras esto sucede, los problemas fundamentales de Liebig se van acrecentando, ya que las relaciones con el propietario de la mayor parte del pueblo y de la fábrica se debilitan y generan fricciones. No obstante, la junta de gobierno y los vecinos preocupados por esta situación han iniciado acciones para la defensa del patrimonio colectivo, histórico, arquitectónico y urbano, como del propio.

Entre las acciones se encuentra el inicio de varios expedientes y proyectos de ley a nivel nacional como provincial. En este último, se encuentra media sanción del proyecto de ley para declarar de interés "patrimonial, histórico y cultural" de la provincia de Entre Ríos al pueblo como a las construcciones que lo forman, con el objetivo de asegurar que se tomen las medidas necesarias para su conservación y puesta en valor.

En un fragmento del proyecto se puede leer que "[...] quedan alcanzadas por la declaración todas las construcciones existentes en el radio urbano de dicha localidad, predio deportivo, balneario, casas habitaciones, instalaciones, mobiliario actual de la misma, sean estas privadas o no; edificaciones que serán considerados 'Lugar Histórico Cultural de Entre Ríos' y quedarán sujetos al régimen de Monumento Histórico Provincial".

Además, continúa, "Se prohíbe toda destrucción, modificación, reforma, ampliación, refacción, refuncionalización y/o intervención que afecte las edificaciones protegidas, tanto en su estructura arquitectónica como morfológica sin contar con la previa y expresa autorización del Área Patrimonio Cultural y Ambiental de la Subsecretaría de Cultura". El texto, que logró unanimidad, subraya que "tampoco podrán ser cambiados de destino dichos edificios sin contar con la autorización precedente. Cualquier intervención que deba realizarse sobre ellos deberá contar con el asesoramiento técnico especializado y pertinente, debiendo para ello el Poder Ejecutivo Provincial, proveer del personal idóneo para cumplir con la finalidad proteccionista que persigue la presente declaración".

Por otra parte se sostiene que "la administración, uso y gestión de los bienes afectados que pertenezcan al dominio público, quedará confiada la Junta de Gobierno de Pueblo Liebig quién ajustará su utilización a las limitaciones emergentes de la mencionada declaración".

Con relación a la parte económica, “se prevén duras sanciones para quienes intenten algún tipo de agresión, deterioro o destrucción de estas propiedades como lo indica el artículo 6to de la presente Ley: ‘Cuando los bienes que se conservan y preservan por esta Ley sean objetos de agresión, el autor será sancionado con pena de multa que va desde un mínimo de Diez mil pesos (\$ 10.000) y hasta un máximo de Cincuenta mil pesos (\$ 50.000) teniendo en cuenta para su determinación la magnitud del daño ocasionado’.”¹⁷

El encuadre normativo tiene las bases fundadas. No obstante, las gestiones deberán seguir el curso correspondiente para lograr ubicar a este pueblo en el mapa de los sitios que han hecho historia en nuestro territorio.

Por otro lado, en la actualidad cuenta con los siguientes marcos normativos:

Decreto Nº 4610 del MGJE, 21 de octubre de 1975: se fijan los límites jurisdiccionales de la Junta de Gobierno de Pueblo Liebig.

Decreto Nº 3146 del MGJE, 9 de septiembre de 1969: aprobación del anteproyecto de urbanización de los terrenos de propiedad de Liebig’s Extract of Meat Company Ltda.

En el caso del último decreto, es necesaria una consulta con profesional jurídico para establecer cuáles serían sus alcances.

Normas y antecedentes de protección patrimonial

Decreto 6676/03 Protección patrimonial y ambiental de Poder Ejecutivo: Declaración de Interés Histórico Cultural a los edificios, lugares y sitios que integran el Inventario del Patrimonio Histórico Arquitectónico de la provincia, con listado anexo.

Imposición sobre los bienes listados de medidas de protección de carácter general. El titular del bien deberá tomar los recaudos necesarios para la conservación y preservación del patrimonio de su pertenencia y consultar al Área Patrimonio y Cultura, cualquier cambio, modificación o intervención que sobre el bien se pretenda

ejecutar, e informar la aparición de posibles deterioros, riesgos o situaciones que pudieran alterar, degradar o comprometer las características del bien.

El Estado Provincial deberá asistir técnicamente a pedido de los titulares de los bienes, para lo cual se podrá firmar acuerdos de partes relativos a la prestación de mano de obra y/o materiales para el mantenimiento, cuidado y conservación. En ningún caso estas medidas habrán de afectar el ejercicio pleno del derecho de propiedad, ni otorgarán facultad alguna al propietario de percibir compensaciones o indemnizaciones.

Art. 22 y 26 de la nueva Constitución Provincial: “Todos los habitantes gozan del derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado, apto para el desarrollo humano, donde las actividades sean compatibles con el desarrollo sustentable, para mejorar la calidad de vida y satisfacer las necesidades presentes, sin comprometer la de las generaciones futuras. Tienen el deber de preservarlo y mejorarlo, como patrimonio común” [...]. “La cultura es un derecho fundamental”, se asevera y se reconoce como acción del Estado Provincial “la protección, preservación y divulgación de los bienes culturales, el patrimonio tangible e intangible, histórico, artístico, arqueológico, arquitectónico y paisajístico, así como el reconocimiento a la identidad y respeto a la diversidad cultural”.

Ley 9686/06 de bienes arqueológicos: “Es Patrimonio Arqueológico todo espacio, real o potencial, descubierto o por descubrir, ubicado en la superficie o subsuelo terrestre, lecho o subsuelo bajo aguas jurisdiccionales provinciales, donde existan restos o cosas muebles y/o inmuebles y/o vestigios de cualquier naturaleza que puedan proporcionar información sobre los grupos socioculturales que habitaron la Provincia desde épocas precolombinas hasta épocas históricas recientes. Entiéndase por el término ‘épocas históricas recientes’ a los últimos cien (100) años, contados a partir de la fecha de sucedidos los hechos o los actos de que se trate”.

Asimismo, establece multas de 10 a 30 % del valor del bien o de 10 a 100 salarios mínimos.

Art. 41 y 75 de la Constitución Nacional: “Todos los habitantes del país gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que

¹⁷ www.recintonet.com.ar. 20/02/2009

las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer la de las generaciones futuras, al mismo tiempo que tienen el deber de preservarlo. Las autoridades proveerán a la protección tanto de este derecho, como el de los derechos a la utilización racional de los recursos naturales y a la preservación del patrimonio cultural y natural y de la diversidad biológica.” [...] “Corresponde a la Nación dictar las normas que contengan los presupuestos mínimos de protección, y a las provincias las necesarias para complementarlas [...]”

Propuesta de modelo de ordenamiento territorial

Para el caso de Liebigh, se han identificado una serie de temas de mayor relevancia para tener en cuenta. Se formulan sobre la base de la propuesta de los siguientes objetivos generales:

- Con una herencia singular, proyectar Liebigh al futuro con conciencia, valorización y conservación de su patrimonio urbano, arquitectónico, ambiental y cultural para ubicar a este pueblo dentro de los modelos de su clase.
- Pensar en el futuro y en el crecimiento equilibrado con nuevas intervenciones, que se desarrollen en armonía con el sólido peso simbólico.
- Instalar fuertemente el perfil turístico desde las potencialidades antes descritas, con orientación pasiva, de descanso y de disfrute del medio natural y construido.
- Exacerbar el carácter público natural del borde costero, incorporando los sectores patrimoniales con la redefinición de sus usos, siempre desde el respeto y reconocimiento del valor instalado.
- Fortalecer el nivel educativo y deportivo alcanzado, incorporando mayores y mejores ofertas.

Formulación de lineamientos generales e identificación de áreas de intervención y acciones

Desarrollo territorial

Liebigh se encuentra asociada a la microrregión de tierra de palmares, conformada además por Colón, San José, Villa Elisa y Ubajay. Desde ella se desarrollan estrategias

y acciones para el crecimiento turístico, la complementariedad de equipamientos y ofertas en servicios, como para las gestiones ante organismos oficiales e instituciones que proveen de financiamientos. Además, las promociones y eventos turísticos se realizan en conjunto, con las propagandas de cada localidad. No obstante, Liebigh tiene voz pero no voto, por no contar con categoría de municipio.

En este marco, las posibilidades de crecimiento son muchas, por lo cual la definición de un perfil turístico que acompañe a la microrregión, y que complete la oferta, le permitirá posicionarse de manera más firme y generar las economías alrededor de la misma.

Ordenamiento urbano

Si bien el desarrollo urbano de Liebigh tiene como principal protagonista la historia y la permanencia urbano-patrimoniales, presenta un área susceptible de expansión que se encuentra en el momento clave para definir una forma de crecimiento deseado, antes de que las presiones inmobiliarias jueguen con la oferta y la demanda y creen una figura urbana desarticulada y desequilibrada.

Por ello, es necesario pensar cómo podría ser el futuro de Liebigh y cuál su forma:

Si bien se encuentra definida la planta urbana, se recomienda realizar zonificaciones a fin de determinar, en una primera etapa, una superficie acotada y manejable para la habilitación de tierras urbanas, tanto para el control de su crecimiento como para la extensión de redes de infraestructuras y servicios.

Establecer las normas base de tejido urbano para las áreas de expansión de la planta urbana, en cuanto a subdivisiones y urbanizaciones, que determinen la exigencia de donación de tierra para reserva municipal, ancho de calles, tamaño de las manzanas, factores de ocupación sobre el lote, alturas máximas de edificaciones, etc., y que fijen su prohibición en el área rural y en las zonas de riesgo hídrico.

Estudiar la factibilidad, beneficios y desventajas de la aplicación de urbanizaciones no tradicionales, como puede ser club de campo o similares. Determinar normas a la

subdivisión y construcción en las áreas intersticiales que corresponden al cuadro del pueblo con el objetivo de garantizar un equilibrio entre las nuevas intervenciones y las existentes de carácter patrimonial.

Determinar usos por zonas:

- Desarrollar sobre los inmuebles, edificaciones, e instalaciones que se encuentran sobre la costa (el frigorífico, el *mess*, la casa de visitas, el club, la cancha de golf, etc.) un área especial y *master plan*, que propicie el uso y accesibilidad pública, una costanera y paseos peatonales. Todo debe hacerse preservando las edificaciones de valor histórico patrimonial y fomentando la incorporación de nuevos usos que complementen el perfil turístico del pueblo y el disfrute de los propios habitantes.
- Con los instrumentos enunciados arriba, realizar una propuesta de sectorización fiscal que promueva la subdivisión de los inmuebles que hoy se han transformado en un tapón urbano y que castigue la situación de hecho. A partir de estas variables, establecer una negociación con el propietario.
- Estudiar la posibilidad de crear nuevos sectores de playas de acceso público, o extender los existentes e incorporar nuevos equipamientos de uso público.
- Propiciar la calificación de los servicios de playa en el encuadre de las normas ISO 9000, similar a la calidad que califican San José y Colón, para complementar, así, una oferta regional homogénea en calidad.
- Establecer mecanismos de promoción fiscal para la construcción de equipamientos especiales y de servicios turísticos, tales como bungalows, hosterías, comercios, servicios, etc.
- Formular los usos permitidos y por promover en el área de ejido, además del rural e incorporar un sector industrial y de instalaciones productivas.

Infraestructura y servicios

- Pavimentación, iluminación y señalización de los accesos principales desde la RN N° 14 y desde San José.

- Determinar categorías para el viario existente y el proyectado.
- Estudio y evaluación del sistema de desagües cloacales para determinar su estado de conservación, las obras de recambio y extensión. También determinar la posición de lagunas de estabilización, ya que actualmente vierte los líquidos en crudo al las aguas del A° Perucho Verne.
- Estudio y evaluación de la red de agua potable actual, su extensión, capacidad de la toma de agua, planta potabilizadora, etc.
- Realizar una señalética atractiva sobre la RN 14, que promocióne la visita a la ciudad.

Equipamientos institucionales, comunitarios y sociales

- Fomentar la creación de áreas o equipamientos que puedan contener espacios de feria de los productos locales, artesanías, gastronomía, etc.
- Fortalecer el carácter institucional y comunitario del centro cívico, mediante la incorporación de usos compatibles como un anfiteatro, plaza cívica, reciclado de las edificaciones en las que funcionaba el sindicato de carniceros, etc. Mobiliario e infraestructura para la realización de eventos y festivales que hoy se congregan en este lugar.
- Sistematizar el sistema de espacios verdes existentes e incorporar nuevos, por ejemplo, el recorrido de "la manga".

Puntos/temáticas para actualizar de las normativas existentes y/o nueva propuesta

- Con el objetivo de establecer la relación entre área urbana y arroyo, delimitar los bordes y zonas de desborde con tratamiento de espacio público, con calle de borde para su limitación.
- Establecer normas para la edificación, que determinen tipos de muros, aislaciones, medios de salida, ventilaciones, tamaños mínimos en las dimensiones de los locales, exigencia de cocheras, normas de seguridad contra incendio, etc.
- Realizar el estudio de títulos y dominios del área determinada como planta urbana, a fin de

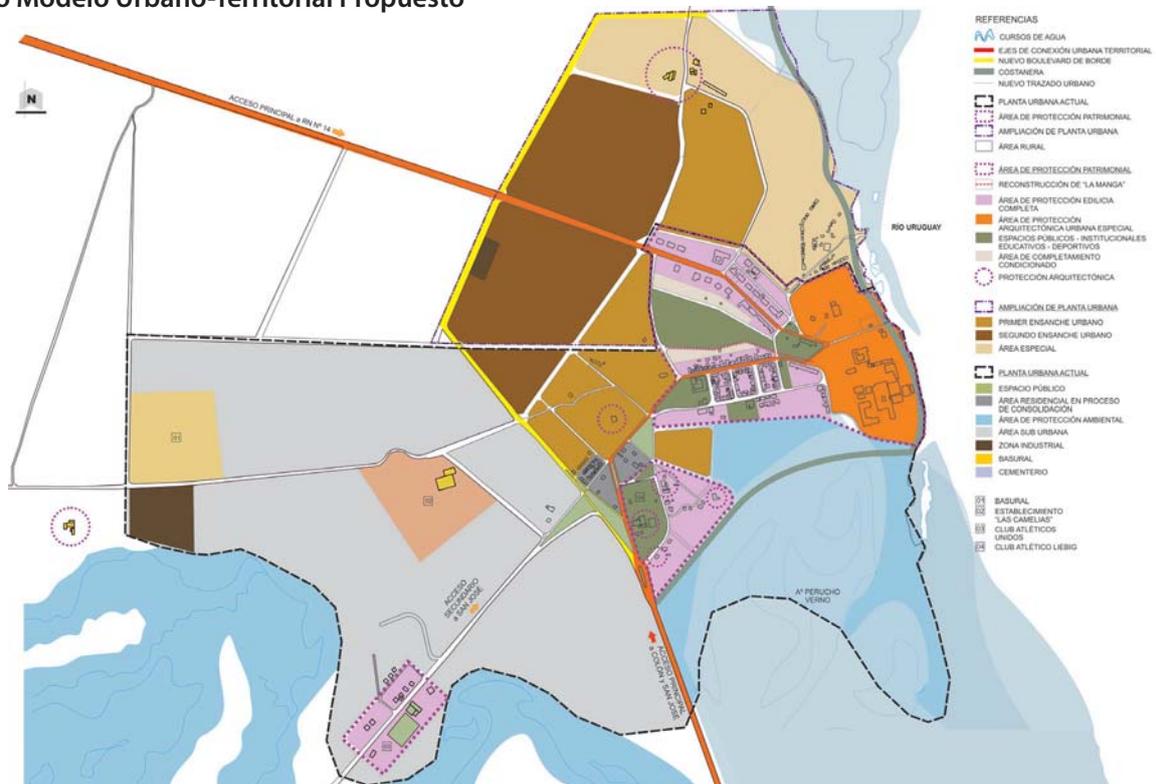
conocer los reales propietarios y en qué situación se encuentran. Generar normas de preservación y conservación arquitectónica como de un listado de propiedades a preservar. De este modo, condicionar la intervención sobre estas al cumplimiento de determinadas regulaciones y a pautas especiales que deben ser aprobadas por la autoridad competente.

- Dictar normas para la protección ambiental de la ribera del río Uruguay, del A° Perucho Verne y otros cursos de agua que se consideren.
- Con el objetivo de establecer la relación entre el área urbana y el arroyo, y para delimitar los bordes y zonas de desborde con tratamiento de espacio público, con calle de borde para su limitación.

Plano Síntesis Modelo Urbano Existente



Plano Modelo Urbano-Territorial Propuesto



Sauce de Luna – Departamento Federal

Localización

Sauce de Luna se encuentra ubicada en el Distrito del mismo nombre del Departamento Federal, entre Bovril y Conscripto Bernardi, en el centro-norte de la provincia de Entre Ríos. Se extiende a ambos lados de las vías del ferrocarril, con mayor proyección hacia el sureste

La Tranquera del Mercosur, como se denomina a Sauce de Luna, se encuentra sobre uno de los ejes comunicacionales más importantes de la provincia, en el marco de la integración del Mercosur, que es la RN N° 127.

Muy próxima a la población, se encuentra el cruce de la RN N° 127 con la RP N° 6, que atraviesa prácticamente la provincia en sentido longitudinal. La distancia a la capital entrerriana es de 148 km, y de 53 km a la cabecera departamental, Federal.

Relación Urbana-Ejido-Territorio

Sauce de Luna se ubica en el vértice suroeste del departamento Federal, vinculada territorialmente por la RN N° 127 como eje principal, y con el cruce de esta ruta con la RP N° 6.

Sus principales relaciones funcionales se manifiestan con Paraná, en cuanto a generación de recursos y financiamientos y por ser capital de provincia; Bovril, en relaciones comerciales y de servicios; y más específicamente en aspectos administrativos, con la cabecera departamental, Federal.

La propia ciudad de Sauce de Luna se convierte en referente territorial en ocasiones, por ser una de las ciudades de mayor peso en el departamento, luego de Federal. El ejido de Sauce de Luna no presenta elementos o componentes relevantes, y la población rural dispersa solo alcanza el 3% de la población total.

En estas circunstancias, el municipio no atiende a su ejido, ni provee de servicios; por lo tanto, tampoco cobra tasas sobre este territorio. Aun así, el éxodo rural hacia la zona urbana de Sauce de Luna se ha acelerado en los últimos años de forma considerable, lo cual afecta

la estructura urbana, y obliga a incorporar tierras rurales aledañas a la planta urbana a fin de generar viviendas que contengan estas masas poblacionales.

El éxodo creciente se relaciona con el deterioro económico y la reconversión productiva ganadera a agraria, sumado a la falta de políticas territoriales, que accionan en su mayor medida sobre la estructura urbana.

La necesidad de atender al conocimiento del territorio es importante a la hora de planificar el crecimiento urbano y la expansión social y económica de la localidad, con el objetivo de poder tomar decisiones y acciones que favorezcan un crecimiento sostenible y sustentable tanto en recursos urbanos e institucionales, como en los ambientales.

Modelo urbano-territorial actual

La estructura urbana actual se manifiesta con una clara fragmentación, en la cual los predios del ferrocarril conforman dos sectores diferenciados tanto por el nivel de ocupación y empleo, como por su calidad edilicia y servicios.

Al mismo tiempo, el eje principal de acceso, Avenida Ramírez, que culmina en la estación de ferrocarril, genera un nuevo fragmento caracterizado por un esquema lineal de ocupación de la planta urbana.

Dentro de este esquema base, se pueden distinguir las siguiente áreas particulares.

- Área Ferrocarril: se presenta como el elemento rector e ícono urbano. Aun con los cambios funcionales, mantiene su particularidad, lo que lo transforma en un elemento de especificidad funcional.
- De uso comercial, institucional: refiere al sector de mayor concentración de comercios y equipamientos coincidente en la linealidad del eje de Avenida Ramírez.
- De uso residencial consolidado: corresponde a las viviendas y edificios de mayor permanencia en el tiempo y que han logrado el más alto grado de consolidación y agregado edilicio.
- De uso residencial de consolidación media: casi

perimetral al anterior, en el cual el grado de consolidación parcelaria disminuye.

- De uso residencial de baja consolidación: periférico, recibe los asentamientos más precarios y de alta movilidad.
- Viviendas de interés social: resaltan en el tejido por su homogeneidad edilicia y de conjunto, prácticamente formaliza los bordes de la planta urbana, y alcanza un 25% de ocupación respecto del resto.

Entre las limitaciones de crecimiento y expansión, se reconoce la dificultad de extensión de servicios y, principalmente, de la resolución del sistema pluvial.

Además, en cuanto a desarrollo, el foco de atención se encuentra en Avenida Ramírez como el componente y motor social y económico. En este sentido, la relación con la RN N° 127 pretende ser generadora de servicios al tránsito pasante, pero no consolida elementos que funcionen hacia esta tendencia. La única pieza de atención al tránsito la constituye una estación de servicios y expendio de combustibles deteriorada y con bajo mantenimiento.

Será necesario redefinir las estrategias en este orden porque si se pretende obtener una línea de base económica relacionada con los servicios de ruta, donde la ciudad de Sauce de Luna se constituya como lugar de descanso y de servicios al tránsito pasante, debe reconsiderarse la relación con la ruta para establecer en ella intervenciones fuertes y efectivas. La interrelación entre ciudad y ruta, para que funcione sinérgicamente, debe pensarse en conjunto y con líneas de acción a corto, mediano y largo plazo.

Por otro lado, en cuanto a disponibilidad de tierras, se encuentran tres cuadras de tierras en sucesión y juicio de usucapión disponibles para la radicación de planes de vivienda y dotación de equipamientos. Todos los terrenos del otro lado de la vía del FFCC se encuentran en esa situación.

Diagnóstico y síntesis interpretativas

Es difícil, en el momento en que se elabora el presente trabajo, encontrar relaciones armónicas o racionales

entre la existencia de un casco urbano con el nivel de consolidación que presenta el de Sauce de Luna, sus servicios y equipamientos, y la inexistencia de una base económica productiva clara y suficiente para darle origen o para, como mínimo, poder mantenerlo.

Si bien han sido múltiples los factores que determinaron las actuales circunstancias, los cuales se detallan en su proceso de formación histórica, lo cierto es que los dos *feedlots* ubicados en la jurisdicción de esta ciudad no son suficiente fuente de recursos para sostenerla, ni tampoco lo es la asistencia que proviene de los estados nacional y provincial. Esto se traduce en la pérdida de expectativas de la población, la falta de participación social en los temas de interés común, el éxodo de jóvenes y los altos índices de NBI.

En relación con este contexto, se puede presumir que es enorme el esfuerzo del gobierno local para al menos intentar sostener el estándar actual de calidad de vida, el cual se torna muy difícil de elevar sin nuevas fuentes de empleo y generación de valor. Si se realiza una proyección, no será el mercado por sí solo el que modifique la composición actual.

En términos físicos, se identifican dos elementos casi paralelos que conforman bordes bien contundentes: las vías del ferrocarril y la RN127. Están conectados en forma perpendicular por una arteria pavimentada –aunque con serios problemas de mantenimiento–, a partir de la cual se disponen unas tres manzanas hacia cada uno de sus lados, que constituyen la parte central del casco urbano. El casco se completa con dos filas de manzanas que superan el borde del ferrocarril y se ubican en forma paralela al mismo. En este sentido, el problema principal por resolver es el de escurrimiento y disposición de las aguas de lluvia, ya que quedan contenidas entre la ruta y el ferrocarril y no encuentran una conducción natural que las evacue del casco, lo cual deriva, entre otros muchos inconvenientes, en la destrucción de la frágil trama vial existente.

Si bien el permanente éxodo rural que encuentra destino en Sauce de Luna ejerce una presión constante para que se extienda su trama, y aunque la ciudad dispone de algunos terrenos públicos para la ejecución de nuevas viviendas, parecería apropiado que en la actual situación

de la ciudad no se siga extendiendo y, en cambio, se promueva su densificación sin salirse de sus bordes, de manera de amortizar mejor los servicios existentes. Para ello será menester la elaboración y aprobación de las necesarias normas urbanas que provean el marco jurídico para que el municipio pueda actuar con seguridad.

En otro aspecto, se considera importante que la ciudad, a través de su gobierno local, identifique claramente en la RN N° 127 al sustituto de lo que otrora fue la presencia del ferrocarril que le dio origen, y lo internalice en la mirada colectiva de los ciudadanos. De esta manera, este nuevo canal de accesibilidad puede ser leído como una ventaja competitiva a través del cual se pueda obtener algún tipo de beneficio a la hora de instalar una unidad productiva, ya sea primaria industrial o de servicio, sobre todo si se contempla el aprovechamiento de la acometida de gas natural que se encuentra sobre el acceso, lo cual debería llevar la atención pública sobre ese sector.

Adecuación y distorsiones respecto de la normativa vigente

Sauce de Luna no cuenta con herramientas normativas para la regulación del uso del suelo o a las edificaciones. En esta situación, todo está por hacerse.

No obstante, el Estado de hecho habla por sí mismo de una doble condición. Si bien no ha contado a lo largo de su historia con normas o plan urbano, su estructura es relativamente ordenada y compacta, sin alteraciones significativas en la cuadrícula. Esto puede obedecer a que el surgimiento de Sauce se funda a partir de un hecho como es el ferrocarril, y la estación, que por sí mismo traía consigo una cultura de cómo fundar ciudades.

Lo paradójico es que la tradición fundacional del damedero se ha mantenido en el tiempo, con escasas alteraciones, cuestión que no sucede en el caso de muchas otras localidades en las cuales las formas fundacionales fueron desvirtuándose en el crecimiento de mancha de aceite.

Este Estado de hecho, y la tradición y cultura que de él se desprenden, favorece que las intervenciones de expansión, como las regulaciones sobre la ciudad construida, puedan mantener cierta homogeneidad de criterio que

equilibren las oportunidades del uso del suelo como manifestación social. Todo lo cual no actúa en contra, sino que cohabita, con diferenciaciones en sectores que los vuelven distintivos del resto de la trama urbana.

Propuesta del modelo de ordenamiento territorial

Para el caso de Sauce de Luna, se han identificado una serie de temas de mayor relevancia para tener en cuenta. Se formulan sobre la base de la propuesta de los siguientes objetivos generales:

- Transformar y definir el perfil de Sauce de Luna como nodo de servicios al tránsito relacionado a la RN N° 127, que provea de equipamientos tanto para el tránsito pasante como el de estadía a modo de posta, en el circuito del Mercosur.
- Desarrollar un centro para las actividades comerciales, financieras, bancarias, etc., de apoyo a la región, en el que se incluyan oficinas provinciales que colaboren en elevar la categoría de la localidad y que permita generar otras ofertas laborales.
- Fortalecer el funcionamiento de los centros de atención social, comunitaria y de salud.

Formulación de lineamientos generales e identificación de áreas de intervención y acciones

Si bien el auge de Sauce de Luna estuvo ligado a la vida en torno al ferrocarril, hace un tiempo considerable que esta condición desapareció.

La presencia de un nuevo protagonista como es la RN N° 127 se ha tomado a lo largo de este tiempo como la promesa de un desarrollo complementario y generador de economía en torno a la misma. Esto no se ha concretado como tal, debido a que la presencia de una estación de servicio sobre la ruta y el acceso a Sauce no alcanzan para proyectarla en el escenario deseado. Por ello, es fundamental el diseño de políticas y estrategias para llevar la ciudad a la ruta y viceversa. En el marco de esta consultoría, podemos delinear, desde lo disciplinar, un conjunto de normas y manifestaciones físicas que colabore en el acercamiento a este eje de tanta importancia.

No necesariamente se conseguirá con habilitación de tierras para vivienda, sino con la posibilidad de fomentar la aparición de otros usos y servicios al tránsito y de buscar cuál es la imagen que proyecta Sauce hacia fuera y cuál la que resulte atractiva para quien circula, y la adopte como estación elegida en el circuito.

En función de ello y de un desarrollo equilibrado de la totalidad de la ciudad, se reconoce que deberá llevarse a cabo la formulación de estrategias claras, objetivos de largo, mediano y corto plazo e identificación de líneas de acción, que promuevan el desarrollo armónico y sustentable de la localidad a través de:

Ordenamiento urbano

- Alentar y promover el completamiento de la trama existente.
- Crear una zonificación tributaria, en especial para lotes baldíos y para áreas no urbanizadas en los límites de la planta urbana.
- Producir un sistema urbano-catastral: relevamiento total de la ciudad, en cuanto a mensuras y ocupación del suelo, formulación de una base de datos con las parcelas, superficies construidas, las áreas servidas y sus redes. El sistema permitirá crear valores fiscales, clarificar dominios, además de regular el mercado de suelos como marco de comparación, etc.
- Limitar el crecimiento de Sauce sobre las vías del ferrocarril, con la consecuente elevación de los costos de infraestructura y mayor segregación social.
- Establecer un área destinada a usos semi-industriales y a grandes equipamientos en el costado noreste del acceso de tránsito pesado para limitar el crecimiento de la planta urbana sobre este lado.

Crecimiento y expansión urbana

- Favorecer el crecimiento de la planta urbana sobre el costado suroeste, paralelo a Avenida Ramírez, con la aplicación de normativas adecuadas y especiales para el sector. Este rumbo pareciera ser el más adecuado por las condiciones topográficas de escurrimiento pluvial y

pendientes accesibles para la extensión de redes de servicio.

- El crecimiento sobre el lateral de la RN N° 127 tiene como objetivo la posibilidad de habilitar tierras para usos comerciales y relacionados con servicios hacia el tránsito sobre este eje territorial. Pero será necesario prever un fuelle entre el lateral y la nueva trama con una calle colectora en la cual se desarrolle el frente de usos comerciales para luego dar paso al sector residencial.

Infraestructura y servicios

- Jerarquización del viario interno mediante el asfaltado de los ejes estructurales y su adecuación en mobiliario, vegetación e iluminación.
- Asfaltar y adecuar el viario de tránsito pesado.
- Mantener especial atención al sistema de desagüe pluvial en alcantarillados, escurrimientos y a la capacidad de absorción del suelo, ya que el anegamiento de las calles es muy común debido a las escasas pendientes del terreno y deficiente presencia de barreras de escurrimiento.
- Gestionar el desarrollo de la red domiciliaria de gas natural, aprovechando la existencia de una acometida desde la ruta.
- Revisar y estudiar el sistema de agua potable por la existencia de diferentes materiales en las cañerías (40 % de cemento asbesto y el resto de PVC), y ensambles de diferentes diámetros de cañería sin continuidades parejas.
- Revisar la posición de las lagunas de estabilización cloacal, sobre todo por la cercanía a las áreas de ampliación urbana.

Equipamientos institucionales, comunitarios y sociales

- Ya se encuentran en marcha las obras de la nueva escuela EPNM N° 72 y el Centro de Integración Comunitaria (CIC), equipamientos que complementarían al existente y generarían mayores ofertas y espacios de educación e integración social.
- Fortalecer el área de la plaza como centro institucional, y el ferrocarril como foco recreativo-cultural en el cual pueden incluirse equipamientos

como un centro cívico, la estación de ómnibus, salud, etc.

- Sistematizar las áreas de espacios verdes, recreativos y culturales, mediante la creación de relaciones físicas y de mobiliario entre el polideportivo, el centro tradicionalista y el parque lineal de la estación de ferrocarril.
- Dotar de equipamiento, mobiliario, iluminación, parquización, senderos peatonales, ciclovía, estaciones deportivas, etc. a los terrenos del FFCC para transformarlo definitivamente en el elemento central de la vida urbana.
- Fortalecer la importancia de Avenida Ramírez como eje comercial y de servicios. Se puede lograr elevando su especificidad, promoviendo –a través de exenciones tributarias– la generación de este tipo de equipamiento y mediante el mejoramiento del viario y la inclusión de mobiliario urbano, forestación e iluminación adecuada. Además, debería mejorarse el diseño y la calidad urbana que proyecte, incluyendo puertas urbanas con buen calibre y atractivas.
- Realizar la repavimentación, iluminación, arbolado y mobiliario en el eje estructural de la localidad, Avenida Ramírez.

Puntos/temáticas para actualizar de las normativas existentes y/o nueva propuesta

Normas Urbanas

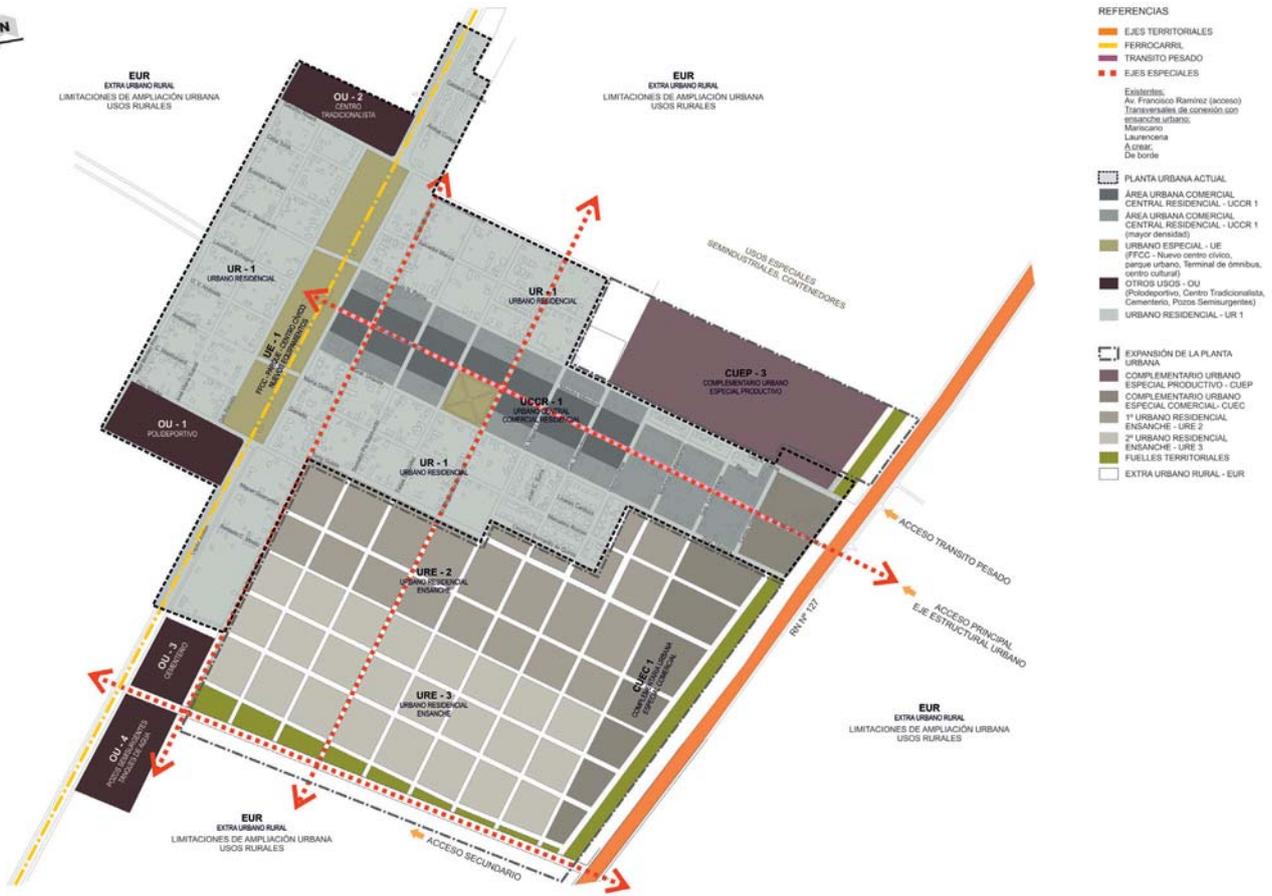
- Formulación de elementos generales de un código urbano: alcances, definiciones relativas al terreno, al tejido urbano, a la edificación, al uso, a la protección patrimonial, a la vivienda.
- Delimitación, modificación y ampliación de planta urbana.
- Órgano de aplicación: fijar la competencia.
- Elaboración de normas generales sobre tejido urbano: del espacio urbano, del centro de manzana, de la edificación, de los edificios de perímetro libre o semi-libre, de los edificios entre medianeras, de las áreas de interés patrimonial.
- Fijación de trámites y presentaciones: de las subdivisiones y urbanizaciones, de la edificación, de los usos del suelo, de las responsabilidades y penalidades.

- Clasificación del viario: establecer los anchos de calles y las medidas de ochavas.
- Prohibición de subdividir en área rural y ejido.
- Expresar claramente que todo proyecto que no se encuentre normado, por su uso, forma, etc., deberá ser presentado a la municipalidad, que deberá expedirse.
- En la trama urbana existente, limitar las alturas a 9 mts. Sobre Avenida Ramírez no especificar límite de altura; el anillo contiguo, con límite de 12mts y retiro de fondo de 5 mts.
- Para nuevas urbanizaciones: retiro de fondo de 5 mts y de frente de 3 mts. Superficies de lotes mínimas de 300 m² y 10 mts de frente. Anchos de calle de 15 mts y de 25 para avenidas. Límite de altura de 9 mts. Áreas de reserva para uso público.
- Crecimiento hacia la RN N° 127.
- Fuelle de 20 mts, calle colector, franja destinada a usos comerciales, de servicios, de grandes equipamientos con un ancho aproximado de 150 mts. Boulevard de límite, luego inicio del área residencial.
- Planillas de uso y clasificación de industrias y depósitos.

Normas a la edificación

- Reglamento de edificación, medianería, ventilaciones e iluminación, medidas mínimas, instalaciones, habilitación de locales.

Plano Modelo Normativo Propuesto



Villa Urquiza – Departamento Paraná

Localización

La localidad de Villa Urquiza está situada a -31° 39 de latitud y -60° 22 de longitud, sobre las orillas del río Paraná. Pertenece al departamento Paraná y se encuentra a 45 km al norte de la capital entrerriana por vía terrestre, y a 19 km por vía fluvial.

La RN N° 12 es el principal acceso que vincula al norte con La Paz y con la ciudad de Paraná, km 29 al sur. Luego son 15 km de acceso pavimentado hasta Villa Urquiza. Por camino de tierra, si se cruza el arroyo Las Conchas por balsa, se reduce el tramo a 25 km.

Relación Urbana-Ejido-Territorio

Villa Urquiza se ubica en el departamento Paraná, el más densamente poblado de la provincia de Entre Ríos, en un contexto territorial particular con presencia de una red de ciudades medianas y pequeñas con masas críticas relativamente equilibradas, que conforman un abanico sobre la cabecera provincial en torno al arco de las rutas 131, 32 y 12, en la denominada cuenca lechera y en uno de los departamentos de mayor producción agropecuaria de la provincia.

Todas estas variables conforman equilibrios internos e interrelacionados frágiles para que las localidades y el territorio intersticial de este arco que rodean a la ciudad de Paraná no sean absorbidas por la capital entrerriana en su gravedad centrípeta.

Para que las variables mencionadas mantengan relativo éxito en los equilibrios, se reconocen ciertos grados de especificidad funcional, social y económica que las distingue una de otras y que forman complementos entre ellas y hacia Paraná, para funcionar como una red territorial compleja.

El caso de Villa Urquiza se incorpora a este contexto como productora de servicios turísticos a la región y en particular a Paraná, por su relación con el río, las instalaciones turísticas que aprovechan este contexto, y la cercanía a la capital provincial y a una serie de localidades vecinas.

Si bien se ha hablado de ciertas especificidades funcionales, en el contexto global, Villa Urquiza adquiere peso en un territorio más amplio que el inmediato, por la oferta en servicios y equipamientos turísticos, especialmente en temporada estival. Pero su escala solo le permite atender a su área urbana y de ejido, por lo que debe servirse de Paraná para funciones especiales o más complejas.

Dentro de su ejido jurisdiccional, se encuentran una serie de equipamientos especiales, en un arco cercano a la planta urbana, que se han tomado en cuenta como atractivos turísticos. En estos casos, la atención sobre las accesibilidades y mantenimientos son parte de las tareas de la Municipalidad.

Sin embargo, dentro del ejido y directamente relacionada al acceso de Villa Urquiza por la RN N° 12, se encuentra un área poblada, denominada Colonia Nueva, con una presencia fuerte por su carácter histórico y por ubicarse allí algunos establecimientos productivos importantes a nivel local. Para estos establecimientos, la presencia del municipio solo atiende demandas urgentes de los pobladores y no cobra tasas de ningún tipo. No se ha efectivizado una relación sinérgica que genere beneficios entre ambas partes.

Las relaciones de equilibrios territoriales complejos y funcionales internos son estratégicos a la hora de definir líneas y políticas de acción que orienten tanto el desarrollo socio-económico como las tendencias urbanas de crecimiento y expansión.

Modelo urbano-territorial actual

Como ya se ha mencionado, la configuración del territorio muestra una modalidad de asentamiento que configura un área urbana cuadrada con baja densidad edilicia en un tejido abierto, con una abundante cantidad de vacíos, con posición excéntrica; y una rural con fracciones parcelizadas al máximo, de explotación agropecuaria intensiva con población efectivamente asentada en ellas.

Dentro del área urbana, se identifican usos definidos y áreas con especificidad funcional.

Usos Residenciales: permanentes, semipermanentes (residentes de la villa la mayor parte del año), de alquiler

(a turistas, por tiempos cortos y determinados). Existe un equilibrio crítico entre los diferentes usos residenciales, en cuanto a la funcionalidad de la ciudad.

Áreas de borde: se encuentran definidos según sean de expansión, con elementos estructurantes, relacionados al área central o al río. Aquí se ubican las áreas de mayor disponibilidad de tierras para crecimiento y expansión. No obstante, puede redefinirse la direccionalidad del crecimiento.

Áreas de especificidad funcional: constituida por una serie de elementos directamente relacionados con el río y con sus actividades derivadas (puerto, camping, playa, etc.). Las problemáticas estructurales del medio físico en el que se inserta son un elemento crítico para tener en cuenta a la hora de definir el futuro de estos usos.

Por otro lado, se detectan problemáticas que hacen a la estructura urbana actual:

- Existencia de tensiones, que han configurado el esquema actual, con un eje específico tangencial al centro que no alcanza a tomar el protagonismo que tiene en realidad.
- Sistema de espacios colectivos desarticulado.
- La valorización sobre el patrimonio social-histórico es incipiente, pero no alcanza niveles mayores para formular una política en este sentido.

Diagnóstico y síntesis interpretativas

Tal como surge de los diferentes componentes del análisis, la Villa Urquiza de hoy, la que ha definido su perfil como turístico, en una escala pequeña, sufre los problemas de la mayoría de las ciudades turísticas del segmento denominado de "sol y playa". Ciudades que presentan una alta concentración de población y actividad desde mediados del mes de diciembre hasta mediados de marzo, para luego permanecer muy poco pobladas el resto del año en relación con su agregado edilicio y tamaño de la planta urbana.

Esta particularidad, que en otra magnitud repercute en ciudades como Villa Gesell o Mar de las Pampas en la costa atlántica, o Villa Carlos Paz en las sierras cordobesas, conlleva a la necesidad de esforzarse de manera

constante en obtener el mayor índice de ocupación posible en la gran temporada baja que ocupa casi todo el resto del año.

Por esta razón, y desde este punto de vista, es probable que algunos de los mayores desafíos de la ciudad consistan en poder gestionar con éxito la dotación de equipamientos especializados, como un predio ferial, un centro de convenciones un estadio o polideportivo y otros; es decir, una serie de elementos catalizadores que posibiliten la organización de actividades que sinérgicamente mejoren la ocupación de la capacidad instalada en materia de alojamiento.

Es evidente que la sola aparición de cualquiera de estos equipamientos urbanos no garantizará actividad por sí sola, sino que será necesario contar con el conocimiento y el capital de trabajo que se requieren para gestionar los eventos, promover los servicios, ser capaces de competir con otros centros receptivos –que hoy cuentan con una gran experiencia–. Además, resulta necesario, como materia prima esencial, tener el convencimiento y la disposición de los ciudadanos de que ese es el objetivo. Nada de esto será posible si el modelo de ciudad no es compartido y asumido por el conjunto de los habitantes, debido a que implica fuertes transformaciones.

Hoy Villa Urquiza presenta una importante cantidad de aspectos positivos, que son esenciales para poder proyectarse hacia el futuro en su rol elegido y, a partir de ello, elevar la calidad de vida de sus ciudadanos. Algunas de sus ventajas son: el hecho de tener un tejido consolidado, totalmente servido por agua y red eléctrica; una historia rica, expresada en el presente por elementos de valor patrimonial arquitectónico con un fuerte origen vinculado a la historia más representativa de Entre Ríos; el haber sido creada como colonia agrícola militar por el General Justo José de Urquiza; la disponibilidad de tierras para densificar su centro o extender su trama; un borde fluvial y otras situaciones de gran belleza natural paisajística poco desarrolladas en relación con sus posibilidades; un mercado potencial sumamente interesante por la escasa distancia con las ciudades de Paraná y Santa Fe, con las cuales además puede complementar una importante oferta de servicios complementarios como teatros, cines, clubes, bares, restaurantes, historia. Esta complementación se consolida aún más con las

pequeñas localidades productivas artesanales ubicadas en su entorno inmediato y las ciudades con emprendimientos termales, como María Grande y La Paz.

Adecuación y distorsiones respecto de la normativa vigente

El caso de Villa Urquiza presenta como particularidad un antecedente de estudio urbano territorial que data del año 1994 y desde el cual se delinearón algunas normas base para el desarrollo y crecimiento de la Villa.

Las primeras normas creadas mantienen una coherencia en cuanto a los tratamientos de los temas urbanos, pero sin profundizar como se recomendaba en el estudio. Por tal motivo, aparecieron enunciados que luego no tuvieron manifestaciones más claras para llevarlas a la realidad, y que al momento de su aplicación evidenciaron los vacíos y áreas difusas.

Entre las últimas, se registra una serie de clasificaciones de áreas, debidamente justificadas en el documento inicial, que en su mayoría no han adquirido tales características a lo largo del tiempo. A priori, esto obedece a que la densificación y el completamiento urbano previstos en el estudio de base no alcanzaron los niveles esperados. También, la clasificación y jerarquización del viario no adquirió las características formuladas, en parte porque faltan definiciones más claras y porque no se han realizado acciones desde el municipio para que adquieran el calibre y alcance esperado.

Por otro lado, las mayores distorsiones en las normas presentes se reflejan en el área denominada de "ocupación condicionada", que corresponde a la franja de coronamiento de barranca susceptible de desmoronamientos, en la que se condiciona la edificación hasta que los propietarios realicen las obras necesarias para evitar pérdidas materiales. En la mayoría de las situaciones, los privados hacen caso omiso y se instalan en una de las mejores zonas de la localidad, aun cuando la Municipalidad no les otorga los permisos correspondientes y los pone sobre aviso de que cualquier inconveniente queda a entera responsabilidad del propietario. El paulatino crecimiento de este sector, además, ha sido contraproducente a la calidad y uso urbano, ya que lo que podría haber sido una costanera alta, con espacios de

uso público, hoy no mira hacia el río sino que pasó a ser una calle urbana más.

En otro sentido, dentro de las adecuaciones más significativas a las normas existentes, se encuentra la voluntad de acotar la planta urbana, y de promover su densificación y completamiento en pos de la optimización de los servicios, infraestructura y recursos. No obstante, la densificación es lenta, y han aparecido algunas urbanizaciones y loteos fuera de estos límites, lindantes o a distancias considerables.

La carencia de un reglamento de edificación también tiene relación con algunas de las cuestiones planteadas, además de ser un vacío que debería ser considerado con mayor importancia tanto para las construcciones nuevas residenciales como para los locales comerciales y servicios.

Las normativas existentes en la actualidad son:

[Ordenanza Nº 329/01](#): Código tributario.

[Ordenanza Nº 115/94](#): Refiere a la clasificación y definición de áreas, y a la determinación de los alcances de cada una de ellas. Determinación de la medida mínima de lote.

[Ordenanza Nº 150/95](#): Sistema de actuación urbanística. Generación de mecanismos de intervención y control. Estrategias de promoción. Definición de prioridades de actuación urbanística. Medidas de premios y castigos tributarios. Regulaciones a la edificación y a las urbanizaciones. Creación de la Comisión de Factibilidad de proyecto urbano arquitectónico. Aplicación de Normas específicas.

[Ordenanza Nº 6.107](#): Disposiciones sobre habilitación de tierras para uso urbano.

[Ordenanza Nº 213/97](#): Modificación de las dimensiones de los lotes

[Ordenanza Nº 227/97](#): Régimen jurídico para Hoteles, Pensiones, Complejos Turísticos, *Boungalows*, Iglúes, Cabañas, Casas de alquiler para alojamiento turístico.

[Ordenanza Nº 247/99](#): Delimitación de la planta urbana.

Propuesta del modelo de ordenamiento territorial

Para el caso de Villa Urquiza, se han identificado una serie de temas de mayor relevancia para tener en cuenta. Se formulan sobre la base de la propuesta de los siguientes objetivos generales:

Generación de políticas que le permitan a la ciudad “disparar” el perfil turístico mediante estrategias y acciones que creen un frente de desarrollo “mirando al río”, a partir del cambio de relaciones actuales, la habilitación de nuevas áreas y la inclusión de nuevos servicios y equipamientos para el turismo. Debe realizarse desde el equilibrio de relaciones que protejan y conserven las características naturales ambientales, sociales y comunitarias; es decir aquella tranquilidad también privilegiada como elección de destino turístico.

Desarrollo y promoción del perfil productivo de la Villa y de su ejido, tanto desde los aspectos económicos locales, como complemento al perfil turístico. Esto manifestado desde la amplia y cuantiosa existencia de productores artesanales, con elaboración de productos con valor agregado, que se presentan como oportunidad para creación de un centro de “producto regional de origen”.

Formulación de lineamientos generales e identificación de áreas de intervención y acciones

Desarrollo territorial

Reformulación de nuevas accesibilidades

Si bien el acceso desde la ruta a Villa Urquiza es ineficiente, recorre un interesante y llamativo camino que inicia en Colonia Nueva, con un importante acervo cultural y patrimonial, y una serie de establecimientos productivos que pueden reorientarse como complemento turístico a partir de un plan adecuado.

Algo similar ocurre con el camino de “La Balsa”, pero con menor cantidad de productores y paisajes vinculados. Este camino reduce a la mitad el tiempo y distancia para llegar al casco de la ciudad. Un camino alternativo es desde “La Picada”, donde se reducen también los tiempos y distancias.

Existe siempre latente, la idea de realizar un camino costero que bordeé la ribera del río y que conecte Paraná con Villa Urquiza. La elección de una de las alternativas acarrea ventajas en un sentido y desventajas en otro. Existe una competencia clara y la definición deberá reconocer estos conflictos. No obstante, se recomienda fomentar la fluidez en la conectividad territorial:

- Repavimentación, señalización vial e iluminación de sectores del acceso desde Colonia Nueva.
- Pavimentación, señalización del camino “La Balsa”.
- Integrar dinámicas socio-productivas en el territorio, que generen mayores oportunidades para la región.

La conectividad entre las localidades es real, pero es necesario profundizarla e incorporarle algunas herramientas para una mayor operatividad. En la región encontramos diferentes sectores productivos vinculados entre sí en pequeñas cadenas y arreglos productivos, la gran mayoría en el sector primario y otros con algún agregado de valor. También está presente el sector de servicios con el turismo y el comercio, y algunas actividades de artesanos vinculadas a ambos sectores.

Villa Urquiza, Colonia Nueva, Colonia Celina, la zona de La Balsa y la de La Picada tienen un número importante de pequeños y medianos productores que con el agregado de valor artesanal, capacitación, participación de las escuelas –especialmente la agro-técnica– y la suma de otros componentes, pueden construir un centro o feria. Este centro estaría más ligado al área rural que a la urbana, en un circuito que pueda realizarse a pie, enclavado en un lugar especial en cuanto a cualidades naturales, con equipamientos mínimos pero eficientes (sanitarios, oficina de atención al turista, oficina central que coordine las actividades de la comercialización, entre otras).

Reformulación de Planta Urbana

Villa Urquiza cuenta con algunos agrupamientos poblacionales a los cuales les provee de servicios, pero no les cobra tasas ni impuestos porque no se encuentran en planta urbana. Se considera necesario definir un sistema tributario para estas localidades que componen el ejido

y formular plantas urbanas desdobladas, que cuenten con regulaciones y normativas urbanas como las del centro principal.

Ordenamiento urbano

- Fomentar el crecimiento equilibrado y paulatino a partir de la diversificación de la oferta de servicios turísticos y productivos, y la especialización de áreas determinadas.
- Contemplar la capacidad de crecimiento de la localidad, para asegurar la conservación de recursos, naturales y físicos, a lo largo del tiempo. Cuidar y controlar actuaciones que pueden ser perjudiciales.
- Formulación de un plan de desarrollo turístico de Villa Urquiza.
- Diversificar la oferta turística en otros usos, estacional o permanente, estableciendo nuevos atractivos fuera de temporada.
- Promover la instalación de nuevos servicios comerciales, gastronómicos y recreativos diurnos y nocturnos, en particular para la época de temporada alta.
- Fomentar el asociativismo y la institucionalización de los actores sectoriales de manera de formalizar un grupo promotor permanente que se mantenga en forma orgánica más allá de los periodos de gobierno, que establezca convenios y colabore en la formulación y gestión de las políticas de mediano y largo plazo para la ciudad.
- Preservar y concientizar sobre el medio natural, renovable o no.
- Modificar la ordenanza tributaria para inducir a la toma de decisiones de los propietarios privados en relación con las normas y para promover la densificación mediante premios y castigos a los vacíos urbanos.
- Gestionar la expropiación de los lotes privados sobre el sector de barrancas.
- Promover la libre transitabilidad de la costanera reubicando la zona de cobro de la playa.
- Propiciar la apertura de nuevas vinculaciones sobre la barranca entre la trama urbana y la zona de costanera baja.
- Para traccionar actividad y aprovechar la ca-

pacidad instalada en alojamiento, tramitar la construcción de equipamientos catalizadores de público, como centro de convenciones con centro cultural y predio ferial, equipamiento deportivo (estadio), feria para microproductores artesanales y atracadero náutico.

- Reformular la oferta de alojamiento estableciendo diferentes opciones, todas bajo normas y especificaciones estrictas.
- Crear un sistema de señalización, para el turista y para el lugareño.
- Designar nuevas reglamentaciones para regular y controlar las propiedades en alquiler para servicios turísticos sin declarar y a los agentes inmobiliarios por el mismo motivo.
- Puesta en marcha del proyecto presentado para un circuito turístico patrimonial.
- Delimitar áreas de posible extensión de playa y de camping. Realización de estudios integrales que puedan determinar hacia dónde y cuáles son las restricciones y posibilidades.
- Crear un sistema que articule y fortalezca los espacios colectivos.
- Fomentar el turismo rural o de invierno con circuitos ligados a la producción y al descanso.
- Incorporar normas de calidad a la gestión y uso del balneario.
- Crear un *master plan* para el área que corresponde al borde costero, en el cual se analicen las diferentes partes sobre las que se generarán proyectos concretos, enmarcados en un plan que los englobe e integre.

Infraestructura y servicios

- Sistema Cloacal: el proyecto deberá incorporar las nuevas recomendaciones. Sobre todo, deberá tenerse en cuenta la planta de tratamiento de líquidos cloacales, que convendría alejar del área urbana y de la línea de barranca.
- Cordón cuneta y drenajes pluviales: debido a las consecuencias que tiene el derrame de agua sobre las barrancas –que provoca erosiones y facilita los desmoronamientos antes mencionados– es necesario contemplar en el completamiento de la planta urbana, e incluir en las normas de ampliación y de urbanización

esta infraestructura como requerimiento indispensable para su aprobación.

- Creación de un sistema de servicios y equipamientos complementarios, que funcione en los momentos de mayor afluencia de turismo, tanto en las redes de servicios básicos (agua, electricidad) como de los asistenciales (salud, seguridad). Se recomienda realizarlo mediante redes complementarias y a través del uso de espacios destinados a tal fin de forma transitoria, tanto en equipos como en personal para no generar duplicidad de gastos en las temporadas bajas.

Equipamientos institucionales, comunitarios y sociales

- Reubicar o reformular el camping, para restituir el sector al uso público de libre acceso sobre la futura avenida costanera baja y proyectar nuevas áreas de estacionamiento.
- Formar un sistema de espacio público barrial debido a que escasean las plazas.

Crecimiento y expansión urbana

Redefinir el rumbo de crecimiento de la ciudad: que Villa Urquiza sea un lugar elegido para la radicación de viviendas de fin de semana, no necesariamente se convierte en un punto negativo. Puede transformarse en un componente de oportunidades desde el momento que se incluyen este tipo de residencias dentro de un sistema más complejo. Por ejemplo, la incorporación de servicios relacionados al mantenimiento y protección de estas propiedades, o brindar una adecuada administración como alternativa de alojamiento turístico, siempre y cuando se realicen bajo un correcto marco normativo y regulatorio.

La posibilidad de redefinir la Villa, a partir de modificar su orientación hacia adentro, por otra hacia el río. Si bien puede ser un camino de largo plazo, o uno de repercusión inmediata según como se formulen las estrategias y acciones para esta mutación, el paso de tierra rural a urbana de una franja paralela a la línea de ribera, tomando los recaudos necesarios para proteger la barranca y una promoción fuerte, entre otras medidas, puede redefinir drásticamente el perfil de Villa Urquiza. Esto posibilitaría la creación de espacios públicos nue-

vos, la instalación de emprendimientos públicos y privados dedicados al turismo y servicios complementarios que hoy no encuentran su lugar en la planta urbana por incompatibilidad de usos, carencia de mercados y accesibilidad acordes, etc.

Se podrían generar nuevas áreas que se vinculen a la tranquilidad y atmósfera de la Villa actual, y que se quiere mantener, junto a una nueva con otros usos y actividades más acordes a la vida moderna.

Puntos/temáticas para actualizar de las normativas existentes y/o nueva propuesta

Como ya se ha expresado, existe un fuerte antecedente de estudio urbanístico desde el cual surgieron las normas básicas actuales.

No obstante, el traspaso del estudio a la norma generó algunos espacios poco claros de legislar, y para una cantidad de zonas que servían a la comprensión del espacio urbano, su correlato en la norma no mantiene el mismo sentido.

Por ello, se pretende reordenar las normas existentes mediante las siguientes acciones:

Normas Urbanas

- Sintetizar zonas y reglamentarlas en materia de usos, magnitudes, tejido y donación de espacios públicos.
- Definir normas para la protección de edificios, sectores y lugares que revisten carácter patrimonial, en cuanto a preservación, restauración y formulación de circuitos.
- Establecer que toda nueva urbanización deberá incluir infraestructura y servicios como agua potable, electricidad, cordón cuneta y drenajes pluviales, cloaca (si la obra se inicia) y espacio de reserva para uso público, entre otros.
- Determinar un área y sus normas para instalación de boliches, *pubs*, clubes nocturnos, restaurantes, cafés, etc. (ver ordenanzas de Paraná).
- Sistema nomenclatural catastral: formalizar un único sistema de nombres de calles y número de portales. Fijar una metodología y su apli-

cación. Las acciones posteriores referirán a la creación de señalización nueva, que reemplace la existente y entrega de portales a las viviendas.

Normas Ambientales

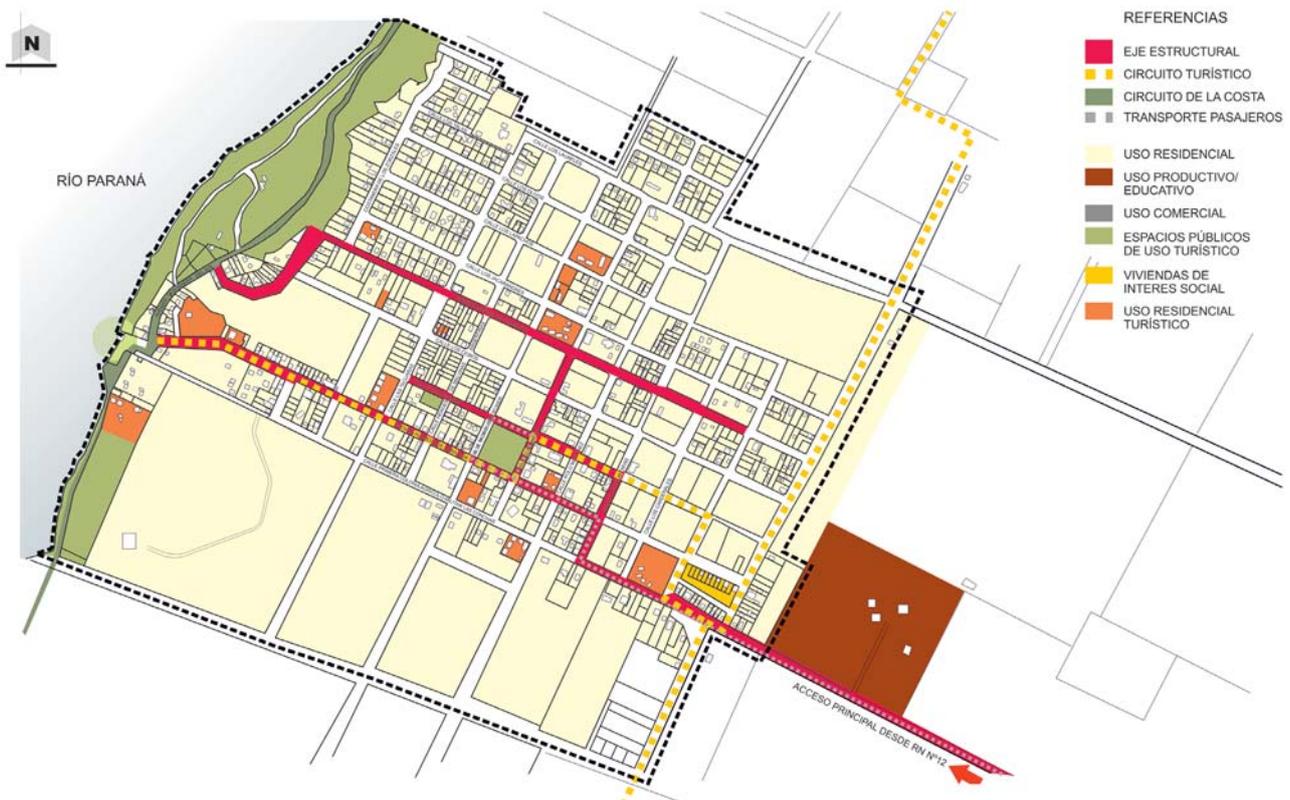
- Establecer normas y regulaciones para protección del medio ambiente. En particular, tener en cuenta la importancia de este componente dentro del perfil turístico y productivo al que se pretende arribar.

Normas a la edificación

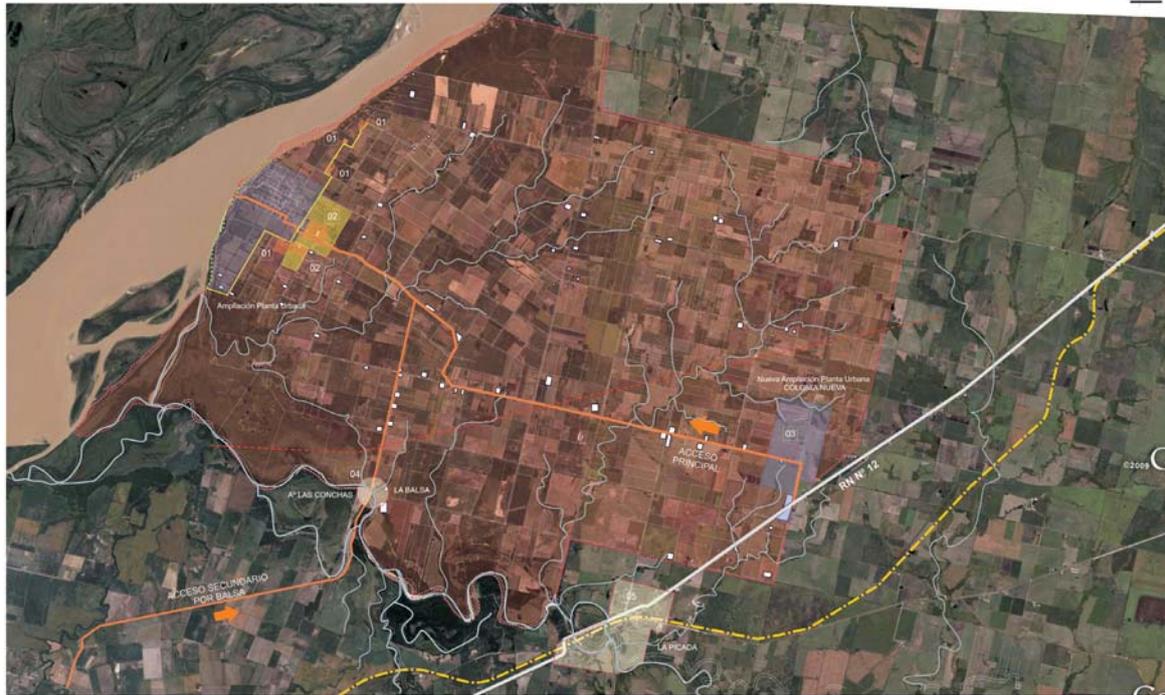
- Generar normas relativas a las construcciones y a su seguridad.
- Establecer normas a la edificación y construcción en zonas de barrancas o de desmoronamiento e insistir en su carácter temporal y transitorio (flexible, fácil de reparar).

- Delimitar regulaciones para el control y ordenamiento de los agentes inmobiliarios locales y de otras localidades, como de las propiedades que ofrecen en alquiler y que no se encuentran habilitadas para tal fin.
- Crear ordenanzas para el uso del espacio público.

Plano Síntesis Modelo Urbano Existente



Plano Modelo Urbano-Territorial Propuesto



- | | |
|--|--|
| REFERENCIAS | COMPONENTES TERRITORIALES |
| <ul style="list-style-type: none"> — RUTAS PRINCIPALES — FERROCARRIL — ACCESIBILIDADES — LÍNEA DE ALTA TENSIÓN — CURSOS DE AGUA | <ul style="list-style-type: none"> USOS URBANOS USOS RURALES USOS PRODUCTIVOS INDUSTRIALES CEMENTERIOS ESCUELAS COLONIA NUEVA LA BALSAS LA PICADA EJES INTERIORES EJES DE LA COSTA |

Plano Modelo Urbano-Territorial Propuesto



- | |
|--|
| REFERENCIAS |
| <ul style="list-style-type: none"> — CURSOS DE AGUA — ACCESIBILIDAD TERRITORIAL — AMPLIACIÓN PLANTA URBANA — EJES PRIMARIOS PROPUESTOS — COSTANERA USOS RURALES USOS PRODUCTIVOS INDUSTRIALES USOS PRODUCTIVOS PRIMARIOS ATRACADERO DE EMBARCACIONES ESPAZIO PÚBLICO ÁREA CENTRAL-REFUERZO DE CARACTER COMERCIAL Y DE SERVICIOS ÁREA CONSOLIDADA ENSANCHO URBANO RESIDENCIAL ÁREAS DE ENSANCHO URBANO CON UNIDADES EQUIPAMENTOS ESPAZIOS DE USOS MIXTOS LOTITO EXISTENTE — CURSOS DE AGUA |
| COMPONENTES TERRITORIALES |
| <ul style="list-style-type: none"> CEMENTERIOS ESCUELAS |

Formulación de una norma base para el desarrollo y ordenamiento local

Los momentos que atraviesan las diferentes localidades estudiadas, aun con características y rumbos diferentes y particulares, se manifiestan como el espacio- tiempo adecuado para la creación de un pensamiento urbano, social, cultural, económico y ambiental, en el cual las escalas y complejidades actuales permiten la formulación de estrategias con visiones a largo plazo mediante acciones de corto y mediano alcance y de pronta materialización.

Asimismo, en estos momentos claves, de no regularse, controlarse y actualizarse oportunamente el desarrollo de las zonas urbanas y urbanizables, se iniciarán crecimientos de forma inadecuada lo que provocará la formación de núcleos urbanos donde la falta de condiciones sanitarias, de servicios, de vías de comunicación adecuadas y de edificación seguras en cuanto a estabilidad, confort, salubridad e higiene, llevarán a conflictos que harán imposible el bienestar y la convivencia de la comunidad.

En la actualidad, es fundamental contar con normativas, condiciones y mecanismos de gestión acordes con la realidad y la dinámica urbana actual. Con este fin, deberán buscarse métodos de aplicación eficientes y asegurar un crecimiento urbano equilibrado no sólo en la distribución equitativa de los asentamientos humanos, sino también en la incorporación de los suelos rurales a la actividad urbana, de modo de no destruir en forma indiscriminada las riquezas naturales.

Por tal motivo, se deben seleccionar cuidadosamente las áreas adecuadas para urbanizar a fin de preservar el suelo, el agua, el aire, la belleza de paisaje, la salud y el bienestar de sus habitantes respecto de sus propias obras. Es necesario optimizar la planta urbana incentivando la ocupación de áreas de suelos vacantes y lotes baldíos que desintegran y descalifican la ciudad, como así también reestructurando y cualificando las zonas, ya urbanizadas, con ausencias de servicios e infraestructuras.

También es imprescindible contar con un trazado vial jerárquico que estructure el crecimiento y permita el buen funcionamiento general de la ciudad sin que los barrios pierdan su identidad.

Desde esta complejidad del pensamiento sobre la ciudad es que surge la necesidad de reelaborar las normas legales relacionadas con tipos y formas de urbanización en función del tipo de crecimiento más conveniente – extensión, consolidación y/o densificación–, con la estructuración vial, con la subdivisión, categorización, usos y formas de ocupación del suelo urbanizado y urbanizable, con la configuración del espacio urbano, con la preservación de lugares y entornos naturales e históricos, entre otros.

Estos códigos, reglamentaciones, normas, ordenanzas, etc., se dirigen a acompañar las transformaciones urbanas en la ciudad existente, como así también a ordenar la ciudad a futuro, a partir de establecer reglas claras para el mercado de suelo, en beneficio de un desarrollo urbano para los distintos sectores sociales de la ciudadanía, que sea representativo de una ciudad democrática. Las normas son funcionales cuando regulan las urbanizaciones en cuanto a sus aspectos técnicos, administrativos y a sus formas de desarrollo y crecimiento. Para ello, deben estar concebidas como formas de gestión dinámicas más que reglamentaciones estáticas.

Los instrumentos de planeamiento actuales deben proporcionar un marco general al cual remitirse y en el que se manifiesten el espíritu y la visión de comunidad a la que se aspira. Asimismo, deben mantener un carácter flexible que permita adecuaciones en el tiempo, propiciando un desarrollo equilibrado y sustentable, que pueda adecuarse a los cambios en las formas del habitar –que evolucionan a pasos agigantados, tanto por la inclusión de nuevas tecnologías, cambios en las formas de cohabitar, en la movilidad, en el aprendizaje, etc.– y que sean constitutivos

de un mecanismo abierto ante las oportunidades que representen un beneficio a la comunidad.

Es innegable que con el paso del tiempo cualquier instrumento urbano va perdiendo vigencia respecto de la realidad urbana actual. No obstante, resulta necesario el diseño de herramientas que puedan mantener una coherencia interna y que permitan modificaciones que alienten y conduzcan a crecimientos armónicos mientras debilitan aquellos anárquicos donde se gesten conflictos de convivencia entre los usos instalados y los nuevos. Estas herramientas resultarán de la indagación sobre nuevas formas de entender los fenómenos urbanos y de detectar aquellos instrumentos que favorecen o desalientan las direcciones de los mismos, muchos de los cuales, a veces, no se manifiestan en códigos u ordenanzas.

El diseño de las políticas urbanas implica considerar que toda acción está sustentada en una determinada forma de ver la ciudad. Llevar de lo existente a lo posible, implica imaginar, prefigurar, anticipar lo aún no realizado para alcanzar la ciudad deseada. No es solo el producto de una ecuación que se formula en el diagnóstico, sino una cadena relacional de ideas que buscan sintetizar el imaginario colectivo.

El código urbano y de edificación, así como las normas complementarias, deben formularse como instrumentos que faciliten la concreción de los ejes de desarrollo locales y de gestión urbana, y que brinden un marco de referencia para que el sector público diseñe políticas adecuadas, y para que el sector privado realice inversiones en un contexto confiable y de marco jurídico estable.

Normas Base para la Creación de Instrumentos de Ordenamiento y Fortalecimiento Urbano

Para el desarrollo de este anexo, que se construye con el objeto de que sea de aplicación general para las seis localidades estudiadas, se revisaron diversos códigos, reglamentaciones, planes y programas de diferentes ciudades, argentinas y de otros países de habla hispana. De los análisis efectuados, se tomaron temas particulares que se consideraron factibles de aplicar.

La base o estructura fue adoptada del Código Urbano de Paraná, principalmente porque es un código que

ha tenido una revisión actual, publicada en 2005, con el trabajo participativo durante más de cinco años, que incluyeron las áreas de gobierno de diferentes gestiones, representantes del concejo deliberante, colegios profesionales, entidades intermedias, entre otros. Esto se relaciona también con alentar a las localidades a que realicen la construcción de las normas urbanas de la forma más participativa posible.

No obstante, la escala muy acotada de estos municipios con falta de equipos técnicos que puedan formular las bases –así como los recursos para su aplicación– alentaron a este equipo a formular un esquema general y global con consideraciones particulares, que les pueda ser de utilidad para la formulación de las propias, siempre teniendo en cuenta que deberán ser modificadas y revisadas para que su aplicación sea lo más eficiente posible, y esa tarea será parte de otras instancias.

Desarrollo

Generalidades

Alcances y ámbito de vigencia

1) Este cuerpo de normas será conocido y citado como “Código urbano del Municipio de...”, en adelante “El Código”.

2) Deróganse las siguientes ordenanzas y decretos: Cualquiera otra Ordenanza o norma de similar o menor jerarquía, en cuanto se oponga a las disposiciones de la presente.

3) Las disposiciones de este código son de aplicación tanto a las personas de derecho privado como a las de derecho público y a los bienes de éstas, cualquiera sea su afectación, localizados dentro de la jurisdicción territorial del municipio de...

Definiciones

Relativas al terreno

- Club de campo: es un área de extensión limitada, con un sector destinado a práctica deportiva, social o cultural, y otro destinado a

la construcción de viviendas permanentes o transitorias.

De posible aplicación al caso Liebig.

- Cota de parcela: es la correspondiente al nivel del terreno natural medido en el centro de la parcela con relación a la cota de la vereda. En los casos en que la cota de la parcela sea inferior a de la vereda, las alturas máximas correspondientes deberán ser tomadas desde esta última.
- Cota de la vereda: es la correspondiente al nivel de acera, medido en el punto medio de la línea municipal del frente de la parcela.
- Frente de parcela: es la línea comprendida entre las líneas divisorias laterales y limita una parcela con la vía pública.
- Frente de parcela en esquina: en los lotes esquineros, se considerará como Frente el lado de menor extensión.
- Línea divisoria de fondo de la parcela: es la línea opuesta y más distante a la línea de frente de parcela.
- Línea divisoria lateral de la parcela: es la línea comprendida entre el frente y la línea de fondo y constituye el límite lateral de la parcela.
- Línea municipal: línea que deslinda la propiedad privada de la vía pública actual o de la línea señalada por la Municipalidad para las futuras vías públicas (abreviada LM).
- Línea de edificación: es la línea que limita el área edificable de la parcela en su frente y que, generalmente, coincide con la línea municipal, excepto en los casos en que se exija retiro obligatorio (abreviada LE).
- Línea de ochava: es la línea que delimita la vía pública en las esquinas, determinada por la perpendicular a la bisectriz del ángulo que forman las líneas municipales concurrentes, y a una distancia variable del vértice según el ángulo.
- Eje Medianero: línea que deslinda dos o más propiedades privadas entre ellas (abreviada EM).
- Manzana: superficie de terreno delimitada en todos sus lados por vía pública y/o registrada como tal por el organismo competente.
- Parcela: superficie de terreno delimitada por

un polígono y designada como tal en planos de mensura registrados por autoridad competente.

- Lote/predio: superficie de terreno que no constituya parcela por no poseer plano de mensura registrado por autoridad competente, y que puede ser determinado por otro documento legal que posibilite su identificación y localización.
- Parcela de esquina: la que tiene por lo menos dos lados contiguos adyacentes a dos calles.
- Parcela intermedia: aquella que no es parcela de esquina.
- Parcela interior: aquella que no tiene frente a vía pública.
- Parcela no-conforme: aquella que no cumple con las dimensiones mínimas exigidas para cada distrito.
- Sistema área inundable, terraplén y defensa de inundaciones: constituido por todas las superficies y/o estructuras que sirven para la evacuación de las aguas de lluvias, como a la protección de las áreas urbanas, sus márgenes y las superficies de tierra que son cubiertas por las aguas en los ciclos naturales de crecientes.
- Sistema fluvial-lacustre: se denomina al constituido por todas las superficies de ríos, arroyos, lagunas y canales a cielo abierto que sirven para la evacuación de las aguas de lluvias, así como sus márgenes y las superficies de tierra que son cubiertas por las aguas en los ciclos naturales de crecientes medias, según las cotas que fije la Dirección de Hidráulica de la provincia.
- Subdivisión: cualquier clase de fraccionamiento de inmuebles.
- Urbanización: toda subdivisión de tierras donde fuera necesario abrir nuevas calles o prolongar las existentes con el objeto de crear lotes o parcelas.

De posible aplicación al caso Ceibas.

De posible aplicación al caso Liebig y Villa Urquiza.

- Proyectos urbanísticos residenciales: toda urbanización que, además de la subdivisión y apertura de calles, incluye la dotación de los servicios de infraestructura completos y equipamiento, la construcción de los edificios en el total de las parcelas y una vía principal pavimentada que vincule el conjunto con la trama circulatoria urbana existente.
- Urbanización especial: aquella que requiere normas particulares en cada caso.
- Vía pública: espacio del dominio público afectado a la circulación peatonal o vehicular (entre otros: autopista, avenida, calle, callejón, pasaje, senda o paso).
- Loteos: toda subdivisión que se realice en urbanizaciones.
- Fraccionamiento: toda subdivisión de predios que no tengan como objeto su urbanización, ni como consecuencia la apertura de calles.

Relativas al tejido urbano

- Áreas especiales: aquellas caracterizadas por sus condiciones funcionales, paisajísticas, ambientales o históricas, que requieren un tratamiento urbanístico especial e integral que posibilite ordenar, proteger y promover sus valores, debido al significado e impacto de las mismas sobre las áreas inmediatas y el conjunto de la ciudad.
- Fachada obligatoria sobre línea municipal: recomposición total o virtual del frente sobre Línea municipal.
- Altura máxima de edificación: se entiende por tal al plano límite determinado por la relación entre la altura del edificio y las distancias al eje de la vía pública y líneas de frente interno, excepto donde esté predeterminado.
- Centro de manzana: superficie de terreno comprendida entre las líneas de frente interno donde es limitada o restringida la edificación.
- Espacio libre de manzana: espacio aéreo del interior de la manzana limitado por los planos verticales que pasan por los paramentos de los frentes internos.
- Espacio urbano: espacio aéreo comprendido entre los volúmenes edificados de la ciudad.
- Fachada de fondo: fachada más próxima a la línea divisoria de fondo de la parcela.
- Fachada de frente: la que se materializa en el frente de la parcela, y que se comunica directamente con el espacio urbano de la vía pública.
- Fachada interna: las que se materializan en el interior de las parcelas y no se comunican directamente con el Centro de manzana o con el espacio de la vía pública.
- Fachada lateral: las que se materializan distanciándose de las líneas divisorias laterales de parcelas.
- Factor de ocupación del suelo (FOS): porcentaje máximo de la superficie total de la parcela que puede ocuparse con la proyección (real o virtual) de la superficie construida, en cualquier nivel, por encima de la cota de la parcela. Queda excluida la que resulte de la proyección de balcones abiertos en tres de sus lados.
- Factor de ocupación total (FOT): coeficiente que debe multiplicarse por la superficie total de cada parcela para obtener la superficie cubierta máxima edificable en ella.
- Línea de frente interno (LFI): traza del plano que limita la edificación permitida en una parcela con el espacio libre de manzana.
- Patio auxiliar: área descubierta ubicada dentro de uno o entre varios volúmenes construidos en una parcela, que por sus dimensiones no es apta para conformar espacio urbano.
- Patio apéndice: todo patio generado por entrantes o retiros parciales de los cuerpos edificados, abierto por uno de sus lados al espacio urbano.
- Patio principal: todo patio delimitado por el volumen edificado y el centro de manzana. En el caso de lotes cuya profundidad no supere la línea de frente interno, es el determinado por la fachada de fondo y el fondo del lote.
- Patio de servicio: todo patio delimitado por paramentos verticales, al que no pueden ventilar locales de primera.
- Plano límite: plano virtual, horizontal o inclinado, que limita la altura permitida de cualquier punto del edificio.
- Superficie cubierta: sumatoria total de las superficies de los locales cerrados, y entrepisos. Incluye la sección horizontal de muros y tabiques, hasta las líneas laterales de la parcela,

y comprendidas en todas las plantas que componen el edificio.

- Superficie semicubierta: es la superficie de los locales abiertos al espacio exterior, en un 25 % o más, del perímetro de los mismos.
- Superficie cubierta edificable: es la superficie que se permite edificar de acuerdo con los parámetros contemplados para cada distrito.
- Tejido urbano: conformación física constituida por los volúmenes edificados y el espacio urbano.

Tipologías edilicias:

- Entre medianeras: es toda construcción cuyos laterales coinciden con los límites de los predios linderos.
- Perímetro libre: es aquella edificación donde ninguna de sus fachadas está en contacto con linderos.
- Perímetro semi-libre: es aquella construcción que cuenta con uno de sus lados adosado a un muro medianero y el resto de la edificación como fachada abierta.
- Volumen edificable: es el volumen máximo que puede construirse en una parcela.
- Volumen edificado: es el volumen total construido en la parcela.
- Volumen no conforme: es el volumen edificado que no se ajusta a las prescripciones del Código.

Relativas a la edificación

- Ampliar: modificar un edificio aumentando la superficie y/o volumen edificado.
- Reciclar: modificar o transformar un edificio o instalación a fin de cambiar su uso o destino, sin ampliar.
- Reconstruir: edificar de nuevo y en el mismo lugar lo que antes estaba. Rehacer una instalación.
- Reformar: modificar un edificio sin aumentar el volumen edificado.

Relativas al uso

- Uso: es la función para la cual el edificio, estructura o terreno ha sido diseñado, construido,

ocupado, utilizado o mantenido.

- Unidad de uso: ámbito compuesto de uno o más locales, que admite un uso funcionalmente independiente, por ejemplo: departamento, local de comercio, etc.
- Uso complementario: el destinado a satisfacer, dentro de la misma parcela, funciones necesarias para el desarrollo del uso principal.
- Uso condicionado: el que está sujeto a determinados requisitos de ubicación, de tamaño, etc., según cada distrito.
- Uso no conforme: cualquier actividad que se desarrolle en una parcela en el momento en que estas normas tengan vigencia y que no las cumpla según el distrito en que esté ubicado.
- Uso no permitido: el que por sus características no es compatible con el carácter de un distrito.
- Uso permitido: el que puede desarrollarse en un distrito, según las prescripciones de estas normas.

Relativas a la protección patrimonial

Para el caso de Liebig, se desarrollan, en el punto correspondiente a la localidad, definiciones más específicas al tema.

Para el resto de las localidades, se toman generalidades debido a la menor complejidad en esta cualidad urbana.

- Valor ambiental: son aquellos espacios que se destacan por sus cualidades paisajísticas, simbólicas, sociales o espaciales. También se aplica a los edificios que, por sus propios valores, contribuyen a la definición de esa destacada situación especial urbana.
- Valor arquitectónico: son aquellos edificios que poseen cualidades destacables relacionadas con estilo, composición, materiales, coherencia tipológicas u otras particularidades físicas relevantes. Por extensión, pueden referirse a condiciones estéticas, sociales, históricas, estructurales o de modo de uso.
- Valor simbólico: se refiere a los edificios que poseen características que son evocativas de hechos, situaciones, formas de vida o conceptos del pasado o del presente.

Relativo a la vivienda

- Vivienda colectiva: conjunto de más de una vivienda construida por parcela o lote.
- Vivienda individual: vivienda única construida en un lote.
- Vivienda de interés social: vivienda construida con asistencia especial desde el estado.

Órgano de aplicación

El Departamento Ejecutivo, por sí o por los órganos de aplicación que él determine, tiene a su cargo la obligación de exigir el cumplimiento de este Código.

Normas generales de las subdivisiones

Alcances

Quedan comprendidas en las disposiciones de la presente sección:

- Todo fraccionamiento de inmuebles a realizarse dentro del ejido municipal.
- Toda división en lotes o subdivisión de los mismos.
- Toda apertura o trazado de calles y/o avenidas, sean o no prolongación de las ya existentes.
- Toda iniciativa que de alguna manera influya sobre el trazado de calles catastral de la ciudad o modificaciones parcelarias, sea aquélla de origen particular o administrativo, de índole provincial, nacional o que provenga de divisiones judiciales.

De las urbanizaciones

1º) Todo proyecto de urbanización deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- Al carácter que para el área o distrito establezca el presente Código.
- Los proyectos de urbanización se realizarán sobre el total del título aun cuando el amanzanamiento y loteo se habilite por etapas. La donación de calles y espacios de reserva será por el total del proyecto.

- Las calles deberán posibilitar el desagüe de la zona, sin afectar predios linderos.

2º) Cuando se trate de urbanizaciones con asistencia del Estado, para el caso de viviendas de interés social u otras soluciones habitacionales que contemplen la construcción de la totalidad de las edificaciones, la dotación de infraestructura y equipamiento comunitario, el Departamento Ejecutivo mediante resolución fundada podrá autorizar excepciones a las normas de esta Ordenanza.

Especial para la construcción de barrios de vivienda de interés social, con características distintas a las establecidas para el distrito en la que se insertan.

De las manzanas

Las dimensiones son a modo de ejemplo. Quedan sujetas a la decisión de los órganos competentes.

1º) Las manzanas deberán ser preferentemente regulares, excepto cuando las características del título, la topografía del terreno o la continuidad de las vías de circulación colindantes justifiquen otra conformación.

2º) Las dimensiones de las manzanas deberán ajustarse a las siguientes medidas:

- El lado menor de la manzana tendrá como mínimo 60 (sesenta) metros.
- El lado mayor podrá tener una longitud máxima de 150 (ciento cincuenta) metros.

3º) Cuando por razones de límites de título no se pudieran completar una o varias manzanas, se permitirá proyectarlas en forma incompleta.

4º) Su relieve topográfico deberá tener una altimetría tal que permita la normal evacuación de las aguas pluviales hacia las calles colindantes, y respetar los niveles que haya establecido la Municipalidad.

De las vías públicas

1°) Cuando se proyecten urbanizaciones en zonas destinadas a formar núcleos comerciales o industriales por su ubicación, el Departamento Ejecutivo podrá exigir que se aumente el ancho de las calles, de manera que se asegure en las futuras vías la existencia de espacios libres para estacionamiento de vehículos, de acuerdo con los informes del órgano de aplicación.

2°) Deberá darse continuidad a las vías de urbanizaciones colindantes. Pueden aceptarse exenciones justificadas por el destino o ubicación especial en el área.

3°) El trazado de las vías públicas de circulación deberá ser acorde a las funciones que desempeñen y a los anchos respectivos existentes en las urbanizaciones colindantes, los cuales a su vez no podrán ser disminuidos.

Los anchos mínimos serán los siguientes: 25 (veinticinco) metros en avenidas (calles de ejido); 20 (veinte) metros calles principales y 15 (quince) metros las calles secundarias.

Las dimensiones son a modo de ejemplo. Quedan sujetas a la decisión de los órganos competentes.

El ancho de la calzada será determinado por el organismo competente, pero se tendrá en cuenta un ancho central libre de 10 mts, en los cuales no se podrán plantar árboles, arbustos, ni colocar cartelerías, postes, cestos, aun cuando parte de este ancho conforme la vereda, con el objetivo de garantizar la posibilidad de ensanchar las calzadas sin obstáculos.

La determinación de avenidas (calles de ejido), calles principales o secundarias, la longitud y las características del trazado quedan a criterio exclusivo de los organismos municipales competentes. Las superficies que resulten del trazado de calles y ochavas deberán transferirse gratuitamente a la Municipalidad.

Las dimensiones de las ochavas dependen del ángulo que forman las intersecciones de las Líneas Municipales

y se determinarán de acuerdo con lo establecido en el cuadro siguiente:

Hasta 30°	2,50 metros
de 30° a 35°	3,00 metros
de 35° a 40°	3,50 metros
de 40° a 45°	4,00 metros
de 45° a 50°	4,50 metros
de 50° a 60°	5,00 metros
de 60° a 70°	5,50 metros
de 70° a 100°	6,00 metros
de 100° a 110°	5,50 metros
de 110° a 120°	5,00 metros
de 120° a 180°	0,00 metros

4°) Cuando, de acuerdo al trazado proyectado para completar el ancho de la calle, se afecte una propiedad lindera deberá gestionarse y efectivizarse la donación de la fracción afectada, y adjuntarse compromisos de donación y copia de título de propiedad debidamente certificado. En el caso de que los propietarios linderos no donaran dicha fracción, se proyectará en su totalidad dentro del predio a subdividir.

5°) Cuando por accidentes topográficos o impedimentos físicos inamovibles, a juicio de los organismos técnicos, no exista posibilidad de continuidad de la vía proyectada, se admitirán calles sin salida con un ancho mínimo de 15 (quince) metros y una longitud máxima de 60 (sesenta) metros, que deberán tener en el fondo cerrado un espacio circular de 12 (doce) metros de radio u otra conformación que acepten los organismos técnicos municipales.

6°) En el caso de que en el terreno por fraccionar exista un arroyo, cañada o curso de agua, se exigirá en ambas márgenes un espacio libre, con un ancho mínimo de 30 (treinta) metros, medidos ya sea desde la cresta de la barranca y/o desde donde determinen los organismos

competentes, dentro del cual se prohíbe realizar cualquier tipo de construcción, a excepción del trazado de calles.

Para los casos de Viale y Liebig, se propone elevar el ancho mínimo a 50 (cincuenta) metros debido a la presencia de cauces muy importantes y con áreas de desborde amplias.

7º) En el caso de los terrenos por fraccionar, linderos a vías de conexión territorial o vía férrea, se exigirá en ambas márgenes un espacio libre, con un ancho mínimo de 30 (treinta) metros, medidos desde el límite del área destinada a Ruta y/o desde donde determinen los organismos competentes, dentro del cual se prohíbe realizar cualquier tipo de construcción, a excepción del trazado de calles colectoras urbanas.

Ejes territoriales:

Viale: RNNº18 y RPNº32
 Sauce de Luna: RNNº127
 Ceibas: RNNº 12 y Autopista Mesopotámica RNNº 14
 Aranguren: RNNº 12

8º) En el caso de los terrenos por fraccionar, linderos a la traza de terraplenamiento para defensa contra inundaciones, se exigirá en ambas márgenes un espacio libre, con un ancho mínimo de 20 (veinte) metros, medidos desde el borde inferior del terraplén, y/o desde donde determinen los organismos competentes, dentro del cual se prohíbe realizar cualquier tipo de construcción, a excepción del trazado de calles.

De posible aplicación al caso Ceibas.

9º) En el Área Extra Urbana Rural (EUR) no se autorizará el trazado de nuevas avenidas, calles, pasajes u otras vías de circulación. Cuando fuere necesaria la apertura de una vía para continuar el trazado de una ya existente dentro de los límites de la concesión, se la podrá autorizar previo dictamen del órgano de aplicación.

De los espacios para reserva

1º) En toda urbanización en que la superficie a subdividir, de acuerdo con el título de origen o mensura anterior

al desglose de parcelas a calle abierta que hubiere podido realizar el propietario, descontado avenidas, calles y ochavas, supere los 5000 (cinco mil) metros cuadrados, el propietario debe donar a la Municipalidad, gratuitamente y libre de gastos de escrituración para el donante, una superficie de terreno equivalente al 10 % del total de la superficie con destino a reserva.

No corresponderá donación alguna de superficie en aquellos casos en que se ejecuten subdivisiones o desgloses dentro de manzanas ya limitadas por calles oficiales.

La donación tendrá el cargo, para la Municipalidad, de dar al inmueble su destino y realizar las obras pertinentes o comenzar los trámites para su cambio de destino.

2º) La ubicación de las fracciones destinadas a reserva será consensuada por los organismos técnicos competentes de la Municipalidad. Cuando el predio a donar resulte no conveniente a la Municipalidad, ya sea por sus características, ubicación, dimensiones, formas o preexistencia de otros espacios libres o de reserva en la zona, según informe fundado de los organismos competentes de la Municipalidad, el propietario estará obligado a donar en otra ubicación una superficie de terreno igual o diferente, pero cuyo valor económico sea equivalente al de la propuesta.

3º) El Departamento Ejecutivo, previo asesoramiento concordante de los Organismos Técnicos competentes, está facultado para determinar el uso de las fracciones de reserva, conforme a los siguientes destinos:

- a) Para plazas y plazoletas o espacios verdes.
- b) Para uso público.

De las obras de infraestructura

1º) En toda urbanización, deberá proyectarse y realizarse bajo responsabilidad exclusiva del propietario, la ejecución de los siguientes servicios de infraestructura esenciales:

- a) Agua corriente.
- b) Energía eléctrica domiciliaria, solo en los

- casos en que no esté comprendido en la Ley Provincial de Energía o Contrato de Locación de Servicios.
- c) Alumbrado público.
 - d) Abovedado, alcantarillado y afirmado de calzadas y nivelado del ancho total por abrir (acera y calzada), que asegure la transitabilidad permanente de las vías de acceso al inmueble por urbanizar y de las calles interiores, de acuerdo con los requerimientos exigidos por el organismo competente.
 - e) Servicio de cloacas cuando sea factible conectar a redes existentes.
 - f) Arbolado de las calles con especies aceptadas por el organismo competente y su conservación por el término de 3 (tres) años.
- Será esta una obligación inherente a la posesión del lote; en caso de cambio de titularidad durante la persistencia de esta obligación, deberá constar en la escritura traslativa de dominio.

De las subdivisiones

- 1°) Todo lote resultante de una subdivisión debe tener acceso directo a vía pública y se ajustará a las dimensiones mínimas de frente y superficie que se establecen para cada distrito.
- 2°) No se permitirá el desglose parcial de títulos sin la previa aprobación de un anteproyecto del total del predio. Los organismos técnicos exigirán las calles y espacios verdes correspondientes.
- 3°) Las tolerancias para las dimensiones de lotes serán de hasta el 10 % para el frente y del 10 % para la superficie. Pueden ser aplicadas a lo sumo a dos lotes de cada manzana, o de parcelamiento de un título.
- 4°) Se podrán proyectar lotes internos, que den a pasillos con salida a la vía pública, siempre que:
- a) Esté admitido en el distrito correspondiente.
 - b) En manzanas en las que por lo menos

- tres de sus lados tengan una longitud superior a 100 (cien) metros.
- c) La profundidad de la parcela supere los 30 (treinta) metros.
- d) Las dimensiones de lotes sean las establecidas para el Distrito. Se admitirá que el lado mayor sea frentista al pasillo.
- e) El pasillo se registre en forma independiente y el ancho cumpla con lo especificado en el artículo siguiente.

Deberá hacerse constar, en el plano de mensura y en la escritura traslativa de dominio, que el lote pasillo será transferido en condominio a los adquirentes de los lotes internos con acceso a través del mismo.

5°) El pasillo de acceso a los lotes internos tendrá el ancho mínimo libre que resulte de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$A = L \times 0,02 + 2,50 \text{ m. Siendo } L \text{ la longitud total del lote a subdividir.}$$

6°) Se permitirán lotes interiores, sin salida a la vía pública cuando sean para anexarlos a parcelas linderas; y siempre que las parcelas remanentes se ajusten a lo establecido para el distrito.

7°) Se permitirá el mejoramiento de un lote por anexión del lindero, aun cuando no alcancen las medidas y superficies mínimas, siempre y cuando la parcela remanente se ajuste a lo establecido para el distrito en lo que respecta a subdivisión y edificación.

8°) Se admitirá la unificación de parcelas, aun cuando la o las resultantes no cumplan con las dimensiones mínimas establecidas para el distrito.

9°) La línea divisoria de lotes deberá formar con la Línea Municipal (LM) un ángulo preferentemente de 90° (noventa grados). Como excepción, no se aplicará la norma precedente en los siguientes casos:

- a) Cuando la LM sea una curva, por lo menos una de las líneas divisorias deberá formar un ángulo de 90° (noventa grados) con la tangente de la curva en su

punto de intersección.

- b) Cuando se trate de subdivisión de una parcela existente, de una superficie no mayor a 1000 m² (mil metros cuadrados), cuyos lados tengan otra inclinación con respecto a la LM, se podrán aceptar ángulos de otra medida, de manera tal que permita el trazado de líneas divisorias paralelas, y que los lotes resultantes cuenten con un contrafrente mínimo de 5 (cinco) metros.

A los efectos de determinar la responsabilidad del mantenimiento de las aceras, se especifica que la línea divisoria entre veredas contiguas estará dada por:

- a) Una perpendicular a la línea municipal en coincidencia con la intersección del eje medianero.
- b) Una perpendicular a la tangente, tomada desde la intersección con el eje medianero, para los casos de veredas curvas.
- c) En el caso de superposición de superficies de vereda para más de una parcela, la responsabilidad será compartida por los propietarios de ambos inmuebles.
- d) En los casos no contemplados en los ejemplos anteriores, el órgano de aplicación intervendrá para zanjar diferencias y sugerirá las responsabilidades y derechos de cada frentista.

En cualquiera de los casos, se debe tener siempre presente que la propiedad de la acera es pública.

De las urbanizaciones especiales

En el caso de Liebig, existen probabilidades de desarrollo de urbanizaciones especiales, que se detallan en otro documento.

Normas generales sobre tejido urbano

Todos los locales que, según el Reglamento de Edificación, se clasifican como de primera categoría deberán tener los vanos para iluminación y ventilación natural

que las normas sobre edificación exigen, abiertos a espacio urbano, el que quedará conformado de acuerdo con las condiciones que más adelante se determinan.

Del espacio urbano

1º) Conformación: se considera como espacio urbano a todos los patios principales y al de la vía pública, que específicamente se podrían enunciar como:

- a) El espacio de la vía pública comprendido entre las líneas municipales y el comprendido entre dichas líneas y las de retiro obligatorio o voluntario de la edificación.
- b) El centro de manzana.
- c) El espacio entre paramentos laterales de los edificios de perímetro libre y las líneas divisorias entre parcelas, conectado directamente con el espacio de la vía pública y/o con el centro de manzana.
- d) Los patios apendiculares que queden incorporados a algunos de los espacios enunciados anteriormente, siempre que la abertura (A) de unión con el espacio urbano sea igual o mayor que la profundidad (P) del patio.

2º) En las construcciones que se proyecten o inicien, en predios ubicados dentro de los Distritos se determinan que más adelante, la línea de edificación se debe retirar de la línea municipal a una distancia que se establece de:

Retiro de 4 (cuatro) metros
Retiro de 5 (cinco) metros

Para cada Localidad, los retiros propuestos se detallan en sus distritos.

Para los casos de Viale y Liebig, se propone elevar el ancho mínimo a 50 (cincuenta) metros debido a la presencia de cauces muy importantes y con áreas de desborde amplias.

Retiro de 30 (treinta). En el caso de que una parcela por edificar sea colindante a vía férrea o un arroyo, cañada o curso de agua, deberá retirarse 30 (treinta) metros, medidos ya sea desde la cresta de la barranca y/o donde determinen los Organismos Técnicos competentes, dentro del cual se prohíbe realizar cualquier tipo de construcción.

Ejes territoriales:

Viale: RNN°18 y RPN°32
 Sauce de Luna: RNN°127
 Ceibas: RNN° 12 y Autopista Mesopotámica RNN° 14
 Aranguren: RNN° 12

Retiro de 30 (treinta) metros. En el caso de que una parcela por edificar sea colindante al las vías de conexión territorial, deberá retirarse 30 (treinta) metros, medidos de la línea divisoria y/o donde determinen los organismos técnicos competentes, dentro del cual se prohíbe realizar cualquier tipo de construcción.

Retiro de 35 (treinta y cinco) metros. En el caso de que una parcela por edificar sea colindante al Río Paraná, deberá retirarse 35 (treinta y cinco) metros, medidos de la línea de ribera y/o donde determinen los organismos técnicos competentes, dentro del cual se prohíbe realizar cualquier tipo de construcción.

Estas medidas difieren para los casos de Liebig y Villa Urquiza. Se desarrollan en los distritos correspondientes.

3°) En el espacio que quede entre la Línea municipal y la Línea de edificación no se permite proyectar o ejecutar construcciones o edificaciones.

4°) Sobre la Línea municipal y sobre la Línea divisoria de predios, en el espacio o sector comprendido entre la Línea municipal y la Línea de edificación, solo se permitirá la construcción de muros, con la altura máxima de 1 (un) metro, y se permitirán alturas mayores en caso de utilizar rejas o setos vivos.

5°) La aplicación del retiro de frente no podrá reducir la superficie disponible para edificación, a menos de 130

m² (ciento treinta metros cuadrados) o afectar más del 25 % de la superficie del terreno.

6°) En lotes en esquina, afectados por retiro de Línea de edificación en ambos frentes, en los que afecten una superficie mayor del 25 %, se exigirá el retiro reglamentario establecido para cada Distrito hasta una distancia de 3 (tres) metros, medida desde los ejes medianeros.

La superficie restante, hasta llegar al 25 % del lote, se distribuirá en el resto de la zona destinada a retiro de línea de edificación. No puede ser menor de 1,50 (uno con cincuenta) metros la dimensión del espacio libre medida en sentido perpendicular a la Línea municipal.

Del centro de manzana

Dada la complejidad de la aplicación del centro de manzana, y por ser estas localidades de escala pequeña, este apartado se menciona solo a título de ejemplo. Se sugiere aplicar otras normas urbanas para las áreas de ensanche urbano, como ser, tamaño de manzana de orientación rectangular y/o retiros de fondo a fin de evitar el centro de manzana

1°) El Centro de manzana quedará delimitado por las respectivas Líneas de frente interno.

2°) La Línea de frente interno será trazada uniendo los tercios centrales de los lados opuestos de la manzana.

4°) No serán de aplicación las disposiciones relativas a conformación del Centro de manzana en los siguientes casos:

- a) Manzanas en las que la semisuma de sus lados opuestos resulte inferior a 45 (cuarenta y cinco) metros o su superficie sea inferior a 3000 (tres mil) m².
- b) Lotes cuya longitud, medida desde el punto medio de la línea de frente, no supere el quinto de la longitud del lado correspondiente de la manzana de ubicación.

En ambos casos, son de aplicación las normas que rijan con relación a la Ocupación del Suelo (FOS) establecidas en los distritos.

5° Serán tratados en forma particular por los organismos competentes, los casos en los que las manzanas tengan más o menos de cuatro lados o de lados curvos o cuando uno o más de sus lados superen los 200 (doscientos) metros de longitud.

6° Se permite la ocupación de la superficie comprendida en el centro de manzana hasta un 50 % y una altura máxima de un nivel.

7° En ningún caso, el techado o cubierta de las instalaciones permitidas se ejecutará con materiales que puedan producir reflexión de luz, calor, etc., que ocasionen molestias a los usuarios de las construcciones propias o linderas.

8° Los cercos divisorios de parcelas, en el centro de manzana, no podrán superar los 3 (tres) metros de altura, a excepción de los casos en que estén construidos con especies arbóreas o vegetales en general.

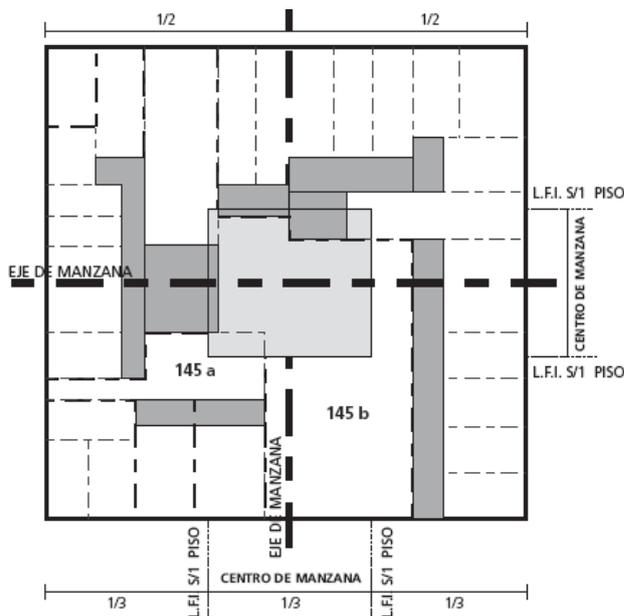
9° Casos especiales: serán objeto de un estudio particularizado, los siguientes casos:

- a) Lotes internos o de conformación irregular (ver gráfico).
- b) Lotes de una superficie superior a los 1500 (mil quinientos) m².
- c) Lotes afectados por el centro de manzana, en un porcentaje igual o mayor al 40 % de su superficie.

En estos casos, después de realizados los estudios pertinentes con intervención de un representante técnico del propietario, y previo dictamen de los órganos técnicos, el Departamento Ejecutivo de la Municipalidad podrá disponer una reducción de la superficie o el cambio de su ubicación.

De la edificación

1° Línea de edificación en esquina: la línea de edificación en esquina no podrá sobrepasar la línea de ochava de-



terminada por las normas vigentes en todos los niveles de la edificación, con excepción de las salientes de balcones abiertos.

En estos lotes, se autorizará la construcción de 2 (dos) plantas por encima del máximo de altura resultante, sin exigirse cocheras o espacios guarda vehículos sobre estas superficies, con excepción de aquellos distritos que posean alturas máximas prefijadas.

Se recomienda este apartado para los distritos en los que se aplique mayor densidad o de orientación central, comercial.

2° Altura de edificios en esquina: en esquinas cuyas vías públicas concurrentes autoricen distintas alturas de edificación, y/o por ser límite de diferentes distritos, la altura mayor en la parcela de esquina podrá llevarse sobre la calle transversal a la cual corresponde la altura menor hasta una distancia no mayor de 25 (veinticinco) metros a partir de la intersección virtual de las Líneas municipales concurrentes, con excepción de aquellos distritos que posean alturas máximas prefijadas.

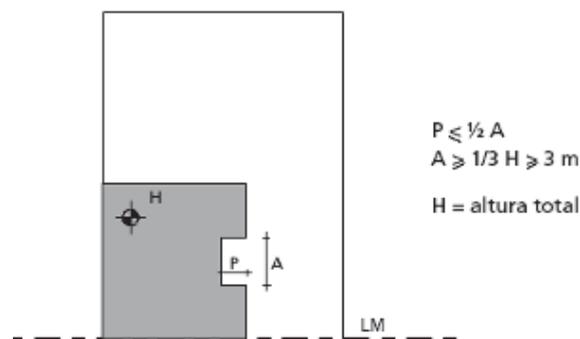
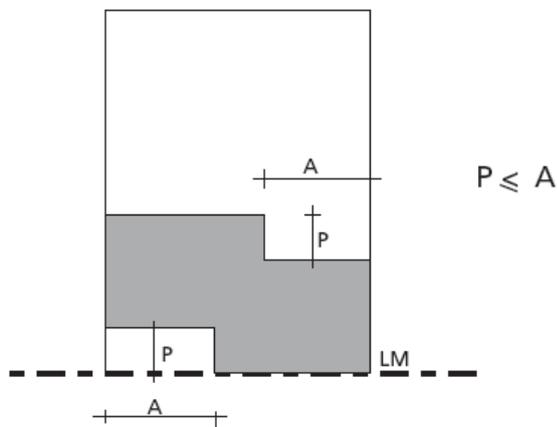
3° Altura de edificación en parcela intermedia con frente a dos o más calles: cuando una parcela intermedia tenga frente a dos calles, la determinación de la altura

sobre cada frente se hará en forma independiente hasta la Línea de frente interna respectiva.

De los patios apendiculares

1º) Los patios apendiculares a los que pueden abrir los locales de primera categoría deberán cumplir con la siguiente relación:

- a) La profundidad (P) será menor o igual a la abertura (A).



De los patios de servicio

2º) Podrán iluminar y ventilar a patio de servicio los siguientes locales: cocinas, lavaderos, baños y núcleos de circulación vertical (escaleras y ascensores).

La dimensión mínima no deberá ser inferior a la superficie determinada por una circunferencia de un diámetro de 3 (tres) metros en toda su altura.

De los patios principales

1º) Por constituir espacio urbano, podrán iluminar y ventilar a patio principal la totalidad de los locales.

Podrán ser patios principales todos aquellos que constituyan espacio urbano y respeten los parámetros establecidos a tal efecto en el Título III del presente Código.

De las áreas descubiertas

1º) Forma de medir las áreas descubiertas: las dimensiones se determinan con exclusión de la proyección horizontal de voladizos de salientes mayores a 0,10 (cero con diez) metros.

2º) En el caso de que el área descubierta de una parcela resulte lindera a otra parcela, sus dimensiones se considerarán desde una paralela distante 0,15 (cero con quince) metros del eje divisorio entre parcelas.

3º) Arranque de las áreas descubiertas: a los fines de calcular la separación (S) en relación con la altura (H) que se establece en la presente, se considerará como arranque de las áreas descubiertas el plano horizontal real o virtual a nivel de la cota en que dicho espacio se hiciera necesario, a los efectos de proveer iluminación y ventilación a los locales que de él dependen.

La cota del plano de arranque se consignará en el proyecto.

4º) Prohibiciones relativas a las áreas descubiertas: las áreas descubiertas que constituyen espacio urbano o patios auxiliares no podrán cubrirse con elementos fijos o móviles, opacos, traslúcidos o transparentes.

De las áreas de interés patrimonial

1º) Protección patrimonial

Espacios y bienes sujetos a protección: Los espacios y bienes sujetos a obligación de proteger serán declarados de interés e incluidos en el Programa de Preservación cultural, histórico, monumental, arquitectónico-urbanístico y ambiental.

Cualquier propietario de un inmueble que posea valor patrimonial, previa declaración de interés, podrá solicitar

suscribir un Convenio de preservación, con el objetivo de salvaguardar dicho patrimonio.

Normas generales sobre uso del suelo

1°) Para habilitar, cambiar de uso o destino, una parcela, edificio, estructura o instalación, total o parcialmente, con destino a una actividad industrial, comercial o de servicios, es obligación contar previamente con el Permiso de Uso (uso conforme) otorgado por el área que designe esta Municipalidad.

2°) El permiso se otorgará cuando el uso esté permitido en el Distrito o Área de ubicación del predio, de acuerdo con la aplicación de las Planillas de Usos.

3°) La exigencia de contar con el Permiso de Uso previo se requerirá también en los casos de presentación de Anteproyectos o Proyecto de Obras.

Los siguientes puntos son de especial atención para los casos de Aranguren y Viale, en los cuales los fenómenos de superposición de usos productivos, industriales, semi industriales, con los residenciales y de vida urbana, han alcanzado altos grados de complejización. Aun así, deberán estar acompañados de políticas y proyectos de promoción para la creación de áreas industriales, y/o sectores aptos para la radicación y reubicación de estos usos.

4°) En los casos de establecimientos comerciales, industriales o de servicios que estén habilitados por la Municipalidad antes de la fecha de vigencia de esta Ordenanza, cuando sean destinados a un uso no permitido, se aplicarán las siguientes normas:

- a) Queda prohibida toda ampliación, refacción o modificación del edificio, de cualquier otra construcción o de las instalaciones.
- b) En el plazo que fije el Departamento Ejecutivo, se deben cumplimentar las disposiciones que éste determine, sobre la base de los informes

de los organismos técnicos de la administración municipal, tendientes a evitar peligros derivados de la naturaleza de los elementos que se manipulen, elaboren o almacenen, del movimiento y circulación de vehículos, contaminación ambiental o ruidos o vibraciones molestas que puedan originar.

- c) El Departamento Ejecutivo queda facultado para ordenar la remoción de dichos establecimientos en un plazo no menor de 6 (seis) meses, ni mayor de 3 (tres) años, cuando su funcionamiento origine peligros ciertos y concretos para quienes trabajen en el establecimiento, para los usuarios o para los vecinos, o cuando el ordenamiento urbano lo justifique.

En cada caso, de acuerdo con el informe de los Organismos Técnicos, se determinarán las condiciones de funcionamiento durante el plazo que se otorgue.

5°) En los casos de establecimientos comerciales, industriales o de servicios que a la fecha de esta Ordenanza estén en funcionamiento sin previo Permiso de Uso y Habilitación, el Departamento Ejecutivo intermedio de los organismos de su dependencia podrá proceder a inmediata clausura, sin perjuicio del derecho de reapertura de aquellos que obtengan el correspondiente Permiso de Uso y Habilitación.

Trámite

El desarrollo de este punto quedará a consideración de cada localidad en función de las posibilidades y recursos técnicos. No obstante, se recomienda la siguiente base de información para garantizar el cumplimiento de las normas necesarias:

- Subdivisiones urbanas.
- Uso conforme.
- Plano de mensura y escritura.
- Plano de proyecto de urbanización, subdivisión, amanzanamiento, lotes, calles, infraestructura básica requerida, áreas de reserva, entre otras.
- Plano de proyecto de obra nueva, ampliación, refacción.
- Plano de instalaciones cloacales y eléctricas (especialmente para usos comerciales).

Distritos

El desarrollo de este anexo es a los fines de brindar un ejemplo de una herramienta posible de utilizar por las localidades analizadas. En cada Tomo de localidades, se desarrollarán las propuestas para distritos como algunas normas especiales de posible aplicación.

Fuentes de información

Gobierno de Entre Ríos:

- Ministerio de la Producción. Subsecretaría de Desarrollo y Planeamiento Estratégico.
- Dirección de Medio Ambiente.
- Dirección General de Planificación.
- Dirección General de Estadísticas y Censos.
- Dirección Provincial de Vialidad.
- Dirección de Hidráulica.
- Consejo General de Educación.
- Dirección de Hidráulica de Entre Ríos.
- Subsecretaría de Cultura. Área de Patrimonio Cultural y Arquitectónico.
- Dirección de Catastro. Gobierno de Entre Ríos.

Fuentes provinciales y nacionales

- INDEC. Censos Nacionales de Población y Viviendas 1991 y 2001.
- INTA – Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria – Estación Experimental Paraná.
- IGM – Instituto Geográfico Militar.
- ENERSA – Energía de Entre Ríos S.A.
- REDENGAS S.A. – Empresa de Distribución de Gas Natural.
- BOLSACER SA – Bolsa de Cereales de Entre Ríos, Proyecto SIBER.
- CEER – Consejo Empresario de Entre Ríos.

Sitios digitales:

- www.cronicarural.com.ar
- www.entrieriostotal.com.ar
- www.wikipedia.org
- www.portalbioceanico.com
- www.municipios.msal.gov.ar
- www.entrierios.gov.ar
- www.colonentrierios.net
- www.zonacolon.com
- www.turismoentrierios.com
- www.todoagro.com.ar

- www.aimdigital.com.ar
- www.googlearth.com
- www.recintonet.com.ar Agencia de Noticias Legislativas de Argentina
- www.saucedelunadigital.com.ar
- www.LAVOZ901.com.ar
- www.compactodenoticias.com.ar
- www.apfdigital.com.ar
- www.villaurquiza.com.ar

Bibliografía de consulta

- Balbo, Marcello; Jordán, Ricardo; Simioni Daniela. "La ciudad inclusiva". Cuadernos de la CEPAL N° 88. Santiago de Chile, 2003.
- Blanco, Hernán. "Planeamiento del desarrollo local". Cuadernos de la CEPAL N° 61. Serie Recursos naturales e infraestructura. Santiago de Chile, sept. 2003.
- Boisier, Sergio. "El desarrollo territorial a partir de la construcción de capital sinérgico". Mayo 2004.
- Borja, Jordi. "Niveles de Planeación e Instrumentos Urbanísticos". Monterrey, 2005.
- Coraggio, José Luis. "Ciudad futura. Nuevas modalidades en planificación y gestión de ciudades". Rosario, mayo 1999.
- Eliash, Humberto D. "La forma sigue a la gestión. Los desafíos de hacer ciudad en América Latina". X Seminario de Arquitectura Latinoamericana, Montevideo, sept. 2003.
- Guarino, Ramón Martínez. "Gestión del Territorio y del Desarrollo Urbano - Alta Simplicidad". Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República. Uruguay, 2005.
- Jordán, Ricardo; Simioni, Daniela. "Ciudades Intermedias de América Latina y el Caribe: Propuestas para la Gestión Urbana". CEPAL. MAE. Junio 1998.
- Jordán, Ricardo; Simioni, Daniela. "Guía de Gestión Urbana". Cuadernos de la CEPAL N° 27.

Santiago de Chile, nov. 2003.

- Rojas, Eduardo y De Moura Castro, Claudio. "Préstamos para la conservación del patrimonio histórico urbano. Desafíos y oportunidades". Washington, D.C., 1999, N° soc. 105.
- "Proyectos enclave, ¿qué son y qué se puede hacer?". Documento del Banco Interamericano de Desarrollo, nov. 2004.

Fuentes particulares de información

Aranguren

- Áreas de la Municipalidad de Aranguren: Información y Relaciones Públicas. Cultura y Deporte Municipal. Arquitectura. Bases y mapas.
- Antecedentes de la Dirección General de Planificación. Gobierno de Entre Ríos.
- Plano planta urbana de 1978.
- Plano planta urbana de 1979
- Informe sobre Escuela de Comercio H Vieytes, de Aranguren. 1984.
- Seri, Guillermo Augusto. "Antecedentes Fundacionales".
- Relevamiento fotográfico e información obtenida en visita a la localidad.

Ceibas

- Antecedentes de la Dirección General de Planificación. Gobierno de Entre Ríos.
- "Consolidación y desarrollo del asentamiento de Villa Ceibas". Propuesta de Dirección de Planeamiento de la Provincia de Entre Ríos. Marzo, 1984.
- Instituto Autárquico de Planeamiento y Vivienda de Entre Ríos. Nota con antecedente de plano de ampliación urbana de Ceibas. Feb., 1995.
- Plano planta urbana de 1984.
- Plano ubicación en el departamento de 1984.
- Decreto N° 4762. Expediente N° 12016/84. Ley N° 7632.
- Municipalidad de Ceibas. Áreas de Catastro, Acción Social, Secretaría de Gobierno.
- Luján, Luis. *Ceibas, tierra grandiosa*. Ediciones del Clé. Subsecretaría de Cultura.
- Relevamiento fotográfico e información obtenida en visita a la localidad.

Liebig

- Información provista por la Junta de Gobierno de Liebig.
- Informe especial LRM1913: "Liebig, un pueblo que lucha por su identidad". San José, 6 nov., 2008. www.discofm.com.ar.
- Rodríguez, Juan Manuel Rodríguez. "Arquitectura Industrial en Argentina 1910". Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. UBA.
- Relevamiento fotográfico e información obtenida en visita a la localidad.

Sauce de Luna

- Dirección General de Planificación. Gobierno de Entre Ríos. Antecedentes.
- "Programa de Ordenamiento Urbano en Localidades Intermedias: Sauce de Luna". Convenio Gobierno de la provincia de Entre Ríos, Consejo Federal de Inversiones. 1994.
- Programa "Bases para el Desarrollo Sustentable del Norte Entrerriano". 1994.
- Datos suministrados por la Municipalidad de Sauce de Luna. Departamento Federal.
- Relevamiento fotográfico e información obtenida en visita a la localidad.

Villa Urquiza

- Aceñoloza, Florencio Gilberto. *Relatos de un pago viejo*. Fundación Colonia de Las Conchas, Villa Urquiza, 1994.
- Bravard, Augusto. "Terrenos terciarios marinos". Paraná, 1858.
- Cloker Restano, María Ángela y Haller Maslein de Dutruel, Susana. *De Suiza a Entre Ríos. Testimonio de una comunidad pionera*. Colonia Nueva de Villa Urquiza. 2ª. Edición, Editorial de Entre Ríos, 2006.
- González Comas, Aníbal. *Villa Urquiza. La primera colonia agrícola argentina*. Tomo I. Ediciones del Clé, 2004.
- Soijet, Mirta (Resp. Técnico). "Propuesta Urbanística para Villa Urquiza". Convenio entre la Municipalidad de Villa Urquiza y la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad Nacional del Litoral. Oct., 1994.
- Áreas de la Municipalidad de Villa Urquiza.

- Documentación provista por el Municipio.
- Dirección de Turismo. Dirección de Catastro. Dirección de Acción Social.
- Antecedentes de la Dirección General de Planificación. Gobierno de Entre Ríos.
- Anteproyecto Complejo Polideportivo Villa Urquiza.
- Estudio y propuesta de revalorización de plaza principal y espacios verdes de Villa Urquiza.
- "Plan de Desarrollo Económico y Social de Villa Urquiza". Municipalidad de Villa Urquiza. 2008.
- "Plan de Desarrollo Local y Economía Social". Dirección Nacional de Fortalecimiento Social, "Manos a La Obra". Municipio de Villa Urquiza y Poblados vecinos. 2007.
- Proyecto "Puesta en valor del Camino de los Cementerios". Municipalidad de Villa Urquiza.
- "Proyecto para sanitarios en camping Villa Urquiza". Municipalidad de Villa Urquiza.
- Proyecto de Ley y Decreto Reglamentario: "Complejo Turístico Paraná-Villa Urquiza. Costanera". Gobierno de la provincia de Entre Ríos. 1975.
- Relevamiento topográfico y estudio para relleno del camping de Villa Urquiza. Dirección de Hidráulica. Gobierno de Entre Ríos. 2008.
- Tendido de agua potable de 1972.
- Planta Urbana con equipamiento de 1972.
- Código urbano de Malvinas Argentinas, Buenos Aires.
- Código urbano de Totoras, Santa Fe.
- Sistema de Calidad Turística de la Ciudad de Gijón, España.
- Código urbano del Estado de Aguascalientes, México.
- Código urbano del Estado de Querétaro, México.
- Plan Urbanístico de la Ciudad de Paysandú, Uruguay.
- Sistema de calidad para los servicios turísticos (SERNATUR-Gobierno de Chile).
- Normas de calidad de camping. Instituto para la calidad turística española.

Indagación sobre actuaciones similares y detección de ejemplos

- Estrategias para el desarrollo sustentable de Pinamar. Municipalidad de Pinamar. Universidad de La Plata. Mayo, 2004.
- Reglamentaciones de Pinamar. Buenos Aires.
- Borja, Jordi. "Niveles de planeación e instrumentos urbanísticos". 2005.
- Tercco, Mario L. "¿Evaluar impactos o planificar la ciudad? Apuntes para una normativa urbana". En *Café de las Ciudades*. <http://www.cafedelasciudades.com.ar>
- Código urbano, reglamento de edificación y normas anexas de la Municipalidad de Paraná.
- Plan General de Venado Tuerto. Santa Fe. 1998.
- Código urbano de Rafaela, Santa Fe.
- Código urbano de Santiago, Santiago del Estero.
- Código urbano y de edificación del departamento de Godoy Cruz, Mendoza.

