

## **Puerto de Concepción del Uruguay (Provincia de Entre Ríos), ¿Accesibilidad o Transformación Estratégica?**

Serratti, Carlos Elías

Universidad Autónoma de Entre Ríos. Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales (UADER). Carrera de Geografía.

*carlosserratti@hotmail.com*

### **RESUMEN**

La inclusión del Puerto de la Ciudad de Concepción del Uruguay ubicado en la provincia de Entre Ríos, al “Proyecto Regional y Mejora de la Navegabilidad del Río Uruguay” (Convenio de CARU \_Comisión Administradora del Río Uruguay / Ente Binacional ROU - Arg.\_, CTMSG \_Comisión Técnica Mixta de Salto Grande / Ente Binacional ROU - Arg. que administra la Represa del mismo Nombre\_ y la U E \_Unión Europea\_ Año 2002) implica una serie de adaptaciones de infraestructura, para permitir los procesos de: Accesos (terrestre y acuático), almacenamiento, carga /descarga de barcasas y de buques oceánicos.

Tanto el sistema portuario, como su accesibilidad, no cuentan aún con una infraestructura que pueda cumplir tal objetivo. Particularmente, el acceso del tránsito de camiones de carga al puerto convive con la movilidad interurbana y sufre un “cuello de botella” para el ingreso al mismo.

En este punto de la ciudad encontramos la confluencia e influencia de diferentes escalas territoriales, una local, correspondiente a la esfera Municipal, otra Nacional, como lo es el sistema de transporte de mercancías por el río (escala regional), que oficia de límite entre dos estados. A su vez las políticas específicas de la autoridad portuaria y las políticas urbanas municipales sobre el área no articulan estrategias conjuntas porque cada autoridad atiende su propia lógica.

La resultante de esas tensiones, hasta el presente, se evidencia en la ausencia de actualización técnico-comercial del Puerto de Concepción del Uruguay. Posiblemente las razones se encuentren en el elevado costo que resultaría su transformación.

Esta situación ha promovido el ejercicio de generar un diagnóstico del Área Portuaria de la ciudad desde la disciplina geográfica con ideas del Ordenamiento Territorial, que pone en discusión qué objetivos resultan posibles plantearse, y a su vez pensar propuestas integradoras en una ciudad intermedia con un crecimiento poblacional importante. La refuncionalización del puerto de Concepción del Uruguay es el eje del presente estudio.

### **PALABRAS CLAVE**

Ordenamiento Territorial – Escalas – Transformación

## INTRODUCCIÓN



Al referirnos al Puerto de Concepción del Uruguay, incluimos en dicha definición el aspecto funcional de un espacio territorial ubicado en la margen derecha del Río Uruguay, quedando incorporado al casco de esta ciudad de la Provincia de Entre Ríos.

La fundación de la ciudad el 25 de Julio de 1783 fue una acción política de la reciente centralización administrativa española establecida en la ciudad de Buenos Aires, a orillas del río de la Plata.

El uso del Río Uruguay como vía de comunicaciones, determinó la función de puerto fluvial para el intercambio de mercaderías con Buenos Aires y también con Montevideo (ROU). La estructura del puerto fue cambiando de acuerdo a los procesos históricos que lo tomaron como punto de egreso de lo producido en su hinterland. La llegada del ferrocarril a principio del siglo XX elevó su condición de puerto. La conexión comercial con las metrópolis cobra mayor intensidad, y a partir de mediados del siglo pasado comenzaron a generarse embarques para exportación, acentuando esta función a partir de los años sesenta.

Desde finales de los años 90 fue disminuyendo la actividad por diversas razones, entre las que se encuentran, el cambio de las condiciones del río, la ausencia de dragado de mantenimiento, mayor interés en el transporte por ruta, puja comercial entre las terminales de embarques, crisis en el sector agropecuario, etc., etc.

No fue sino hasta iniciado el nuevo siglo XXI que, de la mano del nuevo proyecto de navegación, el área recobra expectativas de ser nuevamente entrada y salida de mercancías de la región. En este contexto se construyó el acceso para camiones de carga desde la ruta Nacional 14, hoy "Autovía Gral. Artigas".

## PUERTO DE CONCEPCIÓN DEL URUGUAY: ANTECEDENTES Y ¿PROYECCIÓN FUTURA?

En sus comienzos operó como muelle a distancia mediante un servicio de carretas para el acarreo de personas y mercancías. Años más tarde, fue emplazado en el riacho Itapé, que conecta con el río Uruguay, al sur del Arroyo de la China, y oficiaba de muelle de embarque del saladero allí existente. Hacia los finales del siglo XIX se construyó el muelle frente al río Uruguay del otro lado de la hoy llamada "Isla del Puerto". Años más tarde se realiza el canal que atraviesa la isla y que posibilita el ingreso de buques hasta las actuales instalaciones ubicadas sobre el Riacho Itapé.



En sucesivas etapas en la historia de la ciudad se fue consolidando la urbanización en su entorno. Por las características geográficas y el relieve del área hizo que la ciudad se extendiera hacia el Oeste, aun hoy persiste esta tendencia.

Tuvo su punto de mayor actividad y expansión a mediados del siglo XX para culminar cayendo en una situación de escasa actividad hacia el final de la década de los años 90.

La zona adyacente al puerto fue creciendo en habitantes y en actividades comerciales. Esta última como proveedora de insumos y alimentos a los trabajadores en diversas actividades y también vivenció las mismas dinámicas del puerto. Los servicios de depósito de mercaderías le dieron impulso a la construcción de grandes galpones en donde se estibaban las mercancías llegadas, como así también las que eran despachadas. La baja de actividades también afectó a su entorno.

Iniciado el nuevo siglo XXI, a mediados de la primera década, progresivamente comienza a recobrar actividad, aunque dista mucho de cumplir el rol de antaño. Las condiciones de su "nueva funcionalidad" ya no se deciden localmente, sino que forman un eslabón más de una serie de decisiones que se toman en otros lugares y que no integran a todos los actores de la región por igual; se constituyen "archipiélagos productivos" en los que unas áreas son beneficiadas en desmedro de otras.

Aun así, con una incipiente reactivación, surgen incertidumbres sobre las "reales potencialidades" del Puerto de Concepción del Uruguay. Muchas son las inversiones

necesarias para ser transformado en un puerto moderno. No se observa el espacio necesario para las maniobras de buques en el río, como tampoco los espacios para el ingreso de los trenes de barcazas y las formas de acopio en el puerto, para su posterior carga a buques oceánicos.



Canal de acceso construido atravesando la Isla para acceso al Área de Puerto.

El puerto fluvial, además de ocupar el espacio costero en un punto del río, necesita contar con instalaciones diseñadas y construidas para la recepción y salida de mercancías a bordo de buques. Para cumplir con ese objetivo, es necesario que la profundidad del curso de agua sea la indicada, resulta imprescindible contar con control y mantenimiento de las profundidades acordadas de modo permanente, para evitar encallamientos u otras situaciones no deseadas. También implica poseer infraestructura en accesos terrestres, espacio de estacionamiento para el transporte de cargas (camiones), sistemas de almacenamiento, tanques, silos, depósitos de contenedores, tanques de combustibles, sistemas de elevación, grúas para contenedores, sistemas de carga y descarga de buques. También servicios de recepción y provisión de combustible, sistemas de seguridad en tierra y sistemas de seguridad en agua. Además poseer entidad jurídica administrativa, aduana, oficina de migraciones y autoridades, tanto terrestres como fluviales.

### **El Puerto de Concepción del Uruguay - Contexto de transformación Regional.**

Con el “Proyecto de Desarrollo Regional y Mejora de la Navegabilidad del Río Uruguay” realizado por la CARU (Comisión Administradora del Río Uruguay), la CTMSG “Comisión Técnica Mixta de Salto Grande” y la UE (Unión Europea), cobran un rol protagónico las nuevas condiciones de navegación. Las comunicaciones e intercambio de mercadería en una escala mayor: la extracción de productos primarios generados en la Región (soja, arroz, cítricos, productos forestales, minería) para ser enviados a los puntos del globo donde las demandas lo requieran.

La navegación fluvial se prevé desde el pie de la futura represa de Garabí -Km 865 del Río Uruguay, Misiones-, hasta los puertos ubicados en el “Bajo Uruguay”. En este trayecto se utilizarán trenes de barcazas con una unidad de propulsión, esto implica la necesidad de contar con puertos de transferencia hacia buques de ultramar. En este esquema el Puerto de

Concepción de Uruguay, puede cumplir una función de importancia en una disputa comercial con los puertos de la República Oriental del Uruguay (ROU), Nueva Palmira y la Terminal Logística M' Bopicuá. Pero a diferencia de estas, no tiene la infraestructura adecuada para las nuevas exigencias de amarre, trasbordo, depósito y recarga a buques de ultramar.

Los aspectos vinculados al análisis territorial de las relaciones institucionales del Puerto de Concepción del Uruguay, son posibles de evaluarlos en tres niveles coincidentes con jurisdicciones territoriales. Una escala o jurisdicción "local" que comprende la vinculación con la ciudad y sus accesos, en especial el de tránsito pesado, como también las diversas calles que lo conectan con la ciudad. También existen comercios en la zona que cumplen las normas municipales. Otra escala o jurisdicción que opera sobre la infraestructura portuaria correspondiente a la provincia de E.R. Y la jurisdicción que corresponde al Estado Nacional que incluye Aduana, Migraciones, Unidades Ejecutivas del Ministerio de Transporte y las funciones de vigilancia y control de las aguas y áreas inmediatas portuarias a cargo de Prefectura Nacional. Además, existe un organismo administrativo binacional -CARU- creado en el año 1975 y que entiende sobre las diferentes maneras que puede ser utilizado el río Uruguay (navegación, pesca, lecho, subsuelo, etc.) y los asuntos relacionados con las regulaciones jurídicas, dependiente del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

Cuando el análisis se focaliza en las relaciones con la región de influencia, es necesario establecer criterios que permitan determinar los elementos que la constituyen: Su organización espacial, jerarquías espaciales, especialización, agentes intervinientes, las prácticas que se realizan, el crecimiento y desarrollo espacial, así como las consecuencias evaluadas y las no evaluadas que puedan surgir. Estos elementos y acciones consideradas, que no tienen el mismo plano de acción ni simultaneidad, marcan el alcance y van determinando el "límite regional", conformándose un área, en su periferia, donde pueden interrelacionarse otras escalas de relaciones y análisis. Esta región de influencia, incluye sub - regiones con características propias, determinadas cada una por procesos culturales diferentes. En estas sub - regiones gravitan e interactúan diversos intereses, modos de producción, organización, consumo e intercambio, surgidos de diferentes procesos históricos. Estos espacios, son incluidos en un nuevo modo de relación, que los involucra a una mayor extensión geográfica. Los unifica y condiciona, conduciéndolos a un proceso de homogeneización en las formas de establecer sus relaciones comerciales. Estas nuevas relaciones están representadas por el transporte fluvial a granel, del que surgirán nuevos actores que controlarán, qué tipo de producción y cuanto se produce, gravitando sobre los precios de producción y venta, por sus funciones exportadoras.

Por lo tanto, las influencias que gravitan sobre el Puerto de Concepción de Uruguay son de variada magnitud, tanto desde el análisis espacial, como temporal. Como puerto apto para recibir y cargar buques de ultramar lo transforma en un actor relevante en el comercio exterior, otorgándole una dinámica respecto a las decisiones de los operadores locales respecto al tipo de productos que recibirán y de ese modo establecer las formas de acopio para su posterior transferencia. Bajo estas condiciones es imposible soslayar las influencias políticas y económicas que en la actualidad ofician de sustento al actual proyecto de transformación regional, sobre las cuales, las dinámicas del capitalismo global las hacen susceptibles de cambios abruptos.



Sector de amarre Norte del puerto. Vista hacia el sur



Continuación hacia sur del sector de Amarre Norte, hay una playa de estacionamiento de vehículos de carga.

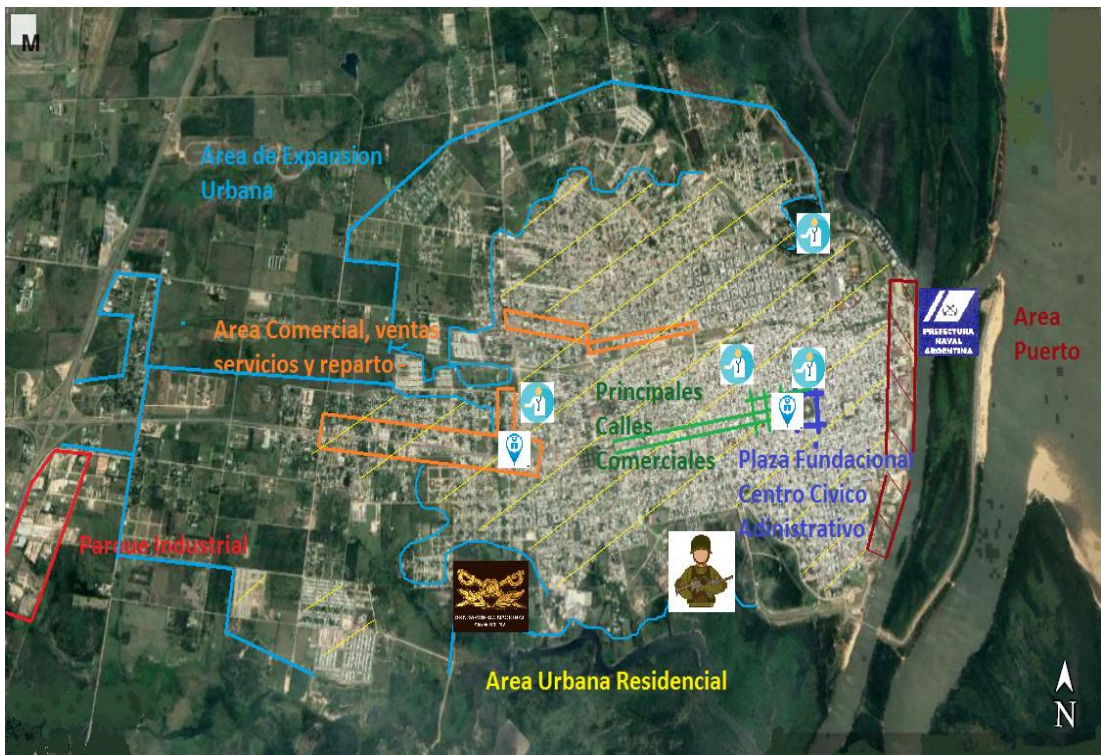
### **Ciudad de Concepción del Uruguay**

Concepción del Uruguay fue fundada a orillas del Rio Uruguay por Tomas de Rocamora en el año 1783, por orden del Virrey Juan José de Vértiz y Salcedo en la reconfiguración territorial española de los territorios de América.

Se encuentra ubicada en la zona que comprende el “Bajo Uruguay”. Es el tramo final del rio que asume las características de un rio de llanura, con poca pendiente y lenta velocidad de escurrimiento; el caudal estimado es de aproximadamente 5000 metros cúbicos por segundo. La baja velocidad de sus aguas ha provocado la conformación de islas características de esta zona, en donde sobresale la presencia de arenas, limo y arcilla producto de procesos erosivos durante distintas etapas geológicas y susceptibles a ser depositadas en el curso de agua

provocando meandros en el cauce natural. Cada creciente, arrastra ese material depositado recomponiendo su habitual escurrimiento, así ha sucedido por miles de años.

La ciudad ocupa la margen derecha del riacho Itapé, sobre él se encuentra el Área Portuaria. Y hacia el interior ingresan las embarcaciones atravesando el canal artificial construido en la Isla del Puerto que está ubicada frente a la ciudad. Su desarrollo urbano ha sido a expensas de la dinámica portuaria, que dejó sus huellas en la tipología de las construcciones, conviven formas y técnicas constructivas de diferentes periodos históricos. La paulatina inactividad portuaria de fin del siglo pasado impactó en el Barrio Adyacente que acompañó ese proceso.



En la Ciudad de Concepción es la cabecera del Departamento homónimo, tiene 72.528 habitantes según el censo 2010, y tiene una infraestructura de servicios administrativos, comerciales y profesionales que junto al Parque industrial, a la oferta académica universitaria, y a una Zona Franca, la ubican en el tercer lugar de importancia de las ciudades sobre el río Uruguay y la cuarta en la provincia.

*Servicios comerciales* Con influencia Departamentos vecinos por la diversidad de rubros que conforman al sector comercial, que abarcan desde corralones hasta asistencia mecánica al automotor. Repuestos, Distribuidoras de alimentos y bebidas, Despacho de Combustibles, Aserraderos, Venta de Maderas, Muebles, Lubricantes, Servicios Agropecuarios, etc.

Se destacan varias *Calles en el centro Urbano* con características comerciales. Vestimenta, artículos del hogar, locales gastronómicos, reparaciones, farmacias, etc.

Posee varios *Establecimientos de Salud*, tanto públicos como Privados.

*Parque Industrial.* Instalado sobre la Autovía Nacional Gral. Artigas, Ruta Nacional 14. Donde desarrollan actividades diferente tipo de industrias, metalmecánicas, pre moldeados de

hormigón, fábrica de muebles de madera, fábrica de carrocerías y acoplados, derivados de papel y cartón, productos químicos, sub productos ganaderos, extracción y envasado de miel, fábrica de aberturas y además se encuentra instalada una oficina del Instituto Nacional de Tecnología Industrial.

La actividad rural cuenta con una Agencia de Extensión Rural del Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA). La ciudad cuenta con frigoríficos avícola y porcino.

Delegaciones de Policía Federal, Prefectura, Gendarmería y Ejército. Y además Jefatura Departamental de Policía Provincial y varias comisarías.

Las delegaciones de los ministerios nacionales dedicados al control de buques, tránsito de personas entre países fronterizos, aduana, servicios portuarios, señalización y balizamiento.

La ciudad tiene una variada oferta de carreras Universitarias con delegaciones de la Universidad Tecnológica Nacional, La Universidad Nacional de Entre Ríos, La Universidad Autónoma de Entre Ríos, y tiene, además, su universidad privada, la Universidad de Concepción del Uruguay.

La ciudad construyo un espacio que le otorga identidad propia por los servicios que presta en su comunidad y en la región. En este ámbito la actividad portuaria dejo de ser el eje sobre el cual la ciudad crecía.

### **Características de las Zonas Centrales/Subcentrales y de la Periferia**

La mayor concentración de habitantes de la ciudad se encuentra en las inmediaciones de la Plaza Ramírez. En sus adyacencias se ubican la administración pública y dependencias de diferentes instituciones como los juzgados Provinciales y Federales, y edificios históricos como el Colegio Nacional, la Catedral y el Correo. Las arterias con mayor densidad comercial ocupan lugares cercanos a la plaza. La urbanización se ha extendido hacia el oeste. Al Sur existe un límite natural representado por el Arroyo de la China con sus bajos y humedales, hacia el Norte se extienden humedales pertenecientes al río Uruguay, determinados por la propia dinámica del río; estas condiciones actúan como límites naturales en el proceso de expansión urbana, no obstante en sus inmediaciones existen asentamientos precarios.

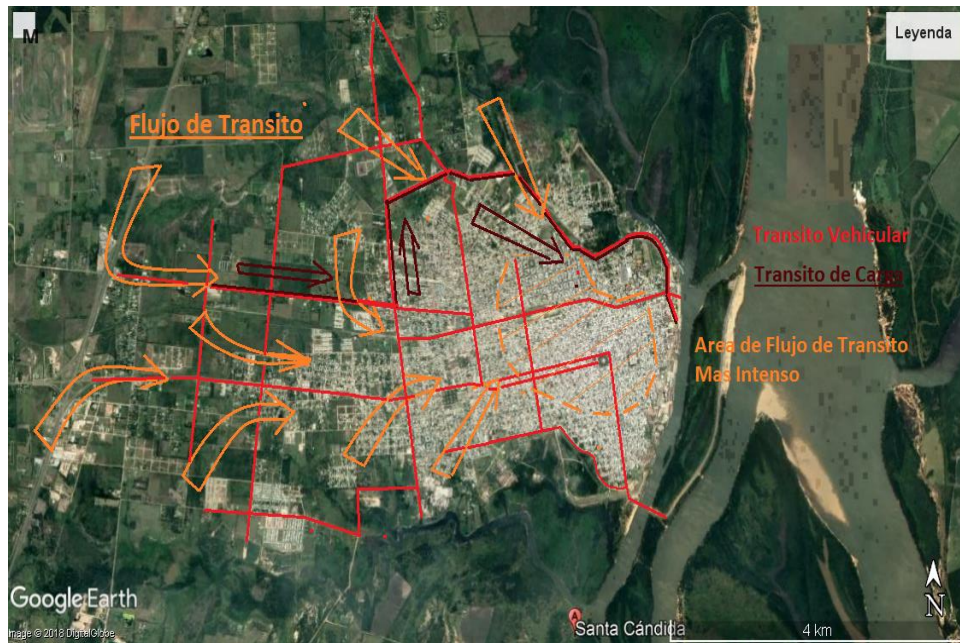
La organización urbana fue alejándose progresivamente del puerto, ya que la ciudad fue incorporando diversas actividades que suplantaron a la actividad portuaria. La conexión de la ciudad con el puerto perdió importancia y las amplias avenidas de conectividad interna que se crearon, ninguna de ellas conecta directamente con el puerto. El barrio adyacente que tuvo su proceso expansivo junto a las actividades portuarias fue sufriendo el mismo proceso de postergación. Es un barrio típicamente residencial, de casas antiguas, aunque pueden observarse algunas construcciones nuevas de la década de los 80 y 90. Luego, no participo de los procesos de organización del territorio.





Hacia el Oeste y Noroeste, coincidiendo con los ejes Urbanos identificados por los accesos, la ciudad se extiende la urbanización. El precio del suelo urbano queda a expensas de las dinámicas de mercado inmobiliario., limitando el acceso a los sectores de menores ingresos.

Existen, hacia estos puntos cardinales, respecto del centro administrativo, numerosas “micro – urbanizaciones” en algunos casos complejos habitacionales construidos por particulares, o por planes del estado, y otros casos se ponen a la venta lotes a particulares que construyen su vivienda. Estas “urbanizaciones” carecen de los “servicios urbanos” que provee “el centro”, como por ejemplo, escuelas, lugares de trabajo, servicios médicos, aprovisionamiento de mercancías, etc. etc. La ausencia de transporte público que vincule la amplia periferia con el centro resulta un problema de importancia que el automóvil y las motocicletas lo resuelven, transformándose en los medios más utilizados para resolver los traslados cotidianos Como consecuencia, se provoca una densificación del tránsito urbano, y a la vez condiciona la organización de las familias complejizando las dinámicas escolares, laborales, el acceso a la administración pública y de salud.



**Análisis del Acceso al Puerto de Concepción del Uruguay.**



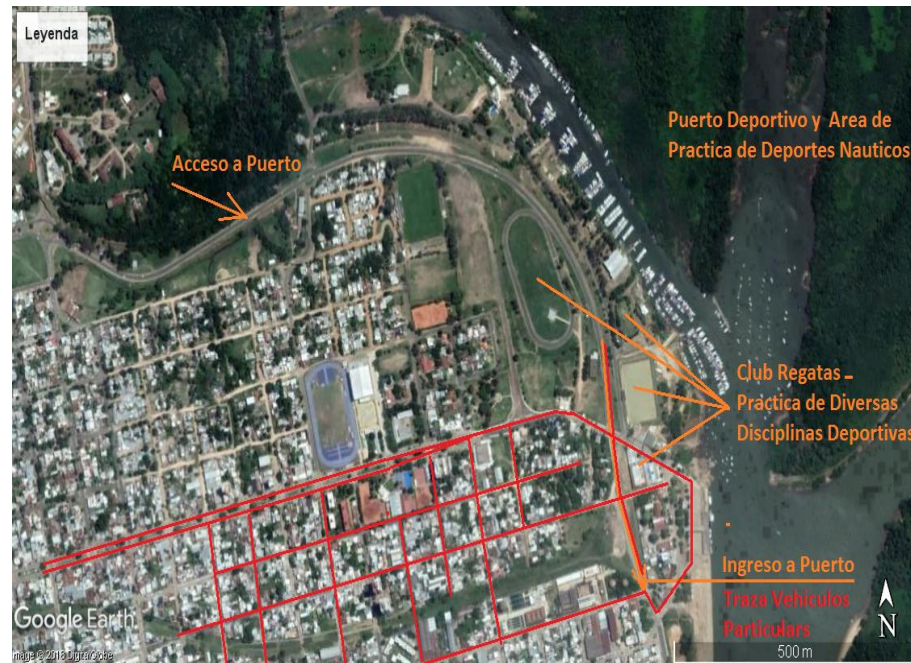
Para el análisis de la Accesibilidad al Área Portuaria trabajaremos con el análisis de imágenes capturadas de Google Earth el 28-07.18,. En términos generales la imagen nos permite explorar y analizar la materialidad natural y la materialidad socialmente construida. En escalas apropiadas se puede ver con gran detalle la trama urbana-amanzanamiento y las áreas de circulación, además nos permite observar las diferentes densidades de “lo construido” entre zonas centrales / subcentrales y periferia.

Se puede analizar la conectividad, entendiendo como tal a la trama de circulación (calles y avenidas) de uso frecuente en tránsito de ida y vuelta entre puntos relevantes de la ciudad. Los cartogramas proporcionan información sobre la trama circulatoria a escala regional, urbana y de la zona portuaria. Como también la función y la jerarquía de las avenidas.

### **Trazado vial de Acceso al Puerto.**



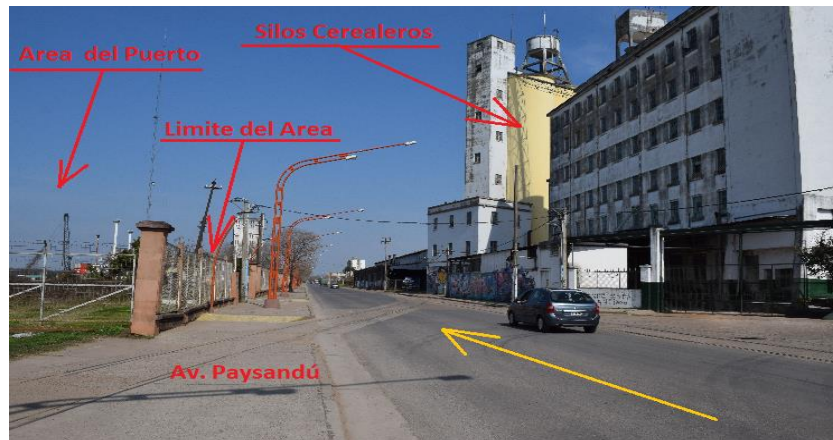
El Ingreso del tránsito de carga desde la Ruta 14 se realiza por avenidas que también son utilizadas como acceso al centro urbano por parte de los que habitan la periferia. Estas áreas son las identificadas como de expansión urbana, por lo tanto, se irá incrementando el flujo de tránsito a través del tiempo, coincidente con el aumento de población en las nuevas áreas. Bajo este incremento será necesario establecer puntos de incorporación de vehículos por medio de rotondas y/o semáforos que regulen el flujo vehicular que además involucrará al tránsito pesado. En este sentido, resulta oportuno señalar que la Autovía 14 está diseñada para el transporte tipo Bitren que permite mayores longitudes de acoplados y motorización de mayor potencia que también ingresarían a la zona portuaria por las vías de circulación que utilizan los residentes.



Con relación al tránsito de cargas es posible señalar algunos aspectos referidos a su accesibilidad al “Área Portuaria”. Esta se realiza por arterias que son una simple cinta de asfalto, ingresando al Área Portuaria por el Norte. En este sector se realizan las mayores actividades deportivas. Allí se encuentra el club Regatas de Concepción, con campos para la práctica de diferentes disciplinas y un puerto de embarcaciones deportivas. También se realiza prácticas acuáticas y variadas actividades, tanto en embarcaciones de impulso manual, como vela o motor. La convivencia de dos actividades como las deportivas y la del transporte de carga provoca conflictos de movilidad, por la intensidad del tránsito de vehículos, las diferentes reacciones de velocidades y el encuentros de pequeños vehículos como bicicletas o motocicletas con automóviles y vehículos de carga, camiones cisternas y transporte bi-tren (camiones de 20,50 mts de longitud y 60 tn de peso total).



La Imagen muestra el ingreso al sector puerto y el cruce con el acceso al puerto deportivo



Limite formal, Alambrado olímpico, portón de ingreso – Vías del FF CC es desuso – Servicio de acopio de granos.



Ingreso al puerto, y postal de una de las actividades que actualmente se realizan.

Al observar el tránsito habitual de vehículos hacia el interior de la ciudad, se evidencian sectores que son atravesados por calles que se utilizan, por los que habitan el área periurbana, como acceso al centro comercial y de servicios administrativos,. Esta situación transforma en áreas de paso a determinados barrios, que no cuentan con planificación vial. Esto sucede cuando las avenidas son excedidas en su capacidad de tráfico, al disponer en su trayecto diferentes ordenadores del tránsito de vehículos, que incrementan el tiempo de circulación.

Las múltiples problemáticas que involucra al tránsito de vehículos establecen un desafío al Ordenamiento Territorial. La superposición de vehículos de carga con vehículos particulares en los accesos a la ciudad provocan una dinámica que enmarcan nuevas realidades que requiere la intervención del Estado Municipal, para que resulte subsanado el trazado Urbano, evitando la segregación como producto de la fragmentación social y territorial. La ciudad ha adquirido las características de una ciudad mediterránea. El espacio de acceso al río fue negado por la infraestructura existente y solamente las actividades desarrolladas por el Club Regatas

sirvieron para establecer la conexión de una parte de la sociedad con el río. Mientras que para una gran porción social se volvió inaccesible.



Cercanía del Puerto Deportivo con el Área Portuaria, y la densidad residencial.

La misma situación vive el Barrio adyacente. Mantiene su característica de casas bajas, y permanece, parcialmente, sin conexión con las dinámicas urbanas. Es importante destacar en este punto, el uso de esparcimiento que tiene en la actualidad la avenida Paysandú, que establece el límite entre el área del puerto propiamente dicho y la ciudad. En su traza se observa un empoderamiento de la sociedad que le da uso como lugar de ejercitaciones aeróbicas, en todo su recorrido y lugar social, de recreación.



Conviven expresiones de diferentes procesos históricos, conjugando tipologías.



Escaso movimiento vehicular caracteriza al barrio, al quedar por fuera de las calles y avenidas que conectan con las áreas periurbanas.



Imagen del barrio adyacente. Hacia el fondo de la imagen, el área del puerto. Predominancia de casas bajas.

Es posible caracterizar al área como un espacio/sector/zona “centro desarticulado”, dentro de la trama urbana es un espacio productivo destinado a actividades especializadas pero la declinación de las funciones económicas principales, la aparición de espacios vacantes, infraestructuras obsoletas, etc. ponen en evidencia cierta desarticulación” de la zona con respecto a otras de la ciudad.

La transformación que se propone para el puerto de Concepción al ser incorporado al Proyecto de Hidrovía, genera la oportunidad de pensar los espacios adyacentes hacia el futuro, como áreas de servicio para el conjunto de la comunidad. La ciudad necesita ampliar numéricamente sus centros de exposiciones y centros culturales, como también, de un ordenamiento que privilegie los espacios verdes y su conexión con otras áreas de la ciudad. La actividad académica que se desarrolla en la ciudad requiere de amplios espacios cubiertos para desarrollar sus actividades promocionales y reuniones científicas pudiendo además de disponer múltiples alternativas socioculturales. Es posible contar para ello con las grandes superficies de los antiguos galpones, que no podrán recobrar dinamismo en el esquema

portuario actual por la ubicación en la que se encuentran, cuyo espacio está asociado al trazado de las vías del ferrocarril, hoy en desuso.

Refuncionalizar el área adyacente al puerto, influirá sobre el barrio. Políticas dirigidas hacia la inclusión de la circulación urbana completara el estímulo que necesita.

**Galpones en desuso:** Espacios posibles de ser transformados.



Existen edificaciones sólidas y en buen estado de conservación. Su ubicación no les permite cumplir en el presente las funciones de depósito para la que fueron construidos.

## CONCLUSIONES

Socialmente, la comunidad de Concepción le da al Puerto una valoración simbólica. Contribuye a la identidad que se asume en la ciudad. Esta visión es la representación que ubica al puerto en el interés y supuesto beneficio hacia el conjunto de habitantes. Es decir, para el vecino, la historia de su ciudad está representada en el puerto.

Las diversas funciones que la ciudad cumple tienen poca relación con la actividad portuaria, es posible escindir e imaginar la ciudad futura sin la actividad portuaria, pues pensar esas acciones incluyendo al puerto, vuelve a establecer una dualidad en el proceso de transformación urbana.



Las decisiones que se toman en relación al ámbito portuario responden a su vinculación regional ampliada, en función del rol funcional explicado. Mientras que las condiciones de acceso dependen de decisores del ámbito local. Por lo tanto, la “zona puerto” de la ciudad queda envuelta en situaciones que se encuentran fuera del control de las autoridades municipales, quedando esta última condición en evidencia en su Ordenamiento Territorial.

Los diversos accesos, el transporte de carga, el transporte Bitren, el acceso a las micro-urbanizaciones (que continuaran ampliándose), la centralización funcional en el “centro” en las adyacencias de la Plaza Ramírez, ponen en discusión permanente la “función puerto” para el conjunto de la ciudad. El incremento de la población urbana y peri urbana aumentara el uso de las vías de acceso vehicular y su consecuente conflictividad.

Si el puerto continuara funcionando de modo esporádico como en el presente, no requeriría de la infraestructura que exige si se integra al transporte regional. La actividad se vería reducida, pero igualmente, la accesibilidad al área se vería involucrada, como también las políticas de ordenamiento vehicular.

Las actividades de puerto bajo jurisdicción ajena a la local, son incompatibles con las actuales actividades deportivas. El puerto deportivo como también el resto de las actividades náuticas de las que gran parte de la comunidad se ha apropiado y ha generado un importante crecimiento, no pueden convivir por temas de seguridad de navegación con grandes buques y barcasas.

Solo la desafectación del Área Portuaria permitiría al municipio/provincia total autonomía para la toma de decisiones sobre las cuestiones urbanas. Otra posibilidad radica en un nuevo emplazamiento del puerto, pero eso excede el marco del actual trabajo.

Para finalizar, el Ordenamiento Territorial de la Ciudad de Concepción del Uruguay se encuentra entrelazado con las decisiones portuarias, tanto en el trazado de arterias y su consolidación, como en las funciones que diversas áreas espaciales, como las inmediaciones del puerto, puedan cumplir.

El aprovechamiento de infraestructura obsoleta podrá ser reconvertido para producir un nuevo capital urbano para la ciudad. El desafío está planteado y pertenece a la comunidad de Concepción del Uruguay construir sus objetivos y trabajar en su concreción.



Imagen de la Facultad de Humanidades Arte y Ciencias Sociales – UADER -

## **BIBLIOGRAFÍA:**

Engler, Patricia, y otro. "Zonas Agroeconómicas Homogéneas de Entre Ríos"; INTA; CABA; 2008.

Valenzuela, Cristina; "Transformaciones Agrarias y Desarrollo Regional en el Nordeste Argentino"; CABA; La Colmena; 2006.

Méndez Casariego, Hugo; Pascale, Medina Carla. "Ordenamiento Territorial en el Municipio-Una Guía Metodológica"; FAO; Sgo. de Chile – Bs.As. Argentina; 2014.

Martin H. Iriondo, Daniela M. Kröhling. "Cambios Ambientales en la Cuenca del Río Uruguay. Desde dos millones de años hasta el presente"; Santa Fe; Universidad Nacional del Litoral-2008.

Rizo, Marta. "Conceptos para pensar lo urbano"; Consultado, Junio 2018  
[http://www.bifurcaciones.cl/006/bifurcaciones\\_006\\_Rizo.pdf](http://www.bifurcaciones.cl/006/bifurcaciones_006_Rizo.pdf); 2006.

Fernández, Víctor- Vigil, José- Seval, Martin. "Explorando la Región, Territorios, Escalas y Relacionalidades"; Revista Norte Grande; Chile; 2012.

- "Proyecto de Desarrollo Regional y Mejora de la Navegabilidad del Río Uruguay"; – CARU (Comisión Administradora del Río Uruguay)- 2003.

Víctor R. Fernández - José I. Vigil – Martin Seval. "Explorando la Región. Territorios Escalas y Relacionalidades". Revista Norte Grande. 2012.

Inmaculada Caravaca Barroso. "Los Nuevos Espacios Emergentes". Estudios Regionales N° 50 . Universidad de Sevilla. 1998.