

## TÍTULO I

### EL ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO

#### • FINALIDAD, CONTENIDOS Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

##### # Finalidad

El presente Código de Ordenamiento Territorial y Ambiental tiene por objeto regular la subdivisión, uso y ocupación del suelo, la preservación de las condiciones ambientales y todo otro aspecto que tenga relación con el ordenamiento territorial en la jurisdicción del Municipio de Concepción del Uruguay.

##### # Ámbito de aplicación

El ámbito de aplicación del Código de Ordenamiento Territorial y Ambiental es el territorio que se encuentra bajo la jurisdicción del Municipio de Concepción del Uruguay.

##### # Contenidos

Para llevar adelante su propósito, el Código de Ordenamiento Territorial y Ambiental se basará en:

- La definición de un conjunto de directrices que precisan el modelo territorial que se pretende
- La clasificación del suelo con un criterio físico funcional a los efectos de asignación de indicadores urbanísticos a las áreas identificadas a tal efecto
- La incorporación de una serie de instrumentos de ordenamiento y gestión a los cuales podrá recurrir el gobierno municipal para sus tareas vinculadas con la implementación de políticas y proyectos territoriales.
- la determinación de procedimiento para la subdivisión del suelo y la urbanización
- la determinación de procedimientos para la intervención de Áreas de Paisaje Frágil
- Un conjunto de cláusula transitorios para precisar la modalidad de ajuste y actualización normativa.

##### # Sujetos de aplicación

las disposiciones de este Código de Ordenamiento Territorial y Ambiental se aplicarán a los bienes inmuebles pertenecientes a las personas humanas y jurídicas privadas y públicas, estén o no afectados al uso público.

##### # La autoridad de aplicación

La autoridad de aplicación del Código de Ordenamiento Territorial y Ambiental será la ..... del gobierno local que en el futuro se proponga.

#### • MODELO Y DIRECTRICES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y AMBIENTAL

##### # Modelo territorial objetivo

Concepción del Uruguay se propone avanzar en un modelo territorial inclusivo y sostenible que contemple,  
< Las políticas y acuerdos internacionales en material de ordenamiento territorial, ODS Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030, la Nueva Agenda Urbana de ONU\_Habitat y las lineamiento nacionales del PET Plan Estratégico Territorial Nacional.

< El cuidado de la biodiversidad, su base ecológica y la preservación de los servicios ecosistémicos

< un uso racional del suelo urbano, controlando la expansión y priorizando las políticas de completamiento

< el uso del transporte público y la movilidad blanda favoreciendo la ciudad de proximidad que minimiza la huella ecológica.

< El incremento razonable de las densidades urbana para favorecer el acceso equitativo a los servicios e infraestructuras urbanas

< La calidad y cantidad de espacio públicos con mirada inclusiva, de género e intergeneracional.

< la integración socio-urbana y el derecho a la ciudad como derecho humano

< La articulación público-privada, público-público y el trabajo con las organizaciones de la sociedad civil entendiendo la ciudad ciudad como una creación colectiva

### # Las directrices como orientadoras en la toma decisiones

Para orientar el proceso de construcción del modelo territorial objetivo, define Seis Directrices de Ordenamiento Territorial y ambiental que servirá de base para la redacción del presente Código y servirá de orientación para el proceso de toma de decisiones de los actores públicos y privados, la incorporación de nuevos temas y las actualizaciones a realizar.

*El texto que se presenta a continuación es parte de lo trabajado en los espacios colaborativos y de participación ciudadana. El mismo deber servir de base para una redacción más ajustada para su incorporación al Presente Código, con el formato que la normativa requiere.*

#### • Directriz 1: Cuidado del soporte natural

Concepción del Uruguay redefine su modelo territorial reconociendo la singularidad y fragilidad de su soporte natural, estableciendo para ello pautas específicas de uso y ocupación, en particular sus humedales a los que denominará Áreas de Paisaje Frágil:

- Las áreas de humedales no serán utilizadas para la ampliación de los usos y actividades propios de la vida cotidiana de la ciudad: loteos, vivienda permanente, comercios, etc.
- Los usos y actividades que se propongan deben aportar a definir un perfil singular a la ciudad, con particular atención a las actividades, recreativas, deportivas y de turismo, que, además, mejoren economía local y los indicadores de empleo de la población.
- Los usos que se propongan en los humedales no deben impedir ni alterar los flujos hidrológicos (transparencia hídrica), manteniendo la continuidad de la prestación de los servicios ambientales.

Para la actuación proyectual y normativa, se deberá tener en cuenta,

#### # la identificación de Areas de Paisaje Frágil

Se considerarán los avances que el municipio tiene en esta material que identifica tres grandes Unidades de Paisaje, de las cuales dos (ambas vinculadas a ríos, arroyos y cañadas) representan diferentes grados de complejidad estructural y vulnerabilidad ante la intervención antrópica: modificación de la dinámica hidrológica y unidades de vegetación presentes.

< UPI - Unidad de Paisaje I: Mosaico de humedales del Valle del río Uruguay

< UPII - Unidad de Paisaje II: Mosaico de humedales de los tributarios del Río Uruguay

< UPIII - Unidad de Paisaje III: Terrazas altas entrerrianas

En el ámbito del COTA se denominará **Area de Paisaje Frágil** a las Unidades de Paisaje I y II (sin desconocer las situaciones particulares que se identifique como parches en la Up III). Estás APF se superpondrán (pisarán), áreas Urbanas, Periurbanas y/o rurales, por lo que cualquier tipo de intervención sobre las mismas contarán con un proceso administrativo para aprobar obras u otras intervenciones, apuntando a mantener el mayor grado de integridad natural posible.

#### # El análisis de aptitud en APF para una adecuada implantación de las intervenciones a realizar

Que permitan la posibilidad de uso racional y cuidado al desarrollo de actividades manteniendo la integridad de ecosistema. Todas las parcelas que se ubiquen total o parcialmente sobre la UP I o UP II, ya sea que se encuentren en suelo urbano, periurbano o rural, deberán someterse a un procedimiento de evaluación particular para poder desarrollar un proyecto de intervención de cualquier tipo.

El análisis de aptitud desarrollados con las modalidades que este Código imponga servirá de base para una adecuada implantación y localización de los usos y edificación que se consideren adecuado que deberá: Aprovechar las zona aptas minimizando su impacto en las otras zonas de la parcela, la no

interferencia con la dinámica hidrológica (transparencia hídrica), ni la continuidad de la prestación de los servicios ambientales.

• **Directriz 2: Gestión del crecimiento urbano**

Concepción del Uruguay se propone gestionar el crecimiento de la ciudad de acuerdo con un modelo territorial que se proponga cuestiones centrales del desarrollo urbano:

- El control del proceso de expansión de las áreas urbanizadas, que dé lugar a una ciudad más compacta, priorizando la ocupación de las parcelas vacías interiores. Se pretende lograr un uso más racional y eficiente del suelo, en sintonía con las recomendaciones de las políticas urbanas que se formulan desde organismos internacionales.
- Precisar los límites del área urbanizable evitando que la urbanización avance sobre el suelo de valor productivo y/o ecológico, proponiendo la incorporación de la figura del periurbano como áreas de usos específicos y de articulación entre lo urbano y lo rural.
- Considerar las estrategias sectoriales de expansión de la industria local y actividades de logística terrestre y portuaria.

Para la actuación proyectual y normativa, deberá considerar

**# Una nueva clasificación del suelo**

Que incorpore mínimamente cuatro categorías,

< **Suelo urbano**, aquel efectivamente urbanizado (que cuenta con trazado de calles, parcelamiento, infraestructuras, edificación) y aquel contiguo que presenta distintas situaciones de uso, parcelamiento y ocupación y que se considera potencialmente urbanizable.

< **Suelo periurbano**, o suelo de transición urbano – rural, donde se desarrollan actividades rurales intensivas (chacras, quintas, plantaciones de frutales, etc.) junto con instalaciones productivas de baja escala y establecimientos de carácter turístico, deportivo o recreativo.

< **Suelo rural**, o suelo no urbano, donde se desarrollan actividades agropecuarias extensivas y actividades productivas relacionadas con la producción rural (por ejemplo, establecimientos avícolas y feed lots cuyas instalaciones no se contempla en el suelo periurbano).

< **Paisajes frágiles**, porciones del soporte natural donde se emplaza la ciudad y su entorno que es necesario proteger, particularmente, por su vulnerabilidad ecológica.

**# Fijar límites precisos al área urbanizable**

Un límite que fije hasta donde continuar con el uso urbano (es decir, con trazados, parcelamiento, infraestructuras, edificación, equipamientos, transporte público) es necesario para aprovechar de manera eficiente el recurso suelo. La extensión de las áreas urbanizadas, la dispersión y la densidad de ocupación están estrechamente asociadas con los costos de la extensión de las redes de infraestructuras, con las posibilidades de contar con un transporte público de pasajeros eficiente y, también, con la posibilidad de un mayor ahorro energético.

En este marco se entiende que la estrategia de completamiento de vacíos interiores (crecer hacia adentro) aprovechando infraestructuras y equipamientos existentes, resulta más adecuada que el criterio de seguir expandiendo la ciudad.

**# Prever al localización de instalaciones logística y productivas**

La ciudad debe garantizar las condiciones para un adecuado desarrollo de aquellas actividades que constituyen parte de su base económica; actividades que generan ingresos y fuentes de trabajo a su población. Las actividades productivas, y las actividades logísticas que las acompañan, demandan una localización especial, tanto por las dimensiones de las parcelas necesarias para el desarrollo de sus respectivas actividades, como de su ubicación en relación con las vías de comunicación regionales y de acceso a la ciudad que le garanticen una localización competitiva en cuanto a la accesibilidad y conectividad.

Respecto de los establecimientos productivos, también se propone proceder al traslado de todas aquellas instalaciones, depósitos, galpones (de gran escala), que han quedado en el interior del área urbanizada y causan conflictos en el entorno de uso residencial, ya sea por cuestiones de funcionamiento como de desplazamientos por el traslado de insumos y/o productos (por ejemplo, silos de granos). Para ello deberán establecerse plazos, condiciones y estímulos especiales que hagan posible la renovación urbana en esos sitios de la ciudad.

La actividad portuaria requiere una particular atención en cuanto a sus condiciones de accesibilidad y tratamiento de entorno, particularmente en el borde Av. Paysandú para lograr un equilibrio entre los requerimientos portuarios y las actividades urbanas que se desarrollan en su proximidad. Una articulación clara de normativa y diseño urbano permitirá un desarrollo armonioso del sector.

### **# Avanzar en el diseño de un sistema de accesos regionales**

La ciudad debe garantizar accesos francos y condiciones de atravesamiento sin inconvenientes, evitando situaciones conflictivas en el tránsito que, además, también afectan a personas y al desarrollo de distintas actividades. La ciudad debe contar con las vías de acceso y de distribución adecuados que conecten a los distintos establecimientos industriales con las áreas logísticas y las terminales de transporte (parque industrial, zona franca, puerto). En particular, se debe evitar la circulación del tránsito de cargas por fuera de las vías establecidas especialmente para tal uso.

Por otro parte es necesario contemplar el diseño de las vías de acceso para que cuente con un tratamiento adecuado y de calidad, en sus dimensiones de calzada central y colectoras, cruces viales y peatonales, iluminación, arbolado, etc. El acceso principal por ruta 39 es el que requiere un tratamiento urgente como Avenida Urbana.

El nuevo acceso norte (recientemente anunciado) mejorará las condiciones de acceso al puerto pero al mismo tiempo generará una presión no deseada para nuevas urbanizaciones. Este acceso podrá contemplar en algunos sectores servicios de ruta pero en ningún caso la extensión de las áreas urbanizadas.

Una atención particular merece las trazas ferroviarias de la ciudad que si bien hoy no cuentan con la posibilidad de servicios en el corto plazo, es necesario preservar libre de ocupación total o parcial de las mismas. Para ello es posible plantear usos alternativos como parques, circuitos aeróbico y/o de bicisendas para mantener en condiciones esos sectores.

### **• Directriz 3: Mejorar la relación río-ciudad**

Concepción del Uruguay tiene distintas formas de vincularse con el río; a través de sus humedales, sus balnearios, la Isla del Puerto, el puerto. El río y su entorno es uno de los elementos del paisaje de CdelU más valorado por sus habitantes y tiene un lugar central en la promoción turística de la ciudad. Por sus condiciones ecológicas, por sus actividades e instalaciones, el borde de la ciudad con el río es una componente clave en el ordenamiento físico – funcional de CdelU.

En función de ello, el propósito de mejorar la relación del río con la ciudad tendrá en cuenta:

- Garantizar la protección de aquellos sitios que forman parte de las llamadas Áreas de Paisaje Frágil
- Poner en valor la zona de balnearios públicos
- Desarrollar proyectos urbanos que se propongan nuevos accesos públicos a la costa.
- Completar los equipamientos en la Isla del Puerto

Para la actuación proyectual y normativa se deberá considerar

### # Una mirada integral del borden costero del ejido

Una primera aproximación para definir el uso y las modalidades de ocupación del borde de la ciudad con el río es identificar tramos en los cuales promover luego distintos tipos de intervención. El ejido municipal de Concepción del Uruguay tiene un extenso borde con el río Uruguay que debe ser tratado de manera integral, reconociendo a la vez las distintas situaciones particulares que en él pueden identificarse. Para ello deberá elaborar en próximas etapas una planificación integral del borde costero que pueda ir particularizándose en los siguientes “tramos”:

< **Tramo I:** humedal, de carácter más rural, entre el arroyo Urquiza y Paso Vera, donde se propone mantener su situación actual considerando la incorporación muy acotada de actividades productivas y recreativas.

< **Tramo II:** balnearios, que corresponde a los balnearios de Paso Vera y Banco Pelay hasta La Toma, donde se propone sólo el desarrollo de actividades deportivas, recreativas y turísticas. El municipio se encuentra trabajando en la actualidad con el Proyecto de Reserva de Uso múltiple Pelay - Paso Vera.

< **Tramo III:** ciudad, a lo largo del Arroyo El Molino continuando por el puerto hasta su finalización, donde se propone el desarrollo de distintos tipos de proyectos y, a la vez, garantizar el desarrollo eficiente de la actividad portuaria. Particular atención se brindará a las posibilidades de uso en el frente este de Avenida Paysandú, observando las medidas de seguridad y áreas de restricción a tener en cuenta en futuras construcciones. Este tramo de desarrolla hasta el arroyo La China, incluye el sector del Balneario Itape con un gran potencial para el desarrollo recreativo, deportivo y turístico.

< **Tramo IV:** humedal desde el Arroyo La China hasta el límite sur de la jurisdicción de Concepción del Uruguay, sector de actividades productivas, recreativas, de contemplación, turísticas.

El borde de la ciudad con el río demanda de la elaboración de un plan maestro que contemple las particularidades de los distintos tramos que lo componen (y de los subtramos en que puedan dividirse).

### # Proyectos urbanos para vincular al ciudad con el río

La ciudad se vincula con el río a través de sus balnearios, sus clubes, su puerto. Pero no todas estas vinculaciones significan acceso público al río para los residentes y visitantes. Existen sitios que pueden ser puestos en valor y habilitados para un acceso y uso público controlado. Sitios que, además de un paseo, pueden constituirse en nuevos atractivos turísticos de la ciudad. Se trata de proyectos urbanos que habrán de formar parte de un Plan Maestro Ciudad-Río considerando la integralidad del borde de CdelU con el agua.

Entre ellos, y a modo de ejemplo, se puede mencionar algunas espacios posibles de ser concebido con este concepto,

< Polígono Aduana Vieja, Centro Cultural Concepción, barrio Villa Lanus.

< Mirador del viejo MOP (Ministerio de Obras Públicas de la Nación

< Balcones y miradores públicos en zona de clubes

### # Equipamientos singulares para la Isla del Puerto

La Isla del Puerto es un gran espacio público de reciente incorporación a la ciudad a partir de la construcción del puente y del establecimiento de los balnearios y paradores. Es una de las nuevas imágenes icónicas de Concepción de Uruguay que refuerza el vínculo que siempre ha existido entre la ciudad y el río. La Isla, a partir de su apertura pública, es un sitio apropiado para incorporar equipamientos diversos vinculados con la actividad turística (recreación, deportes, gastronomía, hotelería eco-friendly) que le otorguen diversidad al sector; diversidad de actividades tanto como diversidad constructiva. Se trata de intervenciones focalizadas (a modo de cuidada acupuntura) de alta calidad y diseño sustentable.

Los nuevos equipamientos deben ser incorporados no como una sumatoria de elementos aislados sino como un conjunto articulado de construcciones de calidad (de proyecto y de materialización), que conviertan a la costa de Concepción del Uruguay en “LA” costa del río Uruguay. Vinculando estas intervenciones un conjunto ordenado de senderos a nivel y elevados que permita recorrer el paisaje natural, llegar al borde de río para poder disfrutar de otra imagen del puerto y la ciudad, generando nuevos atractivos de valor social para la población y los visitantes.

La zona sur de la Isla del Puerto seguirá manteniendo la idea de Area Intangible, tal como lo plantea la ley provincial, que dio origen al sector.

#### • **Directriz 4: Proyectar la urbano**

Concepción del Uruguay se propone construir una ciudad diferente, en la que se vayan superando las situaciones deficitarias en cuanto a su organización físico – funcional, particularmente la concentración de actividades y servicios en el centro tradicional de la ciudad y la movilidad interior, ambas estrechamente vinculadas entre sí. Por ello, el crecimiento de la ciudad se orientará considerando

- La promoción de “nuevas centralidades” que descompriman de actividades al centro tradicional y posibiliten un acceso más equitativo y cercano a los equipamientos y servicios para toda la población.
- La jerarquización de la trama de vial, que organice la movilidad, vincule centralidades, incentive el completamiento de vacíos, acompañada con un incremento de densidades de manera cuidada para configurar un renovado perfil urbano.

Para la actuación proyectual y normativa deberá considerarse,

#### # **Nuevas Centralidades**

Concepción del Uruguay concentra la mayor parte de sus equipamientos educativos y de salud como así también de las oficinas públicas, del comercio y otras atracciones en el centro tradicional. Esta situación es una de las causas del elevado nivel de congestión del tránsito en el sector central de la ciudad. Por otro lado, al ser una ciudad cada vez más extendida en el territorio, mayor tiempo demanda el desplazamiento de vecinos desde los barrios al centro de la ciudad para acceder a los distintos tipos de servicios; situación que se ve agravada por un deficiente sistema del transporte público de pasajeros.

Resulta conveniente, y necesario, incentivar una progresiva descentralización de actividades del centro tradicional y promover nuevos sitios en la ciudad que funcionen como subcentros. Para ello se propone dar lugar a la formación de una nueva centralidad en el sector de la ciudad donde hoy se ubican el Hospital Justo J. de Urquiza y la Facultad de Ciencias de la Salud (UNER). Se cuenta en el entorno de este sector con parcelas baldías donde promover un uso más intensivo del suelo alentando la construcción de nuevas viviendas, locales comerciales, sucursales bancarias y oficinas municipales, entre otras actividades y servicios.

Con el mismo criterio resulta interesante evaluar la posibilidad de que algunos corredores puedan incorporar en proximidad del centro tradicional algunas actividades que hoy se localizan en ese sector. Por ejemplo el Boulevard Hipólito Irigoyen se presenta con una situación singular de dimensiones de calles, espacio vacantes o parcelas de sustitución para que puede convertirse en un catalizador de este proceso.

#### # **Macro trama de movilidad y densidades**

Una trama de bulevares y calles fue organizando el crecimiento de la ciudad a partir de su núcleo fundacional. Esta estructura jerárquica de la vialidad de Concepción del Uruguay se encuentra en el sector más consolidado de la ciudad y, en el proceso de reorientar su crecimiento y su transformación, es necesario convertirla en una macro trama de la movilidad, incorporando en sus

canteros centrales o en sus bordes, según resulte más conveniente, bicisendas para para completar la red con las trazas ya iniciadas en los bulevares Hipólito Yrigoyen y Dr. Urcal / Av. Julio A. Lauría. De esta manera se estimula el uso de la bicicleta para la movilidad interna en la ciudad, entre sus barrios y el centro.

Pero los bulevares no son sólo vías de circulación, sino que son, fundamentalmente, espacios públicos que requieren ser proyectados como tales. Esto es, no sólo el tratamiento de sus canteros centrales y veredas sino también el de los frentes edilicios que lo configuran, concentrando sobre ellos mayores alturas en las construcciones y estimulando la localización de usos complementarios de la vivienda.

La estrategia de dar mayor densidad sobre los corredores conformando esta idea de macro trama, permiten mantener los interiores (de las macrotramas) con una escala más amigable que caracteriza al conjunto del tejido de la ciudad. La posibilidad de construir con mayor densidad sobre estas vialidades permite un desarrollo ordenando de la construcción, lo vincula con la movilidad blanda y permite satisfacer la demanda de unidades habitacionales para la residencia permanente (población) o temporaria de estudiantes y turistas.

Se propone además la continuidad de la macrotrama para ordenar el completamiento de los vacíos urbanos sobre en oeste de la ciudad. Esto significará el ajuste normativo para el dimensionamiento de calles para albergar el tránsito particular y público, la movilidad blanda, la forestación y una escala amable para el movimiento peatonal de los vecinos.

#### **# Sistema de espacios públicos e infraestructuras verdes**

Una de las demandas urgentes que tiene que resolver la ciudad contemporánea es minimizar los efectos del cambio climático, particularmente cómo resolver la evacuación de las aguas en períodos de lluvias intensas y cómo mejorar las condiciones de confort climático, reduciendo las islas de calor que se forman en la ciudad, particularmente durante el verano. La primera cuestión tiene un comienzo de solución con el incremento de la superficie de suelo absorbente y la definición de una red de infraestructuras verdes que contribuyan al escurrimiento de las aguas evitando el colapso de los desagües pluviales existentes. La red de infraestructuras verdes parte de la conexión entre los parques, plazas, canteros de bulevares hasta llegar a desaguar en los arroyos o en el río según las posibilidades que brinde la topografía del lugar. En este sentido juega un papel importante las posibilidad de tratamiento de la Unidad de Paisaje II que se ubican en los bordes de arroyo El Curro y La China, que permite su funcionamiento como grande reservorios naturales, que deben ser preservados.

La segunda cuestión, parte de contar con mayor número de espacios verdes y, particularmente, de áreas arboladas. Esto requiere continuar con el plan de arbolado en las calles y poner en marcha un plan de arbolado en plazas y parques. Tal como se plantea en el punto anterior será necesario que el nuevo código proponga dimensiones adecuadas para calzadas y veredas de manera de que sea factible el tratamiento forestal de las mismas.

Por otro lado, mantener un porcentaje de la superficie de los lotes libre de todo tipo de pavimento para contribuir a una mayor infiltración del agua también es una medida que colabora a reducir los efectos de las dos cuestiones enunciadas. Cuestiones para considerar en la ciudad construida y, también, en la gestión de la creación de nuevo suelo urbanizado, particularmente en el desarrollo de proyectos de nueva urbanización.

## # Integración socio-urbana

La integración socio urbana es una política que lleva adelante un gobierno municipal trabajando en distintos frentes: la construcción, mejoramiento y regularización de viviendas, la dotación de infraestructuras, la distribución de equipamientos. Es recomendable que estas acciones no sean solamente una sumatoria de proyectos de obras públicas, sino que respondan a un plan que coordine todas estas iniciativas, comenzando por aquellas que se desarrollan o se van a desarrollar desde los programas de integración socio urbana y la ejecución de las llamadas “obras tempranas” que se llevan adelante con financiamiento de la Secretaría de Integración Socio Urbana del Ministerio de Desarrollo Social de la Nación (Ley nacional 27.453 de Integración de Barrios Populares).

La integración socio urbana es hoy una de las tareas clave de los municipios, pero que no se agota sólo en la intervención en los barrios populares. La integración socio urbana se construye también a partir de concebir de manera diferente la generación de nuevo suelo urbanizado prestando particular atención a la disposición de los nuevos equipamientos y espacios públicos (que integren y no que aislen o segreguen), a la promoción de distintos tipos de vivienda en un mismo proyecto de urbanización, etc., etc. Pero, también, necesita de herramientas, como el Fondo de Desarrollo Urbano, que posibiliten reunir montos de distinta procedencia y asegurar que sean invertidos en mejoras en los barrios más abandonados, y, también, de herramientas que permitan al gobierno local disponer de suelo urbanizado para el desarrollo de sus políticas específicas de hábitat y vivienda, como, por ejemplo, el Banco de Tierras.

Por estos motivos la Integración socio urbana requiere de intervenciones multidimensionales en barrios vulnerables (Registro Nacional de Barrios Populares – RENABAP), pero también de políticas de anticipación para que estas situaciones no se vuelvan a producir. Una serie de instrumentos de gestión urbanística deberán ser incorporados a la nueva normativa para que puedan ser utilizados por el municipio en un rol más activo en el proceso de construcción de ciudad.

### • Directriz 5: Recualificación del centro tradicional

Concepción del Uruguay se propone renovar el centro tradicional de la ciudad. Centro institucional, comercial y de servicios que, además, cuenta con un significativo número de construcciones de valor patrimonial (histórico y arquitectónico) que dan cuenta de la participación de la ciudad en la historia institucional de la Argentina. Poner en valor un centro tradicional de tales características requiere de una delicada ingeniería de intervención, que permita

- mantener la intensidad de uso del centro sin saturarlo y promoviendo el desplazamiento de algunas actividades,
- preservar el carácter patrimonial dando la oportunidad para desarrollar intervenciones innovadoras,
- generar una singularidad tal que enriquezca la identidad local y que sea un recurso genuino para atraer visitantes a la ciudad.

Para la actuación proyectual y normativa

### # Desconcentración de usos y actividades en el área central

El centro de la ciudad concentra casi la totalidad de las actividades de la vida urbana local; centro comercial, administrativo, bancario, cultural y también simbólico de CdelU. Todo este centro se desarrolla en un tejido de gran compacidad por el nivel de ocupación parcelaria y con un trazado de calles muy “mezquino” en cuanto a dimensiones de calzadas y aceras. El patrón de movilidad basado principalmente en el automóvil, un sistema de estacionamiento callejero sin demasiadas restricciones y las costumbres locales propias de ciudades intermedias en cuanto al uso del automóvil particular hacen que el centro presente signos de saturación en determinados momentos del día.



Las rigidez del trazado, el necesario cuidado del patrimonio, la escasa disponibilidad de parcelas vacantes hace que las posibilidades de intervención sean muy acotadas. Por ese motivo una de las estrategias que cuenta con cierto nivel de consenso es la de “descomprimir” el centro tradicional trasladando algunos usos hacia otros sitios que presentan cierta disponibilidad para consolidarse con nuevas áreas de desarrollo o centralidades.

De esta manera podrían articularse dos iniciativas complementarias para un nuevo modelo de ciudad que comiencen a dar respuesta a dos patologías negativas: brindar cierto alivio a la congestión del centro de la ciudad y dotar de servicios a otras áreas que, producto del modelo de ocupación disperso, obliga a trasladarse hasta el centro para actividades que podrían resolverse en la proximidad de la residencia.

Las actividades administrativas relacionadas particularmente con los niveles provincial y municipal son las que, en principio, resultan más sencillas de trasladar y podrían considerarse para una estrategia de mediano plazo. Junto con ello se verá favorecido el desarrollo de la actividad turística, con recorridos urbanos patrimoniales, históricos, comerciales.

### **# Cuidado y renovación de sitios y edificios de valor patrimonial**

El centro tradicional concentra buena parte del patrimonio histórico, cultural y arquitectónico de la ciudad. En él se reconoce obras y sitios relevantes que podrían clasificarse en dos grandes categorías:

< Edificios de gran calidad arquitectónica e impronta, la mayoría declarados Monumento Histórico Nacional, incorporados a la identidad local y que constituyen referencia de valor para ciudadanos y visitantes (Escuela Normal, la Basílica, el Colegio Nacional y espacios públicos como la Plaza Ramírez).

< Construcciones de arquitectura cotidiana o doméstica, que no revisten un altísimo valor singular pero que en conjunto le dan una fuerte impronta a la ciudad. A estas construcciones se las suele identificar en corredores (cuadras) o en “archipiélagos” (como las denominan algunos referentes locales).

Reconocer estos agrupamientos permite precisar estrategias diferenciales para los respectivos niveles de protección y modalidades de intervención. El primer grupo, sujeto a estrictas medidas de cuidado y preservación pueden acompañarse por intervenciones de renovación considerando cambios de uso. Asimismo el diseño de recorridos urbanos vinculando edificios históricos, acompañado por un rediseño de calles que amplíen veredas poniendo en valor sitios relevantes, con señalética e información acordes para la población y los visitantes y que actúen como catalizadores para el establecimiento de locales comerciales y gastronómicos.

Al mismo tiempo permite incorporar otras operaciones urbanas como ampliar zonas comerciales, vincular las plazas que cuentan con edificios institucionales significativos (escuelas), y otros que la juventud a incorporado a sus vivencias como la Plaza de la Columna. En esta misma línea de trabajo vincular el centro con el borde costero es una posibilidad cierta atravesando barrios con historia y la identificación de “archipiélago” patrimoniales con capacidad de incidir en un entorno mediato.