

INFORME DE AVANCE

IV) RESULTADOS / CONTRIBUCIONES (Resumir los resultados y/o contribuciones en relación a las metas del período. El presente formulario habilita un espacio de una carilla para éste ítems, si Ud. considera el mismo insuficiente, agregue la cantidad de carillas que crea conveniente)

A.2. SEGUNDA LÍNEA: Actores intervinientes en la construcción del espacio urbano

Referirse al espacio urbano, implica por extensión tener una visión general del ambiente, y su complejidad, donde este se desarrolla. Conceptualmente adherimos a lo expresado a continuación:

“....el Ordenamiento Territorial como una acción planificada del territorio cuya finalidad primordial es la de orientar el proceso de toma de decisiones, donde el componente calidad de vida, el concepto de habilitación del territorio con sus recursos en el presente y el debido resguardo de las generaciones futuras, son los objetivos del proceso de ordenamiento con sustentabilidad. Por ello la dimensión espacial del desarrollo sustentable requiere superar la mera regulación del uso del territorio por acciones consensuadas entre agentes con carácter prospectivo (Nozika, 2009).”

“La función social del suelo está íntimamente ligada con los usos que se le dan a éste, sus formas de acceso y su distribución entre las personas, instituciones públicas y servicios públicos y privados presentes en las ciudades. Las regulaciones para el uso de suelo son un elemento importante del complejo problema de la segregación socio espacial....” “....temas que deberían ser abordados para enfrentar esta fuente de inequidad social”.

“Teniendo en cuenta que el mercado del suelo se ha transformado en el factor predominante para definir la localización de viviendas y equipamientos, cuya regulación da fuerte preeminencia al derecho de propiedad en desmedro del interés general, hay que diseñar caminos para que la localización de los conjuntos habitacionales para familias vulnerables no dependan completamente del mercado.”

“Asimismo, se debe garantizar el acceso equitativo a los bienes públicos urbanos. Mediante planes y proyectos de inversión pública en zonas vulnerables y la definición de nuevos estándares mínimos de calidad y cobertura para los espacios públicos, los equipamientos urbanos, la conectividad y movilidad, el Estado debe tomar parte en esta tarea.”

“En este mismo sentido, se debe trabajar para que las inversiones urbanas propicien la integración social mediante proyectos que den continuidad a espacios públicos, parques y vías, y la incorporación efectiva de los requisitos de accesibilidad universal para toda la población. Esto permite que los habitantes de la ciudad interactúen y se reconozcan como integrantes de una realidad común pese a sus diferencias culturales, generacionales, étnicas, u otras” Consejo Nacional de Desarrollo Urbano – Chile

Tomamos algunas definiciones y estrategias de análisis de Aportes para el estudio del desarrollo urbano de Trelew Informe final del proyecto PID-CONICET "Migraciones y Desarrollo Urbano en Trelew" IRUSTA, Delia y RODRIGUEZ, Lidia – Dic.1993) *“Trelew surge como consecuencia de la necesidad de dar salida a la producción agrícola del VIRCH, a través de la construcción del FF.CC. uniéndolo con la salida vía marítima al exterior”*

De centro de servicios a la actividad agrícola en sus orígenes y agricologanadera más adelante, pasó a ser centro de servicios para una actividad fundamentalmente industrial, nacida al amparo de leyes de promoción que dieron origen a la creación del Parque Industrial, textil principalmente, dando cabida a una importante corriente inmigratoria proveniente de distintas partes del país y de la provincia misma, que continuó por efecto de la inercia de aquel impacto durante la década siguiente. Al variar cuantitativa y cualitativamente en su aspecto demográfico, han ido aumentando y diversificándose las funciones

Todos los espacios contemplados en el presente formulario son una guía para el investigador, de considerarlo necesario puede agregar el espacio que crea conveniente en cada ítems.

INFORME DE AVANCE

urbanas.”

Las autoras diferencian tres etapas en relación a la ocupación, que consideramos valioso aportar a los fines de traer en la memoria la modalidad de desarrollo, por el impacto que tuvieron sobre el territorio, en Trelew.

“1ª etapa: Desde 1886 hasta el establecimiento de los regímenes de promoción.

Es un período en que Trelew puede definirse, desde el punto de vista económico, como ciudad agropecuaria y comercial consolidada esta última función, así como su rol de ciudad de servicios hacia la década del '40.

Configuración espacial:

El núcleo originario de Trelew estaba constituido por la estación, oficinas y casas de la punta de rieles.

Los criterios para el emplazamiento respondieron a pautas de planificación propias de las compañías inglesas, que contemplaban los condicionantes del medio natural: altimetría suficiente para evitar la incidencia de inundaciones; protección de los vientos predominantes; y desagües pluviales por escurrimiento natural. Tanto la estación como la línea ferroviaria se ubicaron paralelas a, y aproximadamente a 700 metros de la barda norte; en una cota intermedia, a resguardo del principal problema: las inundaciones del Valle del río Chubut.

2ª etapa: Desde el establecimiento de los regímenes de promoción industrial (década del '50) hasta su eliminación (en la del '80).

Es el período en el que a su función comercial y de servicios se suma la actividad industrial. Paralelamente decrece la importancia de la producción agrícola.

“El problema de las inundaciones periódicas, que arrasaban prácticamente el Valle, fue solucionado tras la habilitación del Dique Florentino Ameghino en 1963, pero a su vez sustituido por el de la rápida salinización del suelo al elevarse la napa freática. La degradación de las tierras bajo riego ha continuado. Las alternativas de solución fueron y siguen siendo costosas y la importancia económica de la producción agrícola ha descendido notoria e ininterrumpidamente. Comienza a producirse el parcelamiento de las chacras primitivas.”

“El núcleo se fue consolidando, el equipamiento e infraestructura y las comunicaciones aéreas y terrestres hicieron más fluidas sus relaciones con el entorno.”

“En lo político-institucional, se establece el ejido municipal en 1955 y al año siguiente se la declara ciudad.”

“Con respecto al ciclo industrial en Trelew, su origen es la radicación de la industria textil sintética.”

“La efectividad y eficiencia de los incentivos en términos de su efecto sobre la inversión y la actividad regional siempre está en discusión. Los argumentos en favor de los planes promocionales, a nivel nacional, aluden a cuestiones tales como la solución del desempleo, aminorar la emigración hacia centros industrializados o -como específicamente en Patagonia- aumentar la población.

El caso de Chubut muestra en tal sentido el cumplimiento de la tesis de Castells sobre la imposibilidad estructural de tales efectos. Una de las mayores dificultades que enfrentaron los que

Todos los espacios contemplados en el presente formulario son una guía para el investigador, de considerarlo necesario puede agregar el espacio que crea conveniente en cada ítems.

INFORME DE AVANCE

realizaron su instalación hasta mediados de los años setenta fue la aguda falta de vivienda. Esta provocaba por un lado, que fuese difícil atraer personal de zonas como el Gran Buenos Aires, y por el otro, que los sueldos que tenían que pagarse debían tomar en cuenta los altos alquileres que generaba esa escasez.

En zonas caracterizadas como "vacías", como es el caso del sur del país, la utilización de instrumentos que incentiven técnicas de trabajo intensivas no es suficiente; se hace necesario complementar el paquete con acciones tendientes a favorecer el traslado de personas desde zonas industrializadas. Pero para ello se debe contar con una infraestructura habitacional y de servicios adecuada. Esto está entonces marcando una de las cuestiones centrales de toda estrategia de desarrollo regional y es la necesaria integración de sus diversos aspectos"

"Boom" demográfico y dispersión

El efecto multiplicador de la industrialización provocó una importante expansión de la tasa de crecimiento demográfico ya desde la década del '60, ocupando Trelew el segundo lugar en el rango poblacional provincial, precedido por Comodoro Rivadavia.

En ese año la ciudad contaba con 11.852 habitantes y comienza la desafectación del FF.CC. en el marco de políticas continentales. Las consecuencias para la zona merecen su análisis. Así como fue una decisión exógena su instalación (que dio origen a la ciudad) también lo fue la decisión de su eliminación, con consecuencias importantes no solamente en lo económico sino en lo social (desempleo; cambio tecnológico que modifica la fisonomía y las relaciones urbanas).

"Se genera otra dinámica espacial con la aparición de dos patrones de asentamiento bien diferenciados: uno es el de los migrantes de origen urbano (mayor calificación laboral y mayores ingresos) que procede de variados puntos del país, los que irán a engrosar lentamente el patrón de ocupación dispersa y suburbana que proviene de los loteos u ocuparán barrios oficiales, de ubicación también periférica; el otro grupo es el de los migrantes rurales que poco a poco, mediante ocupaciones "de hecho" forman un amplio cordón de nuevos barrios."

"El "boom" demográfico estimuló la especulación inmobiliaria y la consecuencia directa sobre el desarrollo urbano fue la dispersión que generó. Los terrenos céntricos adquieren un valor prohibitivo (inalcanzable para sectores medios y bajos) y quedan sin edificar, en tanto que la demanda por construir se traslada cada vez más a loteos nuevos, alejados del centro, que se ofertan a precios más razonables."

La dispersión urbana se produjo prematuramente cuando aun el casco céntrico no había alcanzado un grado de desarrollo y densidad acordes con aquella expansión. La pujanza del crecimiento periférico contrasta con un centro que se renueva muy poco y ha dejado de estar en escala con la ciudad y la región de la que es centro de servicios.

"Se agregan además una serie de problemas íntimamente relacionados y que en conjunto conspiran contra el futuro de la ciudad, inhibiendo el desarrollo de sus potencialidades: el marginamiento y la segregación social y cultural; el déficit de equipamiento en materia cultural y recreativa; la escasez e inadecuación de espacios verdes; la carencia de ordenamiento, agilidad y seguridad en el tránsito y la no previsión de soluciones para el estacionamiento; la falta de normas y criterios que preserven, aprovechen y potencien la topografía y el paisaje; la falta de adecuación de sus elementos arquitectónicos y urbanísticos a las características climáticas."

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PATAGONIA SAN JUAN BOSCO
SECRETARIA DE CIENCIA Y TÉCNICA

INFORME DE AVANCE

“Como resultado de los procesos derivados del crecimiento, la planta urbana se ha desarticulado, extendiéndose indiscriminadamente y llevando a que el sistema de provisión de servicios de infraestructura y equipamiento comunitario resulte insuficiente, y en algunos casos obsoleto.”

“Esta orientación de la dinámica ha sido inducida en gran medida por la acción pública. La construcción de conjuntos habitacionales -de financiación pública y privada- ha contribuido a la aparición de conflictos, atento a la localización de los mismos, concordante con las políticas de tierras vigentes y con el modo de resolución espontánea de las tensiones generadas.”

“La política de tierras, entre otros efectos, ha producido grandes vacíos de ocupación dentro del área urbana. La ocupación en todas direcciones ha obligado a solucionar posteriormente necesidades de equipamiento, de accesibilidad, servicios, etc.”

“El proceso de desarrollo urbano ha provocado múltiples consecuencias que afectan la calidad de vida de la población y el desenvolvimiento de sus actividades. Si bien existen normas que han regido ese desarrollo, no han sido lo suficientemente adecuadas y/o implementadas para absorber la problemática emergente de un crecimiento explosivo. Es una ciudad que no ha modificado su rol de centro de servicios a la actividad productiva de su área de influencia, sino que a lo largo del tiempo ha ido adaptándolos al tipo de actividad productiva que sí ha cambiado sustancialmente, incorporando múltiples actividades con gran capacidad de incidencia en la configuración del espacio.”

“3a. etapa: 1988 hasta el presente. (Año 1993 para las autoras)

Se inicia con la eliminación progresiva de los regímenes de promoción industrial.”

La economía de la Provincia mostró cambios significativos en la década 1980-90, en la que se puede apreciar dos etapas netamente diferenciadas: 1980-85 y 1986-91. En la primera el crecimiento del P.B.G. alcanza al 26% y en la segunda se produjo una caída del 10,8%.

Los niveles del producto por habitante del Chubut son superiores al promedio nacional, sin embargo estos niveles relativos deben considerarse como indicadores de actividad pero no necesariamente de bienestar, pues el crecimiento de la población entre 1980 y 1991 fue de un 35,7 % mientras que el Producto lo hizo en sólo un 9%. Es decir que, si bien al amparo de los diferentes regímenes de promoción, la industria del Chubut logró generar (según Laveglia) un importante nivel de actividad que fue inductor de otros sectores económicos, en la segunda mitad de la década y acompañando el deterioro que verifica la industria del país, comienza una etapa de desindustrialización que el citado autor considera alarmante a partir de 1990.

“Con respecto a las consecuencias para Trelew de la situación descripta a nivel provincial, es interesante analizar las previsiones que sobre sus perspectivas y potencialidades fueron formuladas en el diagnóstico realizado en 1989 por Elida Haramburu, quien consideraba que la modificación de las relaciones de equilibrio producidas en el SUNE no alcanzaban para suponer que Trelew entrara en un período de declinación; más bien se vislumbraba el comienzo de una etapa de consolidación y diversificación de sus estructuras. Para ello, debía tender a superar la vulnerabilidad económica de su sistema de actividad, derivada de su situación de post-desarrollo acelerado, inconcluso y dependiente”

“Sin embargo, las características del proceso tal como venimos de explicar por Laveglia, derivaron en la situación actual de deterioro del sistema productivo, con sus consecuencias en desocupación, subocupación, caída del salario real, y descenso de la calidad de vida en general.”

Todos los espacios contemplados en el presente formulario son una guía para el investigador, de considerarlo necesario puede agregar el espacio que crea conveniente en cada ítems.

INFORME DE AVANCE

Retomando obra citada, a continuación, transcribimos también un análisis efectuado sobre el aspecto Socio-económico y su expresión en el espacio, que de acuerdo al marco teórico en el cual se desarrolla el trabajo se conoce como "Consumo"

"El elemento Consumo expresa en el espacio urbano el proceso de reproducción simple y ampliada de la fuerza de trabajo. Ello implica el análisis de los siguientes aspectos: vivienda, tierras e infraestructura de servicios, que hacen a la reproducción simple; medio ambiente, infraestructura de equipamiento sociocultural y educacional, que hacen a la reproducción ampliada; y la segregación urbana, como expresión de las relaciones entre los distintos elementos."

"....la vivienda es uno de los elementos esenciales a la reproducción de la fuerza de trabajo, que por ende sigue los movimientos de concentración, dispersión y distribución de ésta. El problema de la vivienda, que afecta a amplios sectores, sigue a la concentración urbana y responde a la lógica de la industrialización. El desequilibrio resultante de las transformaciones estructurales redundará en la escasez y ésta genera el elemento multiplicador de la crisis que es la especulación. Es decir que existen factores estructurales que determinan el problema de la vivienda y factores coyunturales, histórico-espaciales que la mantienen."

<<"... existen necesidades objetivas de reproducción de la fuerza de trabajo a las que no ofrece una salida la urbanización capitalista. Las mayorías se ven obligadas a subsistir segregadas espacialmente, en vecindades centrales o periféricas y en colonias o fraccionamientos populares que ocupan porcentajes significativos del espacio urbano; en ellos las características del terreno, la ubicación o condiciones de las viviendas y la ausencia o grave deficiencia de servicios los convierten en asentamientos cuya situación real está en flagrante contradicción con lo que la propia sociedad estipula y legisla como una vivienda digna a la que todo ciudadano tiene derecho. Estas contradicciones no constituyen una limitación, o una deficiencia del sistema, sino su forma natural de operar, y a la que la planeación en general y la urbana particularmente no garantizan una solución en las sociedades centrales en la economía de mercado"

La vivienda como bien diferenciado, como producto, presenta variadas características concernientes a su calidad (equipamiento, confort, tipo de construcción, durabilidad, etc.), su tipología (individual, colectiva, objeto arquitectónico, etc.) y su estatus jurídico (sin título, en alquiler, en propiedad, copropiedad, etc.) que determinan los roles, niveles y las pertenencias simbólicas de sus ocupantes.

El análisis de estos aspectos, de gran interés especialmente en el plano de las significaciones, requiere de una investigación particular y pormenorizada, especialmente en el momento por el que atraviesa Trelew. Nos detendremos en ellos, a modo de planteo inicial y general del problema.

Siguiendo con el análisis de la obra citada

En Trelew a lo largo del proceso de desarrollo urbano este problema asumió distintas formas en relación con las variaciones de los períodos económicos. El advenimiento del "boom" demográfico generó un déficit habitacional que afectó diferencialmente a los distintos sectores según su ingreso y que oscilaba entre la falta de vivienda en sentido absoluto y las dificultades de acceso por su elevado costo. La industrialización con la modalidad descripta, necesariamente redundó en un alto costo social. A la gran demanda se agregó que los propietarios elevaran los precios y retiraran del mercado la oferta de loteos urbanos. Los sectores de menores recursos que no podían acceder al mercado de tierras y viviendas, debieron recurrir a la ocupación de hecho y a la urbanización clandestina y precaria de áreas marginales, situación que se reproduce constantemente. En los sectores de ingresos medios las dificultades de acceso a la vivienda no se originaban tanto por el nivel de ingreso como por los elevados precios de la tierra, construcción y alquileres, producto de la especulación inmobiliaria.

Esta modalidad especulativa no encontró obstáculos en las políticas oficiales. Los factores que

Todos los espacios contemplados en el presente formulario son una guía para el investigador, de considerarlo necesario puede agregar el espacio que crea conveniente en cada ítems.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PATAGONIA SAN JUAN BOSCO
SECRETARIA DE CIENCIA Y TÉCNICA

INFORME DE AVANCE

inciden en esto son variados, pero un mecanismo central es que cuanto más alta es la tasa de crecimiento industrial, mayores son el crecimiento y la concentración urbanas, y más se agudiza el problema de la vivienda y el deterioro del patrimonio inmobiliario. Inciden además los mecanismos multiplicadores de la crisis: la escasez que genera especulación, el aumento de los precios y de las rigideces sociales, y también se hace más difícil satisfacer las necesidades suscitadas. La dificultad del problema reduce las iniciativas para resolverlo, contribuyendo así a agravarlo y a desarrollar en espiral el círculo vicioso de la crisis.

La intención de traer estos antecedentes, radica en la necesidad de ilustrar como la ausencia de políticas y acciones concordantes con objetivos claros para un desarrollo integral, ha ido transformando el territorio desde su ocupación inicial sin solución de continuidad.

"Actuar en el manejo del suelo urbano es una de las claves de intervención para formalizar la estrategia de consolidación e integración de la ciudad, tanto en lo referente al perfeccionamiento de lo existente como en la previsión de expansiones futuras para distintos destinos.

"El manejo del suelo implica dos conceptos y formas de intervención: a) como instrumento de gestión urbana, requiere disponibilidad por parte del Municipio quien establece las condiciones de uso y ocupación. La propiedad del suelo asumida por el Estado permite que sea un factor desencadenante de la dinámica urbana, a través de la recuperación por la actividad privada de la disponibilidad que el Municipio le transfiere a cambio de la aceptación de obligaciones prefijadas. b) como orientador e inductor de la iniciativa privada que usa del suelo como soporte de su accionar. En este caso implica una alta movilización de recursos y una activa participación de diversos sectores involucrados, todo lo cual repercute en el mejoramiento de la ciudad generando importantes procesos técnicos, administrativos y financieros.

Trelew ha modificado su perfil en los últimos 30 años, acompañando y reflejando las profundas modificaciones que el devenir histórico-político argentino produjo en la estructura económica y social del país.

En la etapa de despliegue de políticas neoliberales, se evidenció la reducción del protagonismo estatal en la gestión de lo público, provocando el desmantelamiento intencional del aparato estatal nacional, transfiriendo responsabilidades a las provincias y municipios sin contar con los recursos económicos que permitieran una gestión eficaz de las nuevas funciones, produciendo una degradación de las prestaciones, que se evidenciaron en múltiples dimensiones.

Sin embargo en Trelew, dentro del período que abarca nuestra investigación, se ha producido una importante equiparación de las condiciones generales de vida de los barrios que otrora surgieran como ocupaciones espontáneas. Se han desarrollado obras de infraestructura para la provisión casi total de los servicios básicos: agua potable, energía eléctrica, desagüe cloacal, gas natural, cordón cuneta y pavimento en las arterias principales. Así como también grandes inversiones en materia de vivienda y equipamiento urbano. No obstante lo hasta aquí señalado no generó un proceso de apropiación por parte de los habitantes de modo tal de contribuir a una mayor integración social. En este sentido la inversión pública fue mucho más importante en los sectores periféricos que en los sectores consolidados, lo cual tiene una lógica que compartimos, no obstante consideramos que debiera existir una equilibrada distribución de recursos varios para que esa integración sea completa

Históricamente, los principales hacedores del espacio urbano son el Sector Inmobiliario -privado- y el Estado Provincial a través del Instituto Provincial de la Vivienda y Desarrollo Urbano. En los últimos cinco años, en función de la pérdida de valor del peso en Argentina, provocado por la inflación se ha generado una valorización del suelo urbano como resguardo de valor. Esta situación ha interesado al sector inmobiliario de la ciudad de Trelew para localizar y poner a la venta loteos dentro del ejido municipal y en áreas periurbanas.

Todos los espacios contemplados en el presente formulario son una guía para el investigador, de considerarlo necesario puede agregar el espacio que crea conveniente en cada ítems.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PATAGONIA SAN JUAN BOSCO
SECRETARIA DE CIENCIA Y TÉCNICA

INFORME DE AVANCE

Desde setiembre de 2012, se encuentra vigente la Ordenanza N° 11701, que establece la zonificación y los usos del suelo de Trelew. Establece entre otras, Zonas productivas de uso rural, y otras. Sin embargo, la presión inmobiliaria en varias de esas zonas, se materializa en el aumento exponencial de loteos de diversos tipos (Barrios Parque, Quintas, Comerciales, Residenciales, entre otros) que contradicen la propia ordenanza municipal.

"Hay dos tipos básicos de demanda de suelo: la demanda basada en el USO del suelo y la demanda basada en el VALOR del suelo. La demanda de USO del suelo puede ser para propio asentamiento o como factor de producción (construcción de vivienda por empresas); esta demanda CONSUME suelo. La demanda establecida sobre el VALOR del suelo puede ser para inversión (largo plazo) o para especulación (corto plazo); esta demanda RETIENE suelo. Estos tipos de demanda son absolutamente diferentes y reaccionan de modo distinto; por lo que la intervención deberá elaborarse tomando en cuenta a qué tipo de demandas va a atender el Municipio y con qué soluciones.

En un intento de descripción de la situación actual existente en la materia se han realizado tareas de campo a fin de ejemplificarla: (ver Anexos)

- relevamiento de emprendimientos y desarrollos inmobiliarios privados publicados el período 2014-2015, partiendo de fuentes secundarias: diarios locales, páginas web de inmobiliarias, y en algunos casos entrevistas a desarrolladores inmobiliarios.
- Relevamiento de su ubicación, superficie de los lotes, destino, presencia/ausencia de servicios y costo de los mismos; corroborando con datos de campo y confeccionando la cartografía correspondiente.
- Análisis de la ubicación de los loteos inmobiliarios privados, en relación a la legislación vigente.

Se ha detectado entre otras transformaciones socio-territoriales: el reemplazo de zonas productivas por loteos privados, evidenciando el incumplimiento de las normativas vigentes a raíz de las debilidades de la propia zonificación, y escasos controles y fiscalización gubernamental para la correcta aplicación de la norma. Debido al desdibujado rol de liderazgo del municipio, con un debilitamiento simultáneo en lo administrativo, técnico y profesional, que se manifiesta en la imposibilidad de fiscalización sobre construcciones y otros desarrollos urbanos y la obsolescencia de normativa y otras regulaciones las consecuencias están a la vista: La imagen resultante de este trabajo es la de un territorio expuesto a diferentes factores de poder, dentro de la composición que históricamente ha operado en la región. Es decir una ausencia de planificación integrada, que detenga el deterioro progresivo del ambiente tanto construido como natural en manos del "dejar hacer", sin "querer ver" que la llave de los cambios necesarios la tiene el Estado, con sus políticas, y el pueblo con sus reclamos, no pueden separarse.

Las transformaciones socio territoriales referidas si bien tienen como base la situación de las área productiva, es imposible referirse a ello aisladamente. Su origen podríamos identificarlo con una "necesidad" de mejores condiciones de vida para algún sector de población del área urbana que se trasladaría. En el otro extremo se encuentra la "necesidad" de los pobladores rurales de mantener condiciones de producción que asegure una vida digna en su lugar de origen. La tensión generada entre ambas necesidades es produce los desequilibrios que se resuelven siempre espontáneamente generando más desigualdades y más desequilibrios.

"Hay un objetivo social que acompaña la acción pública: asegurar la oportunidad de acceder al suelo urbano a la población que por múltiples razones y escasos recursos no puede participar del mercado.

"En principio se visualizan dos formas básicas de intervención: 1) acción sobre la planta urbana para la estructuración y ordenamiento de zonas según sus condiciones. Esta acción implica el comportamiento de los vacíos intersticiales. 2) la puesta en marcha de un mecanismo para la formación de un patrimonio municipal de tierras."

La estrategia propuesta por Haramburu y desarrollada en Programas de Intervención se sintetiza en: "...iniciar un proceso de planificación y gestión integradas con el objeto de poner en marcha simultáneamente distintos cursos de acción bajo un común denominador: El Ordenamiento Físico

Todos los espacios contemplados en el presente formulario son una guía para el investigador, de considerarlo necesario puede agregar el espacio que crea conveniente en cada ítems.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PATAGONIA SAN JUAN BOSCO
SECRETARIA DE CIENCIA Y TÉCNICA

INFORME DE AVANCE

Ambiental de la Ciudad, la Consolidación e Integración de sus Componentes, el Fortalecimiento de las Interrelaciones entre diversas Áreas Polifuncionales y el Aprovechamiento Pleno del recurso Suelo mediante una densificación conveniente".

A modo de conclusión se comparten los interrogantes que se deberían discutir:

¿Cómo garantizamos la disponibilidad de suelo para la vivienda de todas y todos y para los servicios básicos en la ciudad?

¿Cuáles son las garantías y estándares de acceso al suelo y a la vivienda?

¿Cómo dialoga el necesario ordenamiento territorial con estas garantías y estándares?

¿Cómo mitigamos los conflictos y desigualdades producidos por el ordenamiento territorial y la acción del mercado inmobiliario?

¿Qué alternativas proponemos para regular la producción agrícola y los hábitat colectivos?

¿Cómo recuperamos el suelo y los inmuebles vacantes?

¿Cómo manejamos las recuperaciones y redistribuciones de las externalidades y plusvalías?" Consejo Nacional de Desarrollo Urbano – Chile

BIBLIOGRAFIA:

CASTELS, MANUEL “La Cuestión urbana” Siglo XXI – Madrid 1994

CONSEJO NACIONAL DE DESARROLLO URBANO – Chile. Disponible en: <http://cndu.gob.cl/funcion-y-usos-del-suelo-integracion-urbana-y-ordenamiento-territorial-2/>

HARAMBURU, elida S.D. “Orientación del crecimiento urbano de Trelew” CFI Buenos Aires 1989

IRUSTA, Delia y RODRIGUEZ, Lidia “Aportes para el estudio del desarrollo urbano de Trelew” Informe Final del Proyecto PID/CONICET “Migraciones y desarrollo urbano en Trelew 1993

LAVEGLIA, Fernando “Notas sobre la evolución de la economía de la Provincia del Chubut 1980-1991”

Todos los espacios contemplados en el presente formulario son una guía para el investigador, de considerarlo necesario puede agregar el espacio que crea conveniente en cada ítems.

INFORME DE AVANCE

A.3.TERCERA LÍNEA “Autotransporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Trelew. Percepción/opinión de los usuarios respecto a la calidad del servicio”

El espacio urbano es definido por Cardozo y otros (2009: 94) *“como un espacio socialmente construido a lo largo del tiempo, que actúa como soporte físico para el conjunto de relaciones entre los elementos antrópico-naturales que lo componen.”*

En este sentido se entiende al espacio como constructo social y al territorio como resultado de la apropiación del mismo; apropiación que *“... se efectiviza mediante las prácticas cotidianas que permiten satisfacer las necesidades sociales.”* Una de esas necesidades sociales es la movilidad, concebida como necesidad y derecho, que permite el desarrollo de la vida social, la participación activa en las prácticas económicas y la sociabilización. (Blanco: 2014, 1).

Roccatagliata (1998, 28 y 36) agrega:

“... el transporte genera alianzas e intercambios entre sectores económicos y sociales, constituye un componente primordial en la apropiación del espacio y actúa como regulador del tiempo y del funcionamiento de los sistemas económicos al participar activamente -en el ámbito local y global- de la movilidad de bienes y personas y organización de los lugares.

El transporte constituye un servicio social concretado en una prestación del gobierno local, adaptado a las necesidades y preferencias de las comunidades, cuyos beneficios se manifiestan en los territorios, a fin de fortalecer el desarrollo local y regional, atendiendo a las economías de escala.

MARCO REGULATORIO:

Ámbito Provincial

La [Constitución de la Provincia del Chubut](#), en consonancia con la Constitución Nacional menciona entre la atribuciones del Poder Ejecutivo provincial la de legislar sobre la competencia y protección de los usuarios de servicios públicos prestados por particulares o por el Estado (Art.19). Así mismo, **delega en las municipalidades todo lo relativo a los servicios públicos urbanos en el Art. 233 y la delegación en los municipios, como así también los medios para garantizar los recursos necesarios para la prestación de los servicios.**

Todos los espacios contemplados en el presente formulario son una guía para el investigador, de considerarlo necesario puede agregar el espacio que crea conveniente en cada ítems.

INFORME DE AVANCE

A escala provincial, existe un Convenio Marco¹ entre la Provincia del Chubut y el Municipio de Trelew referente a la compensación complementaria provincial² al servicio de autotransporte urbano terrestre público de pasajeros. El Convenio Marco plantea la necesidad asegurar la sustentabilidad, regularidad, continuidad y calidad del servicio de autotransporte urbano terrestre público de pasajeros, en virtud de la disminución de ingresos de las empresas (que se han visto en la necesidad de disminuir la calidad del servicio para mantener el servicio); para ello, la Provincia recurre en auxilio de los usuarios otorgando a las Empresas una Compensación Complementaria Provincial. Dicha compensación tiene el objeto de contribuir al recambio de unidades, al mejoramiento de la seguridad y calidad del servicio.

Ámbito municipal

La [Carta Orgánica](#) del Municipio de Trelew establece que entre las funciones del Municipio (Art. 7.3.3.) y los deberes y atribuciones del Concejo Deliberante (Art. 19) se consideran el dictado de reglamentos, ordenanzas y Códigos en materia de Transporte Urbano en sus diversas formas. Todo ello en el marco de las competencias del Municipio relacionadas a la atención de las necesidades primordiales de orden local en materia de urbanismo, obras y Servicios Públicos y medio ambiente. (Art. 166).

Funcionan, como entes relacionados al transporte, la Dirección de tránsito y la Dirección de Transporte, dependientes de la Secretaria de Gobierno.

A la Dirección de Tránsito le competen las actividades preventivas y de orden reglamentario. La Dirección de Transporte asume las funciones derivadas de los marcos regulatorios anteriores en cuanto a la delegación de competencias en la jurisdicción municipal³.

EL capítulo XXVIII de la Carta Orgánica Municipal fija la regulación y control de los servicios públicos concesionados a cargo de Un Organismo de Control, como así también sus competencias, conformación y demás condiciones.

El Organismo Municipal Regulador de los Servicios Públicos (OMRSP) tiene como objeto proteger los

¹ El Convenio Marco fue ratificado por ORDENANZA N° 11449 del 28 de abril de 2011. (Boletín N° 498—31-5-2011). Disponible en: <http://www.trelew.gov.ar/files/bo/BO-498-11-05-31.pdf>

² La Compensación Complementaria Provincial se concreta con dos aportes mensuales en carácter de compensaciones del Boleto Estudiantil, más pasaje gratuito de jubilados, pensionados y aquellas personas que acrediten setenta (70) o más años de edad.

³ Entrevista con empleada de la Dirección de Transportes.

Todos los espacios contemplados en el presente formulario son una guía para el investigador, de considerarlo necesario puede agregar el espacio que crea conveniente en cada ítems.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PATAGONIA SAN JUAN BOSCO
SECRETARIA DE CIENCIA Y TÉCNICA

INFORME DE AVANCE

derechos de los usuarios; promover el libre acceso, la igualdad y confiabilidad de los servicios públicos urbanos y velar por la correcta aplicación y cumplimiento de los Marcos Regulatorios de dichos servicios. También tiene a su cargo resolver conflictos; atender reclamos de los usuarios; intervenir en la selección de prestador, reglamentar procedimientos para asegurar el cumplimiento de obligaciones contractuales, sanciones, aprobar los subsidios y cuadros tarifarios, fiscalizar a los prestadores, ejecutar y presentar un informe trimestral al Concejo deliberante y realizar consultas a los usuarios.

La Ordenanza Municipal 11142/09 crea la Comisión Revisora del contrato de concesión del transporte urbano de pasajeros prestado mediante ómnibus, la cual tiene por función la revisión del contrato entre la Empresa y la firma “Transportes el 22 S.R.L” y la tarifa, a fin de proponer modificaciones para asegurar la sustentabilidad del servicio y la equidad de las contraprestaciones. La OM 10649 establece que la Comisión estará integrada por representantes del Ejecutivo Municipal, Concejo Deliberante, O.M.Re.S.P., y la empresa prestadora del servicio. De acuerdo a lo manifestado precedentemente, las modificaciones propuestas por la Comisión se aprueban por Ordenanza, modificando y/o incorporando las cláusulas contractuales y los ajustes de tarifa.

La OM 222242 describe la metodología de costos del transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Trelew y la documentación a presentar por parte de la Empresa.

El Municipio cuenta también con una oficina de defensa al consumidor que garantiza los derechos de los usuarios, en virtud del Art. 42 de la Constitución Nacional y de la Ley 24240 de Defensa al Consumidor.

Antecedentes históricos

El desarrollo de la industria regional, que posicionó a Trelew como uno de los principales polos textiles del país, durante la década del '70, trajo aparejado un acelerado proceso de urbanización. Desde el punto de vista demográfico, en el período censal 1960-1991 la población urbana saltó de 12.000 habitantes a 79.000, en el período censal 1991-2010, pasó de 79000 a 99430, aumentando así la demanda de infraestructura y la instalación de nuevos servicios tales como educación, salud, cultura, comunicaciones y transporte.

“La lógica de la circulación surge de la necesidad de traslado de la población para la materialización de las transferencias. No existe un medio de circulación que sea necesariamente adecuado para cada tipo de transferencia, sino que ello está condicionado por un complejo juego de relaciones sociales. La elección de un medio de circulación surge de la combinación y ponderación de esos factores en una coyuntura espacial

Todos los espacios contemplados en el presente formulario son una guía para el investigador, de considerarlo necesario puede agregar el espacio que crea conveniente en cada ítems.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PATAGONIA SAN JUAN BOSCO
SECRETARIA DE CIENCIA Y TÉCNICA

INFORME DE AVANCE

y según el tipo de transferencia.

La coyuntura espacial en Trelew es la de una urbanización de características particulares, donde inciden aspectos derivados de la industrialización, de las condiciones medioambientales y de la simbólica relacionada con la elección del medio de circulación.” (Irusta y Otra Op. Cit.)

Este crecimiento poblacional generó la necesidad de respuesta a demandas de servicios públicos por parte del Estado. Uno de los servicios que debió ser incorporado en la agenda Municipal fue la de prestación del servicio de transporte urbano de pasajeros. Así, comenzó a funcionar en Mayo de 1960, mediante un permiso otorgado por la Municipalidad a la empresa Centenario; que realizaba su recorrido con una sola unidad y lo hacía por las calles 25 de Mayo, España, Lezana, Italia giraba a la calle San Martín, hasta Santa Fé.

En el año 1980, el colectivo fue vendido a una empresa denominada “El Parque”, que continuó prestando el servicio y agregó más unidades. Debido al creciente proceso de urbanización generado por la creación de nuevos barrios y la radicación de población, atraídos por la actividad industrial, surgió la necesidad de incorporar nuevas empresas de transporte urbano para satisfacer la demanda. Se sumaron a la prestación del servicio las empresas “Cooperativa Sudeste”, “Patagonia”, y “San Rafael” que continuaron hasta el año 1999. A partir de dicho año, la Municipalidad de Trelew otorga la concesión a “Benítez Hugo SRL”, quien reemplazó en la prestación del servicio a las tres empresas anteriores. Realizaba cuatro recorridos diferentes y contaba con 30 unidades 0 km, algunas de ellas más pequeñas para recorridos con poca cantidad de pasajeros.

En el año 2004, la empresa Benítez Hugo no cumplía con la prestación del servicio de manera adecuada, tenía graves problemas de retraso en la frecuencia de los viajes, la limpieza de las unidades era deficiente y no poseía legajos adecuados para cada unidad. La empresa alegaba que estos inconvenientes surgían por deficiencias presupuestarias, por lo que la municipalidad decidió otorgarle un subsidio para evitar que la mejora del servicio repercutiera en el costo del pasaje. Sin lograr mayores beneficios con esta medida, el municipio decidió retirarle la concesión y llamar a licitación pública para el año siguiente. Durante ese período la prestación del servicio estuvo a cargo de la Municipalidad de Trelew, sin embargo, el servicio continuó siendo deficiente.

En el año 2005 se abre la licitación y se presentan dos empresas: Transporte “El 22 SRL” que fue creada con la finalidad de prestar el servicio urbano, obteniendo la personería jurídica necesaria para poder actuar como

Todos los espacios contemplados en el presente formulario son una guía para el investigador, de considerarlo necesario puede agregar el espacio que crea conveniente en cada ítems.

INFORME DE AVANCE

tal; y una empresa proveniente de Comodoro Rivadavia denominada “Patagonia Argentina” que ya estaba creada y brinda servicios en dicha ciudad.

CONCEDENTE ACTUAL TRANSPORTE “EL 22 S.R.L.”

Transportes “El 22 S.R.L.” gana la Licitación Pública N°02/05 convocada por el Departamento Ejecutivo Municipal y obtiene la concesión por un periodo de diez años.

La empresa constituyó sus instalaciones en la calle México 253 en la ciudad, y comenzó la prestación del servicio en abril de 2006 con diez unidades; con posterioridad se incorporan las veinte unidades más.

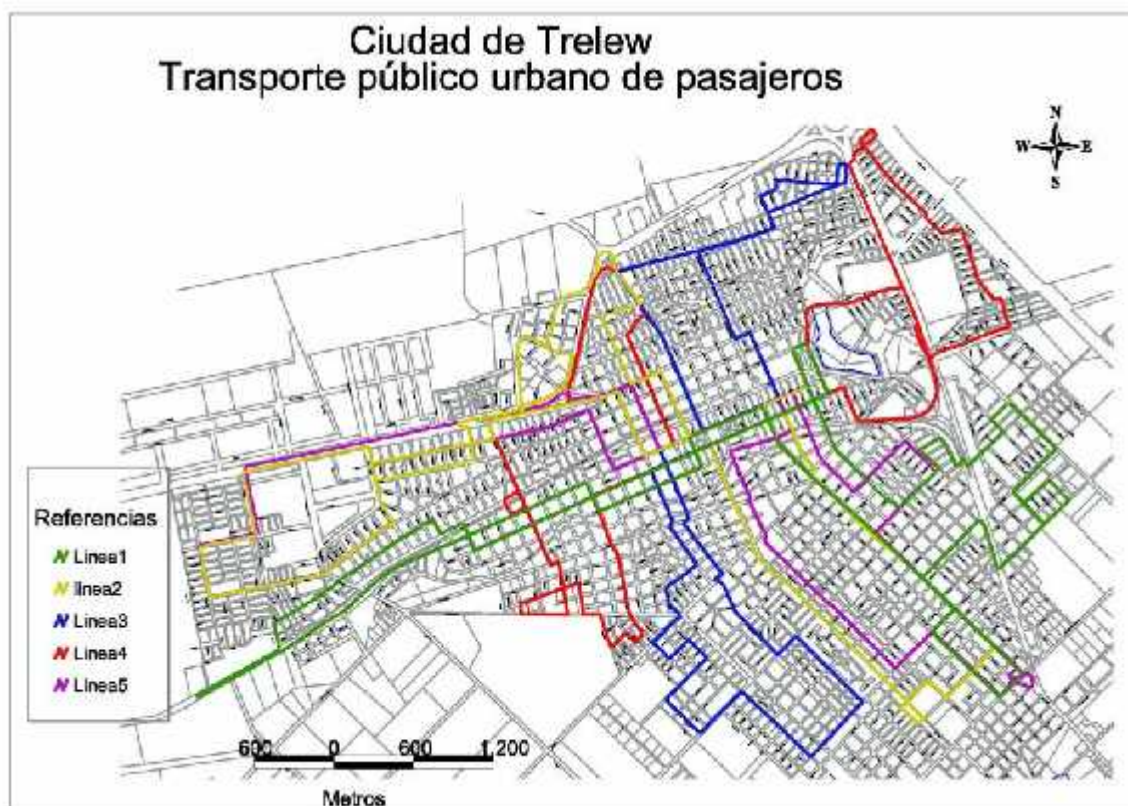
En diciembre de 2008 mediante la Ordenanza Municipal de la Ciudad de Trelew N° 011142 se crea una **Comisión revisora del Contrato de concesión del transporte urbano de pasajeros prestado mediante ómnibus en la ciudad de Trelew**, “...que estará integrada por cuatro (4) representantes del Concejo Deliberante –dos por la mayoría y dos por las minoría-, tres (3) representantes del Departamento Ejecutivo Municipal, dos (2) por el Organismo Municipal Regulador de los Servicios Públicos (OMRESP) y uno (1) por la empresa prestadora del servicio: la firma Transporte El 22 SRL...” “... la Comisión... tendrá por función la revisión integral del contrato de concesión ...y muy especialmente la revisión de la tarifa vigente... debiendo proponer,... todas las modificaciones necesarias tendientes a otorgar sustentabilidad al servicio, garantizándose la equidad en las contraprestaciones”.

En 2015 previo al vencimiento del plazo establecido para la concesión se dictó la ORDENANZA N° 12205 que expresa entre otras cuestiones: “....*Que ante la inminente finalización del contrato de referencia, y por haber prestado el servicio la concesionaria en las condiciones de eficiencia y regularidad que dan cuenta los informes de los organismos de control, resulta necesario proceder a la extensión de dicho servicio por un plazo que se estima en 7 (siete) años, el que será otorgado por el poder concedente en las mismas condiciones...*” “....**ARTÍCULO 1ro.):** *EXTIÉNDASE hasta por el término de siete (7) años, contados a partir del 14 de marzo de 2016, el Contrato de Concesión del Servicio Público de Autotransporte Urbano de Pasajeros prestado mediante Ómnibus en la Ciudad de Trelew por la Empresa de Transportes "EL 22 SRL", en las condiciones actualmente vigentes y cuyo vencimiento contractual opera el 13 de Marzo del año 2016...*”

La empresa presta el servicio mediante cinco líneas con recorridos diferentes cubriendo prácticamente la mayoría de los barrios de la ciudad. Si bien, tiene un proyecto para ampliar el servicio y así cubrir todos los

INFORME DE AVANCE

sectores de la ciudad, éste se encuentra demorada a causa de dos problemáticas: la primera refiere a un aumento en el tiempo de recorrido que incrementaría el tiempo de espera de los usuarios, provocando la necesidad de incorporar nuevas unidades; la segunda, surgiría del incremento de los costos debido a la mayor utilización de los factores por el aumento del kilometraje. Tomándose en cuenta a partir de esto que resultaría ilógico por ejemplo ampliar el recorrido para beneficiar a 300 nuevos usuarios, y se perjudiquen a otros 2000 usuarios permanentes.



Fuente: Erbllich, Cristina Adriana El proyecto SIG se ha confeccionado con cartografía en formato DWG (Autocad) provisto por la Municipalidad de Trelew. El mismo se ha convertido en coberturas shapes y georreferenciado a fin de compatibilizarlo con coberturas provistas por la Empresa de transportes, facilitadas por la Lic. Ana Karina Martínez.

Recientemente la empresa invirtió en la compra de 2 (dos) nuevas unidades equipadas y amoldadas para personas con capacidades diferentes; Siendo ésta la primera empresa de la provincia del Chubut en innovar

Todos los espacios contemplados en el presente formulario son una guía para el investigador, de considerarlo necesario puede agregar el espacio que crea conveniente en cada ítems.

INFORME DE AVANCE

sobre este tema.

Durante el año 2014 la empresa cubría el 75% de sus costos mensuales con subsidios otorgados por el Estado Nacional, Provincial y Municipal. La incidencia de cada uno sobre el total de los mismos es: de 56%, 19,32 % y 24,68 % respectivamente. Si bien estos subsidios son percibidos por la entidad, dicha ayuda monetaria es otorgada para beneficiar a los usuarios; permitiéndole de esta manera a la empresa la implementación de bonos diferenciales (estudiantes, jubilados, etc.). Fuente: Entrevista realizada al Sr. Marcelo Gómez, empleado de tránsito de la Municipalidad.

PRESTACIÓN DEL SERVICIO

“El 22 S.R.L.” cuenta con 5 líneas, con un total de 27 unidades funcionando continuamente y 5 unidades de refuerzo que trabajan todos los días en horarios pico. El recorrido comienza a las 05.30hs y finaliza a las 23.30hs, cada una cuenta con un recorrido diferente, pero todas convergen en la Terminal de Ómnibus y en la Plaza Independencia.

Las unidades inician y concluyen su recorrido en las instalaciones de la empresa ubicada en San Martín y México de Trelew, donde se resguardan las unidades. Concluida la jornada laboral, los vehículos al llegar al galpón son desinfectados y desodorizados para estar disponibles al día siguiente.

INFORME:

La unidad ejecutora ha utilizado como fuente de información para el desarrollo de esta Línea, información surgida de trabajos de investigación de cátedra realizado por estudiantes de las Facultades de Ciencias Económica y de Humanidades y Ciencias Sociales; para cuyo desarrollo se recurrió a la implementación de entrevistas y encuestas por parte de los mismos orientadas por la docente responsable de las materias Perspectiva Espacio Temporal de la Economía Argentina y Geografía Política respectivamente.

ELBRICH, Cristina: (2013) “Transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Trelew. Visión actual desde la perspectiva de los usuarios” Facultad de Humanidades y –Ciencias Sociales.

ALMADA, Belén y otras. (2014) “Transporte urbano de Trelew” Facultad de Ciencias Económicas.

MARTINEZ, Celeste y **MARCHAN**, Julieta (2014) “Análisis de las perspectivas de la demanda sobre el servicio urbano de pasajeros en la Ciudad de Trelew. Antecedentes. Características.” Transportes “El 22 S.R.L. Facultad de Ciencias Económicas.

Todos los espacios contemplados en el presente formulario son una guía para el investigador, de considerarlo necesario puede agregar el espacio que crea conveniente en cada ítems.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PATAGONIA SAN JUAN BOSCO
SECRETARIA DE CIENCIA Y TÉCNICA

INFORME DE AVANCE

Dada la cantidad de personas que utilizan el sistema (alrededor de 2000 por línea de transporte/día) se tomó una muestra con la finalidad de evaluar el instrumento diseñado a los fines de la obtención de la información, verificar su efectividad y realizar los ajustes necesarios constituyéndose en una prueba piloto de donde por extensión surgen algunas conclusiones de la investigación. (Ver Anexo I)

A modo de conclusión:

Tal como se ha expresado en los resultados obtenidos de la encuesta-piloto, la percepción de los usuarios refleja una cierta “resignación” a las condiciones que ofrece el servicio, entendiendo que les ofrece la posibilidad de trasladarse y cumplir con ciertos objetivos inmediatos. No se perciben cuestionamientos profundos. Lo cual permite caracterizar al usuario como un actor pasivo-receptor que acepta la prestación y la entiende como tal: un medio para desplazarse.

En el caso de Trelew, tratándose de un servicio monopolizado por una sola empresa se encuentra anulada la libertad de elección, elemento fundamental que estimularía la competencia en la oferta, obligando al prestador a mejorar las condiciones del servicio.

Puede afirmarse entonces que el usuario del servicio de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Trelew reconoce la movilidad como una necesidad, pero no la percibe como un derecho. La conciencia de ese derecho define la demanda. Por lo cual, en una aproximación a priori, no podría definirse al usuario como un sujeto “demandante”.

Es decir que no basta con ofrecer una prestación. Un servicio público implica “demanda”, la cual está asociada a las estrategias, motivaciones, valores y prácticas de los individuos. La demanda proviene de la apropiación efectiva del espacio y las limitaciones provenientes de los condicionantes sociales y técnicos.

Surge de estas apreciaciones la necesidad de indagar en la percepción de los usuarios aspectos como: estrategias, motivaciones, valores, prácticas de los individuos, dimensiones del espacio percibido, la representación social que tienen los modos de transporte, la sociabilidad del espacio público, las competencias de los sujetos, entre otras cuestiones. (Blanco: 2014). Elbrich. C.

BLANCO, J. y otros. (2014). Movilidad, apropiación y uso del territorio: una aproximación a partir del caso de Buenos Aires. XIII Coloquio Internacional de Geocrítica. El control del espacio y los espacios de control. Barcelona, 5-10 de mayo de 2014. Disponible en:

Todos los espacios contemplados en el presente formulario son una guía para el investigador, de considerarlo necesario puede agregar el espacio que crea conveniente en cada ítems.

INFORME DE AVANCE

<http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2014/Jorge%20Blanco.pdf>

CARDOZO, O.D., GOMEZ, E.L. y PARRAS, M.A. (2009). Teoría de Grafos y Sistemas de Información Geográfica aplicados al Transporte Público de Pasajeros en Resistencia (Argentina). Revista Transporte y Territorio N° 1, Universidad de Buenos Aires. ISSN: 1852-7175. pp. 89-111. Disponible en www.rtt.filo.uba.ar/RTT00105089

IRUSTA, Delia y RODRIGUEZ, Lidia “Aportes para el estudio del desarrollo urbano de Trelew” Informe Final del Proyecto PID/CONICET “Migraciones y desarrollo urbano en Trelew 1993

ROCCATAGLIATA, J. A. Coordinador (1988) “Geografía General y sus marcos Regionales Cap. 6 Los Transportes y las Comunicaciones. Editorial Planeta, Buenos Aires

V) TRANSFERENCIA DURANTE EL PERIODO INFORMADO: (Ordenar el material, según el siguiente esquema, adjuntando documentación probatoria).

- **Libros** (Autor/ es; título; año publicación y Editorial, número de páginas; ISBN)
- **Capítulo del Libro** (Autor /es; título del capítulo; título del libro; Editor /es; año publicación y Editorial; ISBN, N° de páginas)
- **GÓMEZ, Ana María y otras “Trelew: conflictos y potencialidades, una propuesta para orientar las políticas municipales” Parte 1**, publicada en el **libro de Resúmenes** de las VI Jornadas Patagónicas de Investigación y I Jornadas de Extensión en Ciencias Económicas, ISBN N° 978-987-1937-19-6; realizadas en la Delegación Académica Esquel de la Facultad de Ciencias Económicas UNPSJB, durante los días 3 y 4 de septiembre de 2015.
- **GÓMEZ, Ana María y otras “Trelew: conflictos y potencialidades, una propuesta para orientar las políticas municipales”, Parte 1. CD Trabajos Completos** VI Jornadas Patagónicas de Investigación -I jornadas Patagónicas de Extensión en Ciencias Económicas (2015) – ISBN 978-987-1937-52-3
- **GÓMEZ, Ana María y otros “Problemas y potencialidades detectados mediante procesos participativos en la ciudad de Trelew”** presentado en las V Jornadas Patagónicas de Investigación en Ciencias Económica- Facultad de Ciencias Económicas- Transferencia y Difusión de Investigaciones de la FCE-Realizadas en Comodoro Rivadavia durante los días 04 y 05 de Septiembre de 2014. Publicada en el libro de Resúmenes ISBN N° 978-987-1937-35-6.

Todos los espacios contemplados en el presente formulario son una guía para el investigador, de considerarlo necesario puede agregar el espacio que crea conveniente en cada ítems.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PATAGONIA SAN JUAN BOSCO
SECRETARIA DE CIENCIA Y TÉCNICA

INFORME DE AVANCE

- **Publicaciones en Revistas** (Título del Trabajo; Autores; Nombre de la Revista; Año; N° de páginas; ISSN; Estado del Trabajo *)
- a) Internacionales:
- b) Nacionales:
- c) Sin Referato:

*Estado del Trabajo: PUBLICADO; EN PRENSA; ACEPTADO; EN EVALUACIÓN.

- **Presentaciones en Reuniones Científicas** (Autor / es; título trabajo, nombre del evento, lugar, año, tipo de presentación, número de página; si correspondiere consignar con o sin referato).
- Internacionales:
- Nacionales: X
- **GÓMEZ, Ana María y otras** “Trelew: Conflictos y Potencialidades, una propuesta para orientar las políticas municipales”, Parte 2. (Ponencia) presentada en el V Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas, Universidad Nacional del Comahue, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, Departamento de Geografía. (2015) *ISBN en trámite*, 15 pág.
- **GÓMEZ, Ana María y otras** “Trelew: conflictos y potencialidades, una propuesta para orientar las políticas municipales”, Parte 1. CD Trabajos Completos VI Jornadas Patagónicas de Investigación -I jornadas Patagónicas de Extensión en Ciencias Económicas (2015) – ISBN 978-987-1937-52-3
- **GÓMEZ, Ana María y otros** “Problemas y potencialidades detectados mediante procesos participativos en la ciudad de Trelew“ Ponencia presentada en las V Jornadas Patagónicas de Investigación en Ciencias Económica- Facultad de Ciencias Económicas- Transferencia y Difusión de Investigaciones de la FCE-Realizadas en Comodoro Rivadavia durante los días 04 y 05 de Septiembre de 2014.
- **Conferencias Dictadas** (Título; lugar; evento; fecha)
- **Divulgación y Extensión.**
- **Convenios de Transferencia de Información y/o Tecnología.**
- **Otro tipo de transferencia al medio socio-económico y/o educativo.**

Todos los espacios contemplados en el presente formulario son una guía para el investigador, de considerarlo necesario puede agregar el espacio que crea conveniente en cada ítems.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PATAGONIA SAN JUAN BOSCO
SECRETARIA DE CIENCIA Y TÉCNICA

INFORME DE AVANCE

RODRIGUEZ, Lidia “Encuentro sin murallas” organizado por CEPA Centro de Estudios para la proyectación del ambiente. Encuentro regional , Mar del Plata 2014

9. Informes inéditos (todas la documentación de éste ítems, debe ir firmada y con constancia de fecha ó en formato digital que no admita modificaciones y/o alteraciones)

10. Otras transferencias que considere de interés.

VI) FORMACIÓN DE RECURSOS HUMANOS A TRAVES DEL PROYECTO: (Becarios; Pasantes; Tesistas; Ayudantes alumnos de investigación. Indique actividad realizada, responsable/s, duración y adjunte documentación probatoria de lo informado).

Ayudantes alumnos de investigación:

- **PAURA, FERNANDA**
- **OBREQUE, ESTER**

Actividades realizadas:

- Elaboración 3 Sistemas de Información Geográfica:
 - 1) Localización de loteos realizados por Inmobiliarias sobre el plano de la ciudad de Trelew
 - 2) Identificación de Loteos según denominación comercia
 - 3) Superposición de planos de Trelew identificación de Barrios /loteos
- Excel relevamiento de Loteos en Trelew
- Informe: Recopilación de Datos sobre Loteos Inmobiliarios en la ciudad de Trelew

Responsable: Esp. Ana María Gómez

Duración 6 meses

Todos los espacios contemplados en el presente formulario son una guía para el investigador, de considerarlo necesario puede agregar el espacio que crea conveniente en cada ítems.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PATAGONIA SAN JUAN BOSCO
SECRETARIA DE CIENCIA Y TÉCNICA

INFORME DE AVANCE

VII) ACTIVIDADES FORMATIVAS y DE CAPACITACIÓN REALIZADAS POR LOS INTEGRANTES DE LA U.E.: (Asistencia, pasantías realizadas, becas obtenidas, cursos y carreras de posgrado en curso ó finalizadas durante el período informado. Especifique lugar, fecha, organizadores y/o responsables (de corresponder), resultado de exámenes de cursos o carreras realizados (de corresponder) y adjunte documentación probatoria de lo informado)

Asistencia a reuniones científicas

GÓMEZ, Ana María

V Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas, realizado en la ciudad de Neuquén desde 23 al 26 de septiembre de 2015. Universidad Nacional del Comahue, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, Departamento de Geografía

VI Jornadas Patagónicas de Investigación y I Jornadas de Extensión en Ciencias Económicas, ISBN N° 978-987-1937-19-6; realizadas en la Delegación Académica Esquel de la Facultad de Ciencias Económicas UNPSJB, durante los días 3 y 4 de septiembre de 2015.

V Jornadas Patagónicas de Investigación en Ciencias Económica- Facultad de Ciencias Económicas- Transferencia y Difusión de Investigaciones de la FCE-Realizadas en Comodoro Rivadavia durante los días 04 y 05 de Septiembre de 2014

INALAF, Raquel

V Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas, realizado en la ciudad de Neuquén desde 23 al 26 de septiembre de 2015. Universidad Nacional del Comahue, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, Departamento de Geografía

Cursos y carreras de posgrado:

INALAF, Raquel

Especialización Docente en Ciencias Sociales. Programa Nuestra Escuela. (PNFP) Componente II. Autorizado por el Ministerio de Educación de Nación- Resolución INFOD N° 257/15- Componente II.

Módulos del cuatrimestre en curso: 2015.

A cursar en el primer bimestre:

- ☒ Módulo Introductorio. - **Aprobó**
- ☒ Pensamiento Pedagógico Latinoamericano - **Aprobó**

A cursar en el segundo bimestre:

Todos los espacios contemplados en el presente formulario son una guía para el investigador, de considerarlo necesario puede agregar el espacio que crea conveniente en cada ítems.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PATAGONIA SAN JUAN BOSCO
SECRETARIA DE CIENCIA Y TÉCNICA

INFORME DE AVANCE

- ☒ Las transformaciones sociales en el mundo contemporáneo. – **Cursando**

Diplomado en Geopolítica y Defensa Latinoamericanas

Institución que titula:

Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires (FFyL-UBA)

Programa Latinoamericano de Educación a Distancia en Ciencias Sociales del Centro Cultural de la Cooperación Floreal Gorini (PLED-CCC)

- ☒ América Latina y el Caribe en la geopolítica imperial: **Aprobada**
- ☒ La estrategia norteamericana en el Cono Sur: desafíos de una Doctrina Suramericana de Defensa frente a un nuevo escenario político regional: **Aprobada.**
- ☒ Extractivismo y resistencias sociales en Nuestra América: conflictos en torno a los bienes comunes y horizontes emancipatorios : **Cursando**
- ☒ El agro en América Latina: historia, conflictos y debates: **Cursando.**

VIII) DIFICULTADES ENCONTRADAS:

- **de acceso a la información**
- **problemas de articulación del equipo que conforma la Unidad Ejecutora**

IX) MODIFICACIONES REALIZADAS (en base a lo informado en el inciso VIII) y de corresponder, describa y justifique modificaciones que se realizaron para el período informado)

X) FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO: (Indique fuente, monto y porcentaje de cobertura de las necesidades del Proyecto con cada fuente de financiamiento)

Se utilizó y rindió el financiamiento otorgado por la UNPSJB

XI) OTRAS OBSERVACIONES DE INTERES (interacciones con otros grupos, etc.)

Todos los espacios contemplados en el presente formulario son una guía para el investigador, de considerarlo necesario puede agregar el espacio que crea conveniente en cada ítems.