

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

**INFORME DE AVANCE**

**I) DATOS GENERALES:**

- Informe de Avance: **AÑO 2013**
- N° de Informe de Avance (Primero)
- Período informado: Desde (mes/año) 07/2013 Hasta (mes/año): 07/14
- Fecha de Alta del Proyecto: 01/07/2012
- AVAL: Resolución “Consejo Superior” N° R/7127/2012      ALTA: Disposición SCT N° 012/2012
- Duración del Proyecto (en años): tres (3)
- Prórrogas obtenidas (indique, de corresponder, qué tipo y período de prórroga; número de Disposición de SCyT otorgando la misma):

**II) IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO:**

Proyecto N° 952	<b>Título: Lineamientos para el Ordenamiento Territorial de Trelew</b>		
* Incentivo N° NO			
Área Temática: Ciencias Sociales (Infraestructuras y ordenación del territorio Estructuras y relaciones sociales)		Palabras Claves: Ordenamiento territorial, gestión municipal, desarrollo sustentable, participación ciudadana.	
Univ.:NPSJB	Facultad: Ciencias Económicas	Sede: Trelew	

\* Si el Proyecto no está Incentivado, coloque **NO**.

<b>Director:</b> GOMEZ, Ana María	E-mail: agomezvisciarelli@gmail.com
<b>Co Director:</b> GUTIERREZ AZPARREN, Mariano	E-mail: mariano_gutierrez@yahoo.com
<b>Resp. In Situ:</b>	
<b>Unidad Ejecutora (U.E):</b>	
BABINO, Enrique	E-mail: ebabino@egempresaria.com.ar
BECCARIA, Claudia	E-mail: cabeccaria@yahoo.com.ar
GALLARDO, Lorena	E-mail: lorygallardo66@hotmail.com
INALAF, Raquel	E-mail: raquel_profe@live.com
OBREQUE, Ester	E-mail: ester_obreque@yahoo.com.ar
PAURA, Fernanda	E-mail: fpaura@gamil.com
RODRIGUEZ, Lidia	E-mail: lnoemir@gmail.com
VERNIERI, Esteban	E-mail: estebanvernieri@yahoo.com

Para manejarse dentro de la Tabla, entre celda y celda, utilice la tecla Tab. Al igual para crear más renglones en caso de que no fueran suficientes.

**III) RESUMEN** (Realice una breve descripción del Proyecto, indicando claramente OBJETIVO/S GENERAL/ES del mismo y METAS para el período informado)

El presente proyecto de investigación tiene como objetivos generales **Indagar** sobre los procesos de ordenamiento territorial de la ciudad de Trelew, a partir de los cambios ocurrido en los últimos 30 años, y **proponer** al municipio y otros organismos no gubernamentales lineamientos de ordenamiento territorial para la ciudad de Trelew.

Nuestra propuesta de Ordenamiento Territorial de la ciudad de Trelew, como se propuso inicialmente, se planteará desde una visión de futuro, de largo plazo, multidisciplinar y multisectorial que trascienda a los tiempos políticos y defina un proyecto de desarrollo integral con mayor cohesión social, donde la ciudad sea producto de una construcción consensuada, mediante la articulación de una doble interpretación, técnica y de los actores sociales, en pos de un proyecto colectivo. Sobre la base de una planificación estratégica socialmente inclusiva y flexible.

En función con las metas:

- a) Capacitar a la Unidad ejecutora en el estudio del proceso de urbanización de la ciudad de Trelew como un proceso de construcción territorial,

**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**

- b) Construir la caracterización territorial de la ciudad de Trelew a partir de los subsistemas seleccionados.

Se realizó un diagnóstico preliminar considerando los subsistemas natural, urbano-regional, social, legal-institucional, económico y ambiental. Se trata de una investigación descriptiva explicativa sobre la base de datos secundarios.

Para conformar el diagnóstico territorial integrado de la ciudad y su entorno, actualmente hemos seleccionado actores clave representativos de la sociedad local y a través de distintas estrategias metodológicas –talleres y entrevistas personalizadas- nos proponemos recuperar la mirada y las acciones de los actores involucrados desde una visión prospectiva en relación a *Problemas* -posibles estrategias de soluciones y actores /organismos responsables- y *Potencialidades*. Se han diseñado los instrumentos para concretar las mencionadas acciones –ver Anexo V.

**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)

Para cumplimentar con la meta b) del presente proyecto se caracterizaron los distintos subsistemas: natural, social, legal-institucional, económico, urbano regional y ambiental realizando de este modo un diagnóstico preliminar, para posteriormente poder realizar un Diagnóstico Territorial Integrado de la ciudad de Trelew, para lo que se requiere la participación activa de actores clave, tarea que se encuentra en proceso de elaboración.

**SUBSISTEMA NATURAL**

**1. CLIMA**

**1.1. Generalidades**

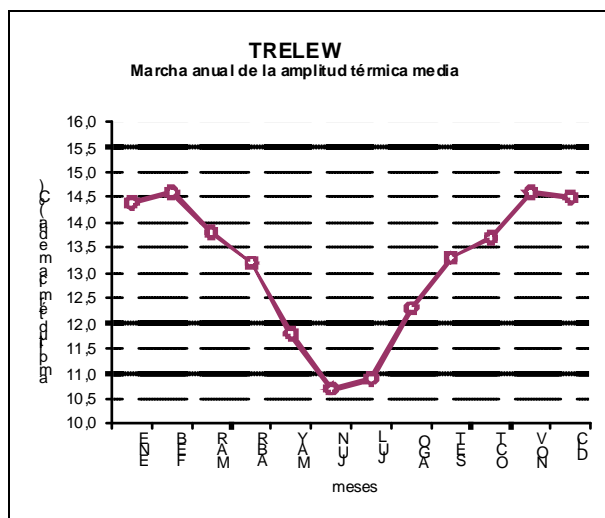
Según el informe "1900 - Centenario de la estación meteorológica de Trelew - 2000", elaborado por la Dirección Técnica del Servicio Meteorológico Nacional, las características climáticas más relevantes de la ciudad de Trelew, situada a unos 25 km de la costa atlántica patagónica, en el valle inferior del río Chubut, a 43° de latitud sur y a 39 m sobre el nivel medio del mar, son:

- aridez,
- relativa sequedad del aire y
- elevada frecuencia de vientos del sector oeste, particularmente fuertes en verano.

Esta conjunción determina el clima "árido patagónico" en el que los vientos del oeste y la cordillera de Los Andes se aúnan para dejar esta porción del territorio argentino casi sin influencia oceánica, tanto del Pacífico como del océano Atlántico.

**1.2. Régimen térmico**

Por su ubicación geográfica, el clima de Trelew adquiere rasgos continentales, que se reflejan en la elevada amplitud térmica diaria, del orden de 10°C en el invierno y de 15°C en el verano. No obstante, debido a su posición cercana a la costa, ocasionalmente la brisa de mar logra penetrar en la ciudad durante el verano, disminuyendo esta amplitud.



Fuente: Servicio Meteorológico Nacional

**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

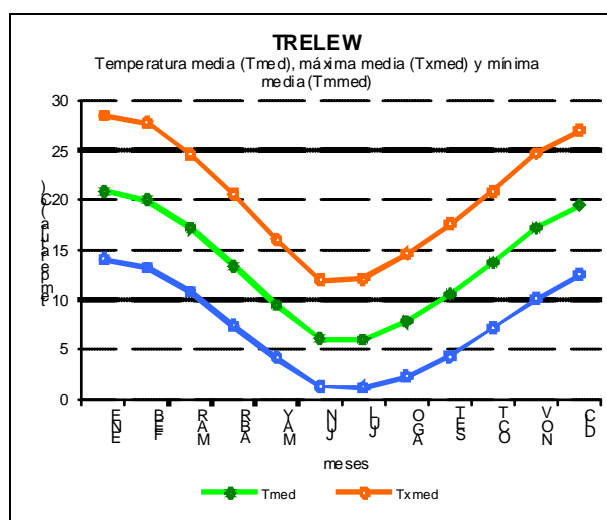
## INFORME DE AVANCE

El régimen térmico se caracteriza por una onda anual simple que presenta un mínimo en julio, con una temperatura media del orden de 6°C, y un máximo en enero, con un valor medio de 21°C.

Durante el verano, el tiempo se presenta caluroso al mediodía y en las primeras horas de la tarde, siendo las mañanas y tardes templadas y las noches agradables a frescas. En promedio, la temperatura máxima estival oscila entre 27°C y 29°C, mientras que la mínima estival oscila entre 12°C y 14°C. No obstante, durante esta estación del año, en casos extraordinarios, las marcas térmicas pueden superar los 40°C -.

Durante el invierno el tiempo se presenta frío durante el día, con noches muy frías. En promedio, las temperaturas máximas oscilan entre 12°C y 15°C mientras que las mínimas lo hacen entre 1°C y 2°C.

La presencia de fuertes y persistentes vientos del oeste hace que la sensación de frío sea mayor que lo que indica el termómetro, lo que se manifiesta en valores bajos de sensación térmica.

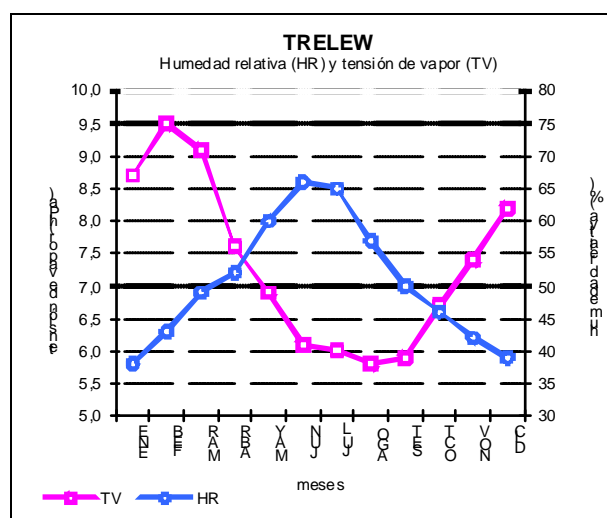


Fuente: Servicio Meteorológico Nacional

### 1.3. Régimen hídrico

La humedad relativa es particularmente baja en verano (aproximadamente 40%) y se eleva en los meses centrales del invierno a valores cercanos a 65%. El promedio anual es de 51%.

Contrariamente, la tensión de vapor alcanza un máximo (9.5 hPa) a fines del verano y un mínimo en el mes de agosto (5.8 hPa), siendo el promedio anual de apenas 7.3 hPa, confirmando la mínima influencia marítima en esta región.



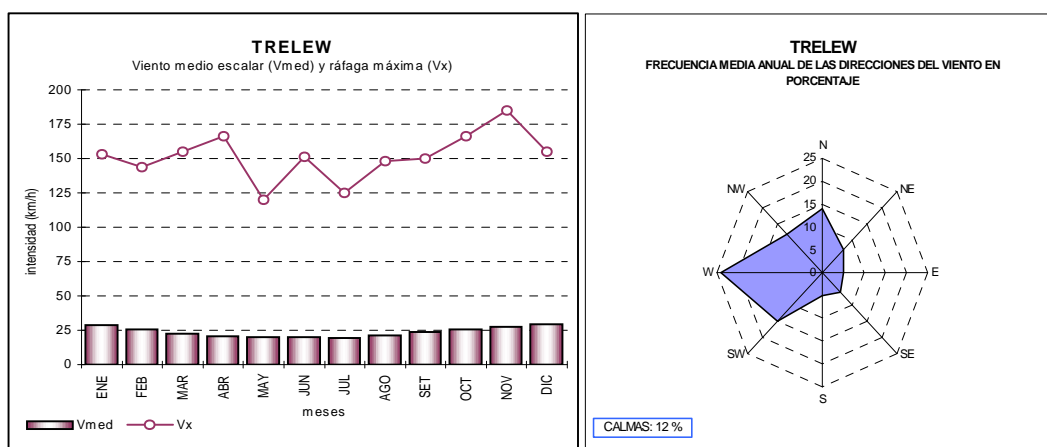
Fuente: Servicio Meteorológico Nacional

**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

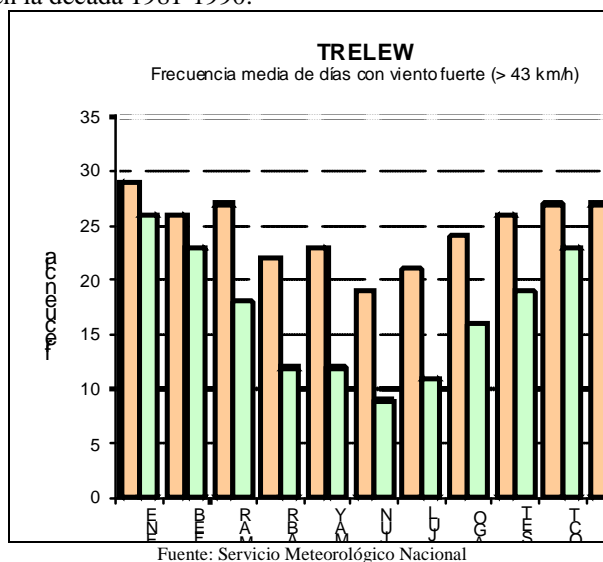
### 1.4. Régimen de vientos

En promedio, la intensidad del viento es máxima en verano, con valores cercanos a 25-30 km/h, siendo la dirección oeste la que prevalece durante todo el año. Como se puede observar en el polígono de frecuencias, el número anual de calmas es del 12 %. A su vez, el número medio de días al año en los que se registran vientos fuertes (superiores a 43 km/h) en algún momento del día oscila entre 200 y 350, pudiendo ocurrir vientos rafagosos muy intensos (con velocidades superiores a 120 km/h) durante todo el año, en particular, durante la primavera.



Fuente: Servicio Meteorológico Nacional

El siguiente gráfico muestra una disminución de la frecuencia de ocurrencia de vientos fuertes en los últimos años, con respecto a lo observado en la década 1981-1990:



Fuente: Servicio Meteorológico Nacional

### 1.5. Régimen pluvial

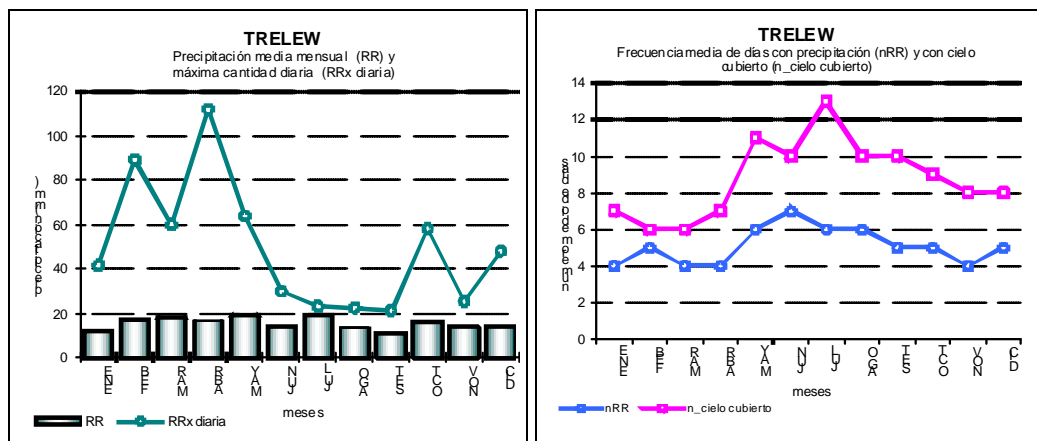
En cuanto a las precipitaciones, Trelew totaliza apenas unos 200 mm al año repartidos, en promedio, en 60 días, donde la máxima frecuencia corresponde al invierno. En cuanto al régimen anual de las precipitaciones, éste presenta un máximo principal en mayo y máximos secundarios en julio, marzo y octubre. A pesar del bajo total anual, en más de una oportunidad se han registrado totales diarios importantes de precipitación que, incluso, han superado al valor medio mensual. El máximo valor diario fue igual a 112 mm y tuvo lugar el 23 de abril de 1998 (año Niño).

La frecuencia media de días con precipitación igual o superior a 0.1 mm es máxima en el invierno (6 a 7 días al mes, en promedio) y mínima a fines de la primavera y comienzos del otoño (4 días al mes, en promedio). La marcha de la frecuencia de días con cielo cubierto acompaña muy ajustadamente a la de precipitación.

**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**



Fuente: Servicio Meteorológico Nacional

La ocurrencia de nevadas, se presenta con muy baja frecuencia y sólo en el período comprendido entre mayo y agosto, en total concordancia con la escasa precipitación. La máxima frecuencia observada, propia del mes central del invierno, apenas alcanza a 3 días.

Las frecuencias medias de días con tormentas y granizo son bajas: 8 días y 2 días al año, respectivamente. Este hecho se debe a, que las temperaturas y la humedad disponibles no permiten el desarrollo de los procesos convectivos de importancia.

## 2. GEOMORFOLOGIA

### 2.1. Geomorfología general

De acuerdo al "Estudio de Impacto Ambiental de las Obras de Control de Inundaciones de la ciudad de Trelew", presentado en el año 2007 por la Municipalidad de Trelew a través de la Secretaría de obras y Servicios Públicos, la ciudad de Trelew se ubica sobre la margen norte de la planicie de inundación del valle inferior del río Chubut, a unos 25 km de su desembocadura. Los dos principales factores condicionantes del medio son el cauce del río al Sur, y la terraza superior al Norte donde comienza la meseta.

En el medio urbano es posible definir tres sectores:

**Zona de fondo de valle:** Esta zona, se desarrolla entre la margen del río y la traza del canal de riego (Canal Principal Norte) cuya traza original es coincidente con las calles Inmigrantes - Honduras. Dentro de los límites de la planta urbana actual, este canal fue entubado siendo su recorrido, el de la Av. Rawson y Sur de la Laguna. Se caracteriza por la mala calidad de los suelos para fundaciones de edificios y construcción vial, con arcillas expansivas y alto grado de agresividad por sales y sulfatos. Se agrega la presencia de la napa freática sumamente alta. Es una zona de escaso gradiente, sin posibilidades de desagües superficiales por gravedad; ello, sumado a la poca permeabilidad de los suelos, provoca la acumulación de las aguas de lluvia. Esta situación, en cierta forma, es moderada por el efecto de evaporación producido por los vientos.

**Zona de faldeo:** Comprende el área de bardas al Norte de la ciudad, limitada por las calles Honduras - Inmigrantes y la Ruta 25. Se caracteriza por la buena calidad de suelos para fundaciones edilicias y construcción vial y excelente topografía para drenajes superficiales y subterráneos. Se observa la presencia y/o afloramiento de toba, lo que confiere ventajas por la mayor resistencia para fundaciones, pero asimismo origina mayores costos en la construcción de infraestructura subterránea. El micro relieve se caracteriza por ser accidentado, con pendientes pronunciadas y manto de ripio superficial.

**Zona de meseta intermedia:** Se ubica al Norte de la Ruta 25. Topográficamente presenta suaves pendientes con posibilidades de buenos drenajes superficiales. Dadas las cotas altas permite implementar sistemas de drenajes superficiales y subterráneos eficientes. La calidad del suelo, si bien no se tienen datos precisos, se presenta como buena para fundaciones y bases de pavimento. El suelo presenta buenas condiciones para forestar con riego, bombeo mediante. Se observa la existencia y explotación de canteras que alteran la topografía, al mismo tiempo que se verifica fuerte erosión eólica.

Existe un manto superior de espesor variable de rodados de alta permeabilidad, que produce el rápido drenaje de las aguas superficiales hasta un sustrato impermeable, que conduce la napa por gravedad, con afloramientos en los sectores

**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**

aledaños más bajos, ubicados hacia el Este.

**Situación geológica y geomorfológica**

Las características geológicas de la región en estudio pueden considerarse relacionadas a dos grandes grupos:

- Roca de base o substrato
- Depósitos de origen continental y marino.

**Roca de base o substrato:** Se refiere a las formaciones geológicas aflorantes que constituyen el conjunto de rocas sobre las cuales se desarrolla el actual paisaje. En orden descendente de edad, las unidades son: Grupo Loncotrapial, Grupo Sarmiento, Patagónico- Entrerriense y Rionegrense. Los tres primeros se relacionan con el sustrato rocoso que conforma el hidroapoyo físico, ya que son las rocas sobre las cuales se ha elaborado el valle inferior del Río Chubut. La última se encuentra únicamente en las partes casi culminantes del relieve por debajo de los denominados Rodados Patagónicos, motivo por el cual se considera al Rionegrense marino de la región como integrante de las divisorias y zonas vecinas.

**Depósitos de origen continental y marino:** Las unidades se dividen en dos grandes grupos que se ubican:

- a.- por encima de la Planicie de Inundación general del valle inferior del Río Chubut
- b.- en la Planicie de Inundación

**a. Por encima de la Planicie de Inundación:** En esta zona se ubica a la totalidad de los niveles con Rodados Patagónicos que tienen expresión geomórfica, en muchos casos bien definida. En general, este grupo está caracterizado por la presencia de gravas arenosas con distinto grado de cementación e integrantes de al menos tres tipos de unidades geomórficas:

1. Mesetas
2. Terrazas Fluviales
3. Pedimentos de Flanco

1.- Mesetas: forman las divisorias más elevadas cuyo desarrollo máximo es en sentido Oeste-Este, y están integradas por una carpeta de grava arenosa, de no más de 2 o 3 metros de espesor, y cuya cementación se produce desde la superficie hacia el interior del depósito, formando una capa más o menos continua de 50 a 60 cm paralela a la superficie, aunque en forma columnar pueda prolongarse hacia abajo. Estos depósitos son de máxima carbonatación y es frecuente encontrar clastos de 1 a 2 cm de diámetro.

2.- Terrazas Fluviales: son antiguas planicies de inundación del Protoparaguay. Sus sedimentos están integrados por una grava arenosa, donde puede variar el diámetro medio de los clastos que se ubican en los términos guija, guijarro pero además suelen presentar una menor carbonatación de los depósitos, en la medida que dichas acumulaciones constituyan unidades geológicas más recientes.

3.- Pedimentos de Flanco: son las formas que se desarrollan entre la meseta y/o las terrazas fluviales o la planicie de inundación del Río Chubut. Se trata de superficies de erosión y transporte desarrolladas sobre la roca de base o sustrato, con una carpeta de sedimentos sobrepuesta integrada por una grava arenosa, con algo de cemento calcáreo superficialmente.

**b. Planicie de Inundación:** involucra a toda la zona de influencia factible de riego, comprendida entre las bardas Norte y Sur del valle inferior del Río Chubut, donde las pendientes son en términos generales menores a 1% y 2%, y cuyas tierras de alguna manera resultan para el riego. Esta planicie, es un área de geomorfología compleja, ya que se suman a la acción fluvial pasada y presente, los rasgos debidos a acción eólica, remoción en masa, acaecidos en distintos momentos de la historia geológica de la zona.

Desde el interior de la costa atlántica hacia el interior del continente, pueden distinguirse como formas, la zona de playa y los cordones litorales actuales y antiguos. Al Oeste de los cordones litorales se ubica una serie de antiguas depresiones costeras, lagunas, que se formaron con un nivel del mar ubicado más al Oeste que el actual, en algunas de estas depresiones o albuferas se ubican en las inmediaciones de la ciudad de Trelew.

Otros rasgos superficiales que se ven en la parte más importante de la Planicie de Inundación, hasta la zona de Boca Toma se vinculan con los cauces abandonados, con los conos aluviales que descienden ocasionalmente de las bardas laterales y con los remanentes de diseño de drenaje individual. También se encuentran las acumulaciones de origen eólico que caracterizan a gran parte de la Planicie de Inundación.

En la planicie de inundación se distinguen:

1.- Cauces Abandonados: corresponden a distintos momentos de la historia geomórfica, vinculados con el diseño individual del río en los momentos de producirse. Pueden diferenciarse cauces abandonados correspondientes a un diseño individual meandroso. Generalmente presentan formas de media luna o similar, típicas del estrangulamiento de

**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 ítem.**

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

**INFORME DE AVANCE**

meandros. Se observan desde la localidad de Trelew hacia el Este.

Estos cauces abandonados pronunciadamente rectos, pueden en parte deberse a momentos o tramos en que el diseño individual era anastomosado.

2.- Conos Aluviales: también denominados abanicos, constituyen el producto de la acción fluvial y el lavado de manto que tiene lugar en las cuencas que se extienden y desarrollan desde la meseta vecina hacia la Planicie de inundación.

3.- Diseño Individual de Drenaje: esta planicie de inundación puede dividirse en dos regiones bien diferenciadas, en relación con el diseño individual de drenaje que gobernó la evolución geomórfica del valle inferior del río Chubut. Un primer sector que se desarrolla hasta la localidad de Dovalon donde la distribución de grava en superficie o muy cerca de ella habla con cierta claridad de un antiguo diseño individual de drenaje anastomosado, aunque en parte se le hayan sobre puesto sedimentos finos sobre los cuales se elaboró un diseño meandroso. Un segundo sector desde la localidad mencionada hacia el Este en cambio, y coincidiendo prácticamente con la desaparición de grava en superficie, el diseño es netamente meandroso que se desenvuelve hasta prácticamente la desembocadura del río Chubut, sobre sedimentos de textura mayormente psamítica y pelítica.

4.- Acumulaciones Eólicas: se puede observar en el valle inferior del río Chubut en lo que se denomina Planicie de inundación, la presencia de sedimentos eólicos, desde el extremo occidental de la zona hasta la costa atlántica. En la región oriental y particularmente en las áreas donde se encuentran los remanentes de lagunas costeras y cordones litorales, los sedimentos eólicos han estado relacionados con el material proveniente de las playas actuales y antiguas, con una prevalencia de textura correspondiente a arena mediana a gruesa en gran parte de las acumulaciones. Pueden formar verdaderos médanos, como en la zona vecina a la costa en las inmediaciones de la desembocadura del río Chubut, o pueden constituir mantos delgados de sedimentos como los que se observan en relación con los cordones litorales y aún en las vecindades de las depresiones que correspondieron a lagunas costeras. Desde ésta zona hacia el Oeste, los sedimentos eólicos son en general de textura fina preferentemente limo y arcilla. Estas acumulaciones eólicas de textura fina resultan a veces difícil de diferenciar de aquellas de origen fluvial como las que integran albardones, que cuando están en evolución son relativamente fácil de distinguir, pero cuando se encuentran en relación con cauces abandonados el problema es más complejo. Estos sedimentos finos y medianos superficiales, se vinculan no solamente con el agua que se infiltra, sino también con aquella relacionada con ascensos capilares y movimiento de la capa freática. Los sedimentos de textura fina se encuentran en la planicie de inundación, pudiendo entonces ser en parte de origen eólico, pero parcialmente de origen fluvial, sobre todo los correspondientes a albardones o zonas de verdadera planicie de inundación del río.

### **3. FORMACIONES VEGETALES**

#### **3.1. Generalidades**

La región circundante al área en la que está asentada la ciudad, comprende formaciones fito geográficas integradas por especies autóctonas y foráneas, que varían en presencia, frecuencia y dominancia, según se trate de comunidades naturales o comunidades del área de intervención urbana.

En la ciudad, la vegetación espontánea presenta especies nativas, como Jume (Suaeda divaricada) y Zampa (Atriplex lampa), especialmente en el área baja con suelos salitrosos. Donde el tenor salino es menor o en predios mejorados, aparecen Coirones (Stipa), Quilembai (Chuquiragua avellanadae) y Alfilerillos (Erodium cicutarium), las que conviven con un variado número de especies cosmopolitas.

Otras especies típicas son la Jarilla (Larrea divaricada), Cola de Armadillo, Neneo (Mulinum spinosum), Piquillín (Condalia microphylla) y Molle (Schinus polygamus).

#### **3.2. Principales asociaciones vegetales y distribución**

La formación vegetal dominante en la zona (no específicamente en el área urbana) es el monte, representado por la estepa arbustiva o matorral, de 2 a 3 metros de altura. En las matas abiertas predomina la jarilla (Larrea divaricada), y en asociación a estas especies aparecen la pichana (Cassia aphylla), la brea, el retamo y el alpataco, de tipo arbustivo.

Existen otras comunidades adaptadas a las condiciones locales, por ejemplo en las planicies de inundación de ríos o en suelos con altas napas, prosperan bosquesillos de algarrobo, chañar, molle y sombra de toro, en los suelos salinos se presentan matorrales de vidriera y zampa, entre otros.

### **4. HIDROLOGIA**

#### **4.1. CUENCA DEL RIO CHUBUT**

La cuenca del río Chubut, tiene sus nacientes en la provincia de Río Negro, atraviesa la provincia de Chubut de oeste a este hasta desembocar en el océano Atlántico. Abarca una superficie de 53.234,48 km<sup>2</sup> (SSRH, 2002) y está contenida entre los paralelos de 41°19' y 44°21' de Latitud Sur y los meridianos de 65°01' y 71°24' de Longitud Oeste, aproximadamente. En el extremo occidental de la cuenca se hallan las sierras bajas del sector oriental de la cordillera andina (cuyas alturas apenas alcanzan los 2.000 m) de las que descienden numerosos cursos que alimentan al río Chubut. Hacia el este, separado por los valles de los ríos Chico-Chubut y Languiño, se halla el sistema de los

**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**

Patagónides - Unidad Geológica redefinida por Frenguelli en 1946- que presenta una orientación norte-sur con formas un poco más bajas y redondeadas que la cordillera patagónica. Al este del mencionado sistema, se hallan colinas suaves y mesetas generalmente cubiertas por mantos basálticos (del terciario y cuaternario) o por rodados de origen fluvio-glacial. Estos rodados también se hallan en los valles transversales a estas unidades, a los cuales convergen cañadones generalmente secos.

La cuenca está afectada por el anticiclón del Pacífico Sur distinguiéndose dos tipos climáticos. Al oeste de la isohieta de 500 mm se halla el frío húmedo que presenta frecuentes nevadas invernales y heladas a lo largo de casi todo el año. Las precipitaciones en la subcuenca del río Alto Chubut alcanzan los 1.000 mm, pero disminuyen muy rápidamente hacia el este y también hacia el sur junto con el desplazamiento de las altas cumbres hacia el oeste. La amplitud térmica anual es escasa debido a la elevada humedad relativa y la temperatura media anual es inferior a los 8° C. En los valles de la cuenca de aportes del Alto Chubut se hallan mallines con abundante vegetación.

El clima dominante en la cuenca es el frío árido y se extiende al este de la mencionada isohieta. Las masas de aire provenientes del Pacífico Sur tras haber sorteado la cordillera andina y descargado su humedad descienden sufriendo un calentamiento adiabático y dando lugar a vientos fuertes y secos como los que se presentan en la meseta Patagónica. La temperatura media anual presenta un gradiente ascendente de oeste a este desde valores que no alcanzan los 8° C hasta valores próximos a los 12° C. Las precipitaciones son escasas y oscilan entre los 100 y los 200 mm anuales. La escasa humedad relativa contribuye a una amplitud térmica considerable. En esta área la vegetación corresponde al tipo estepario y presenta dos estratos: el arbustivo, con especies como el neneo, la jarrilla y la malaspina, y un estrato herbáceo en el que dominan distintos tipos de coirón. En las mesetas de mayor altura el estrato arbustivo desaparece o se agazapa.

#### **4.2. Aspectos Hidrográficos**

El caudal del río Chubut depende de las precipitaciones que recibe en sus nacientes. Sus crecientes son torrenciales e irregulares y se presentan fundamentalmente en otoño e invierno. El estiaje corresponde al verano. El curso superior de este río abarca desde sus nacientes hasta su confluencia con el río Gualjaina, el curso medio está comprendido entre esta confluencia y la cola del embalse Florentino Ameghino y el curso inferior desde allí hasta su desembocadura en bahía Engaño.

#### **Imagen del Río Chubut**



#### **Curso superior**

El río Alto Chubut nace en el cerro Carreras (2.000 m, IGM), en territorio rionegrino. Fluye aproximadamente 130 km con dirección norte-sur por un valle profundo, casi paralelo a la divisoria de aguas con la vertiente pacífica, mientras recibe por ambas márgenes los cursos que descienden de los cerros circundantes. Fluye por gargantas estrechas labradas en lavas de color oscuro, pardo o rojizo, o en granitos grises con pendientes que oscilan en este primer tramo

**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 ítem.**



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

**INFORME DE AVANCE**

entre los 25 m/km y 6 m/km.

Antes de ingresar en territorio chubutense recibe el aporte de los arroyos Maitén y del Portezuelo por margen derecha e izquierda, respectivamente, y adopta el nombre de río Chubut. El Chubut ingresa a la provincia homónima mientras fluye paralelo a la ruta nacional N° 40. Recibe por margen derecha al emisario del lago Cóndor y desvía su rumbo hacia el este.

Tras cruzar el meridiano de los 71° de Longitud Oeste, recibe por margen derecha las aguas del arroyo Leleque, que atraviesa la localidad homónima. El Chubut fluye recibiendo pequeños cursos, generalmente intermitentes, hasta recibir por margen izquierda el aporte del arroyo Ñorquínco y del río Chico, antes y después de cruzar el meridiano de 71°30' Oeste, respectivamente.

El arroyo Ñorquínco nace en el departamento homónimo, en la provincia de Río Negro. Recibe por margen derecha las aguas del arroyo Fita Timen y mantiene una dirección sud-sudeste atravesando la localidad de Ñorquínco antes de cruzar el límite interprovincial. Recibe por margen izquierda las aguas del cañadón Fita Michi e inmediatamente aguas abajo hace su aporte por margen derecha el arroyo Cushamen, emisario del arroyo Negro. A partir de aquí, sólo recibe cursos de carácter intermitente, entre los que se destaca el cañadón Blancura, hasta desaguar en el río Chubut.

Las nacientes del río Chico se encuentran en el departamento rionegrino de Pilcaniyeu. El Chico se forma por la confluencia de los arroyos Verde y Las Bayas, emisario de los arroyos Escondido y las Capillas. El Chico fluye hacia el sur y recibe por margen derecha las aguas del arroyo Chenquenyén, emisario del arroyo Montoso. Por margen izquierda toma el aporte del emisario del cañadón Seco, el cañadón Fita - Ruin Chico, cuyas nacientes se hallan en el cerro Anecón Grande (2.010 m). Aguas abajo, el río Chico sólo recibe el aporte de cursos intermitentes entre los que se destacan el cañadón Chacal Huarruca, por margen derecha, y el cañadón Encajonado y el emisario de los cañadones del Loco y del Guanaco, por margen izquierda.

El río Chubut vira hacia el sur y recibe por margen derecha las aguas del cañadón Grande que descienden del cordón del Mogote. A partir de esta confluencia retoma su rumbo este. Confluye por margen derecha el río Gualjaina, cuyas nacientes se hallan cercanas a las de la cuenca del río Carrenleufú. El Gualjaina presenta un valle amplio y recorre una longitud aproximada de 150 km salvando una pendiente poco significativa. Bajo el nombre de río Tecka fluye primero hacia el este y luego forma una amplia curva continuando con dirección general hacia el norte. Por margen derecha, toma las aguas del emisario de la laguna Quichaura y de los numerosos cursos que descienden de la sierra de Tecka, generalmente intermitentes. Por su margen izquierda, recibe distintos cursos permanentes. Entre ellos, el arroyo Cuche cuyas nacientes se hallan en el cerro homónimo (2.020 m), el arroyo Kaquel, emisario del arroyo el Rápido, que desciende del cordón Kaquel y el emisario del lago Cronómetro. Al sur del paralelo de los 43° Sur, tras recibir por esta misma margen un curso innombrado, adopta el nombre de río Gualjaina y forma otra curva desde la que continúa con rumbo norte-nordeste.

Aguas abajo, el Gualjaina toma por margen izquierda el aporte del arroyo Lepá. Este afluente nace en el mallín del León, entre los cordones Leleque y de Esquel. Fluye con rumbo sudeste por un corto tramo y se desvía rápidamente hacia el este. Drena los cerros Vacas Muertas (1.600 m), La Buitrera (1.295 m) y Guanaco (1.849 m). Luego de recibir las aguas del arroyo de la Madera por margen derecha cambia su rumbo hacia el sudeste hasta formar un codo y tomar rumbo este que mantiene hasta desaguar en el Gualjaina. En este último tramo, el Lepá recibe por margen derecha el aporte del arroyo Montoso, emisario de los arroyos Mayoco y La Cancha. Por margen derecha, el Gualjaina sólo recibe el aporte de cursos intermitentes.

#### **Curso Medio**

El Chubut atraviesa la meseta Patagónica con un curso bastante tortuoso y presenta en Piedra Parada, a 19 km de la confluencia con el río Gualjaina, un cauce de un ancho aproximado de 80 m. Fluye hacia el este mientras recibe por margen derecha al cañadón de la Horqueta y unos pocos kilómetros aguas abajo, al cañadón de la Buitrera. A partir de esta última confluencia, el Chubut actúa como un río alóctono. Antes de ingresar en el departamento de Gastre, desvía su curso hacia el sudeste y lo mantiene hasta alcanzar el Punto llamado Paso de los Indios. Hasta el mismo, la cuenca de este río está flaqueada hacia el norte por las sierras de Huancache, Taquetrén, Garraf y de los Pichiñares y, hacia el sur, por las sierras Negra, de Cutancunú y de Lonco Trapial. Desde ellas sólo descienden pequeños cursos y se puede agregar a los ya mencionados a los cañadones de los Loros y El Bagual.

En Paso de los Indios, el Chubut retoma el rumbo este y fluye paralelo a la ruta nacional N° 25 recorriendo los valles Paso de los Indios, de las Ruinas, de los Mártires y de las Plumas.

#### **Curso Inferior**

En las inmediaciones de la localidad de Las Plumas, el Chubut presenta una curva pronunciada luego de la cual sus aguas alcanzan la cola del embalse Florentino Ameghino. Aproximadamente 15 km aguas abajo de donde conflúan los ríos Chubut y Chico se encuentra el Dique Florentino Ameghino, con capacidad de embalse de 2000 hm<sup>3</sup>. Está situado a 130 km al Oeste de la ciudad de Trelew por la Ruta Nacional N° 25 y a 15 km de la localidad de Las Chapas, en el

**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***

Departamento Gaiman.

Las funciones principales de esta obra hidráulica son el control de crecidas, la derivación de caudales para riego del valle inferior del Chubut y la generación de energía eléctrica desde el año 1968. La erogación normal del embalse se realiza por la salida que está ubicada a los 20 m del fondo y tiene una altura de 8 m. Sin embargo, cuando la cota no es suficiente para erogar de esa manera, se utilizan descargadores situados en el fondo.

Superficie (km<sup>2</sup>) 65

Volumen (hm<sup>3</sup>) 1600

Profundidad Máxima (m) 61.5

Profundidad Media (m) 24.6

Área de la Cuenca (km<sup>2</sup>) 29000

En la delimitación de cuencas hídricas superficiales realizada por la Subsecretaría de Recursos Hídricos, el río Chico fue agrupado junto con el río Senguerr en una cuenca distinta. Este curso de carácter intermitente aporta al Chubut sólo durante las fuertes crecidas del río Senguerr a través de su emisario, el lago Colhué Huapi. El embalse, que cubre alrededor de 7000 ha sobre el valle de los ríos Chubut y Chico, recibe el aporte del cañadón Berón, por margen norte, y las aguas de los cañadones Aguirre, Gutiérrez, Mallín y Carrizo y del río Chico, por margen sur.

A partir de este dique, el Chubut fluye con dirección general hacia el nordeste, al sur de la ruta nacional N° 25. El Chubut corre por los valles de Alsina y Villegas mientras el ancho de su valle crece de 500 m a casi 6 km. Tras atravesar el meridiano de los 66° de Longitud Oeste, el Chubut se subdivide en numerosos brazos y sus aguas han sido encauzadas en dos canales principales, Norte y Sur. Sus aguas son utilizadas para el riego en localidades como Dolavon, Gaiman, Trelew y Rawson.

Antes de alcanzar la localidad de Rawson, el Chubut se une en un único cauce hasta desembocar en el océano Atlántico, en Bahía Engaño. En su desembocadura presenta un cauce de 60 m de ancho y sólo 0,60 m de tirante de agua. Allí se forma una barra por la sedimentación del material en suspensión.

#### **4.3. Sistema lagunar**

La región cuenta con un sistema de drenajes naturales a partir de seis lagunas por las cuales las aguas escurren desde la meseta hasta el valle, desembocando los líquidos en la margen norte del río Chubut, en su gran mayoría, y excepcionalmente a través de cañadones que erogan en el mar. Este sistema de lagunas, bajo regímenes normales de precipitación, ha soportado los aportes de los cañadones naturales que bajan de lo más alto de la meseta.

Su origen se remonta a antiguos ingresos marinos que, una vez retirados generaron las lagunas costeras y luego lagunas alineadas. El régimen de alimentación es natural y antrópico, correspondiendo el natural a las precipitaciones y en mayor grado al aporte de agua subterránea del sistema aportada desde la margen izquierda por el río Chubut y el aporte antrópico que son las descargas pluviales y cloacales de la ciudad.

Respecto de las lagunas, la N° 1, llamada Laguna Cacique Chiquichano se halla dentro de la ciudad. La N° 2 (Laguna de la Base) conectada con la N° 1, se localiza al este de la anterior, fuera del ejido urbano y al sur de la Base Aérea Almirante Zar. Recibe los líquidos productos de lavados de filtros y decantadores de la Planta Potabilizadora de Puerto Madryn y los efluentes cloacales de la Base Aeronaval Vicealmirante Zar, en ambos casos, a cielo abierto en su último tramo. Puede descargar en la Laguna N°3. Hacia el este y en dirección paralela a la Ruta Provincial N° 7 se encuentran las Lagunas N° 3 y 4 (del Caño y del Ornitólogo respectivamente); la primera toma este nombre por la presencia del caño de descarga final del sistema colector cloacal de la ciudad de Trelew. Ambas se hallan conectadas a una mayor la N° 5. Finalmente se halla otra laguna la N° 6, de tamaño similar a la última pero no conectada a las anteriores.

**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**

**Imágenes de la Laguna Chiquichano Trelew Chubut- Argentina**



### **4.5. Drenaje subterráneo**

La profundidad de la napa en la meseta se estima mayor que 30 metros, y en el valle se ubica a unos pocos metros bajo el nivel llegando en el sector que nos ocupa a niveles menores al metro de profundidad. La napa es recargada por el río Chubut y por el exceso del riego por inundación.

El agua subterránea forma un sistema único formado por el nivel freático que se encuentra muy próximo a la superficie del suelo en toda la zona, el cual se halla intercomunicado con un nivel inferior semi confinado, que se manifiesta en algunos sectores del área.

El sentido de escurrimiento subterráneo es coincidente con el superficial, en dirección oeste-este. Es divergente desde el río, dependiendo las direcciones locales de la posición del cauce dentro de la planicie de inundación.

El Río Chubut actúa como principal fuente de recarga, y en menor medida la recarga se efectúa por precipitaciones. La descarga se realiza en las lagunas mencionadas anteriormente.

El avance continuo de la urbanización en las últimas décadas, favoreció la construcción de viviendas en áreas bajas, de escasa pendiente y próximas al río Chubut. El río muestra en la mayor parte de su curso inferior un diseño de cauce embalconado, es decir, con un nivel superior a la planicie de inundación; hecho que determina la propensión a los desbordes fluviales y como consecuencia de ello, a las inundaciones.

La ciudad ha experimentado inundaciones desde su fundación a la fecha, como por ejemplo las ocurridas en los años 1899, 1901, 1902, 1903, 1932, 1945, 1958, 1992 y 1998. La causa de las mismas ha sido la ocurrencia de precipitaciones extraordinarias, en la mayoría de los casos coincidentes con desbordes del río Chubut, con excepción de la inundación del año 1998 originada además por el desborde del sistema de lagunas del parque industrial.

**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

Las consecuencias de las inundaciones han sido, a modo de ejemplo, el deterioro de viviendas y de infraestructura urbana; la evacuación de importante número de personas y los trastornos que significa el traslado momentáneo; los daños y pérdidas materiales originados, ya sea por causa de la propia inundación o bien por robos a las viviendas que tuvieron que ser desalojadas debido al ingreso de agua. El historial y las manifestaciones del cambio climático expuestas en la intensidad de las precipitaciones de los últimos años indican la necesidad de considerar a las inundaciones como eventos de característica recurrente en la ciudad.

La ciudad, actualmente se encuentra dividida en cuarenta y tres jurisdicciones barriales (ver Anexo II Plano ciudad de Trelew) conformadas -mediante ordenanzas municipales- en diferentes años a partir de 1973. Teniendo en cuenta las condiciones topográficas sobre las que se emplazan, siete del total de éstos barrios se localizan en áreas bajas y cercanas al río (Las Margaritas, San Benito, Etchepare, Santa Mónica, Juan Manuel de Rosas, Villa Italia y Guayra), propensas a inundaciones a los que se suman un conjunto de Barrios nuevos.

### SUBSISTEMA URBANO REGIONAL

#### 1. Antecedentes históricos de la planificación en el mundo y América Latina

El periodo comprendido entre la Primera Guerra Mundial, la Crisis económica de 1929 y la Segunda Guerra Mundial, es considerado la etapa donde los sistemas de planificación alcanzaron su mayor desarrollo. En Estados Unidos con la aplicación de las políticas del New Deal, durante el gobierno Roosevelt; tuvieron como objetivo mitigar tanto la crisis económica como la conflictividad social, a partir de la intervención Estatal. Sin embargo, la planificación no fue sólo una herramienta aplicada desde el liberalismo sino que la Unión Soviética estableció los planes quinquenales que le permitieron un destacado desarrollo industrial.

Desde la II Guerra Mundial y hasta mediados de la década de 1970, muchos autores (Barciela, C. Pág.339; Middleton, Roger; pág. 3; Hobsbawm, Eric Pág. 260) consideran que fue “*la edad de oro del capitalismo*”, el Estado benefactor cumplió un rol fundamental; estuvo caracterizado por una intervención sin precedentes en la economía, para mantener el pleno empleo; mediante la provisión pública de servicios sociales universales y la responsabilidad estatal en el mantenimiento del nivel mínimo de vida, entendido como un derecho social. Según Boisier fue una etapa caracterizada por “...sistemas nacionales con economías muy cerradas, muy centralizadas y muy estatizadas...”

Para mediados de la década de los '70 los Estados desarrollados del mundo –Estados Unidos y Gran Bretaña- comienzan a bucear por nuevos contextos, debido a la situación de crisis y caída de la tasa de ganancia, implementando políticas neoliberales donde dominan sistemas supranacionales/subnacionales, economías abiertas y la búsqueda de un Estado, mínimo, el Estado Neoliberal; prevalecía la idea de evitar la competencia con el sector privado.

Sin embargo, esta situación de prosperidad no fue derramada en América Latina, la región no pudo superar el subdesarrollo. Se aplicaron diferentes enfoques teóricos e ideológicos tales como Teoría de la Dependencia en sus dos visiones marxista (Frank, Dos Santos, Quijano) y no marxista (Cardozo, Sunkel y Paz, Faletto) como la Teorías de la modernización. Respecto de esta última, en la década de 1950 Gino Germani sostenía que el desarrollo era la última etapa a la que las sociedades latinoamericanas llegarían después de completar su tránsito de sociedades tradicionales, que eran, a sociedades modernas, que iban a llegar a ser. Se aplicaron distintas políticas territoriales, todas con éxito acotado, a nuestro criterio, debido a la intensa inestabilidad política, a la crisis económica social y cultural, como a escenarios internacionales cambiantes.

En 1948 en el marco de las Naciones Unidas se había creado la Comisión Económica para América Latina (CEPAL). Raúl Prebisch, teoriza sobre la dinámica del sistema centro-periferia, presenta los desequilibrios estructurales en las economías periféricas por la actuación del nuevo centro principal, Estados Unidos, en un tono de denuncia de una situación intolerable a la que eran condenados los países exportadores de productos primarios. Este documento es considerado el manifiesto fundador de la escuela cepalina y logró una amplia difusión entre los equipos económicos latinoamericanos (Furtado, 1988: 55).

En un mundo bipolar, dentro del orden geopolítico de la guerra fría, se produce en América latina el ingreso de capitales norteamericano, y la planificación se transforma en una herramienta política.

La Revolución Cubana, significó el traslado de los conflictos de la guerra fría a América Latina y agudizó el temor a la propagación de las ideas de izquierda a la región. Como respuesta, Estados Unidos intensificó la intervención en el continente, pero a su vez se profundizaron los movimientos de resistencia en la región.

Después de la conferencia del Consejo Interamericano Económico y Social de la OEA en Punta del Este en 1961 América Latina se incorpora definitivamente a la planificación para el desarrollo económico y social, a través de la Alianza para el Progreso, programa de ayuda económica, política y social impulsado por el presidente Kennedy para la región. La planificación funcionaba como una ajustada herramienta de intervención

**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**

(Rovere, 2003: 4).

Su objetivo general era "mejorar la vida de todos los habitantes del continente"; para ello se proclamaron varias medidas de carácter social (educación, sanidad, vivienda...), político (defendiendo la formación de sistemas democráticos, según el principio de autodeterminación de los pueblos) y económico (limitación de la inflación, mejora de la balanza de pagos, siempre bajo la iniciativa privada). Para garantizar estos objetivos, Estados Unidos se comprometía a cooperar en aspectos técnicos y financieros. Tras el asesinato de Kennedy el programa fracasó, los gobiernos norteamericanos posteriores limitaron la ayuda financiera, prefiriendo acuerdos bilaterales, en los que priorizaron la cooperación militar. Cuba se opuso a firmar la carta de acuerdo final y fue expulsada de la Organización de Estados Americanos (OEA).

Los países de la región realizaron distintos intentos de integración regional supranacional en pos de establecer lazos para superar el subdesarrollo, por ejemplo la conformación de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), organismo que existió entre 1960 y 1980 y fue reemplazado por la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) creada en agosto del último año citado, es un organismo internacional constituido, en la actualidad está integrado por 14 Estados de la región. Estas organizaciones se constituyeron en los antecedentes del MERCOSUR, si bien este, al momento de su constitución los hizo sobre los siguientes principios básicos gradualidad, flexibilidad y equilibrio; en un contexto internacional diferente, la etapa de la guerra fría había llegado a su fin, y el comercio internacional se centra en bloques económicos.

Objetivos:

1. la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos
2. un arancel externo común y la adopción de una política comercial común,
3. coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales
4. armonización de las legislaciones para lograr el fortalecimiento del proceso de integración

Podemos identificar distintas visiones de la integración Regional del MERCOSUR, para 1980 las políticas de integración regional estaba basada en la búsqueda de una reestructuración del sector industrial a partir de un cambio en las relaciones comerciales; en la década 90, ese sesgo fue reemplazado por la aceleración de la liberalización comercial como un fin en sí mismo. Con la firma del Tratado de Ouro Preto en 1994, se definió un arancel externo común –AEC- y quedó conformado como una unión aduanera. Desde su creación han aumentado las ventas entre los países miembros, como hacia otros bloques y terceros países. En un contexto de globalización y formación de bloques regionales se constituyó en una estrategia de articulación al mercado mundial.

Las asimetrías en el plano económico entre los países que integran el MERCOSUR –Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y recientemente Venezuela- se traduce a los planos sociales y culturales constituyéndose en los principales obstáculos para alcanzar una integración. Actualmente muchos de los "propósitos" del proceso de integración no se han logrado en la práctica. Por eso, a pesar de su denominación no es un mercado común. Sino una zona de libre comercio o una unión aduanera imperfecta o incompleta. Esto se debe a varias circunstancias, entre otras, la liberalización del comercio intrazona en el MERCOSUR aún no es plena (por ejemplo, los sectores azucarero y automotor están exceptuados del arancel cero intrazona); la existencia de un arancel externo común –AEC- para muchas mercaderías, pero a su vez, hay numerosas excepciones (perforaciones) ya que los Estados tienen la facultad de confeccionar listas que indican qué bienes quedan exceptuados de dicho arancel, pudiendo modificarla semestralmente; podemos citar como ejemplo el acuerdo entre Argentina y Brasil 2007 para la recuperación industrial de Argentina. En el año 2010 se aprobó un código aduanero por parte de todos los miembros plenos; como el espacio en que rige una legislación aduanera común. A pesar de las dificultades, se prevé que para 2019 se constituirá como unión aduanera definitiva.

En el Siglo XXI la integración en bloques económicos es una tendencia mundial con el fin de lograr un desarrollo eficiente, equitativo y sostenible. Por tanto las debilidades del MERCOSUR deberán ser corregidas a corto plazo si se pretende arribar a la conformación de un núcleo organizador del sistema sudamericano y un interlocutor válido en el escenario internacional.

Para los años 90 América Latina, también fue arrastrada por la "ola neoliberal" sobre todo la Argentina con consecuencias nefastas debido a un proceso de desindustrialización que se venía produciendo desde mediados de la década del 70, sumado a las políticas de "privatización de empresas públicas, descentralización, desregulación económica interna, avance en la flexibilidad del mercado de trabajo, situación que generó altos niveles de desocupación" (Rapoport, Pág. 995)

**1.1. Estrategias de desarrollo económico y planificación regional en Argentina:**

**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 estrategias de desarrollo económico las analizaremos a partir de la aplicación de distintos modelos de acumulación de capital. A lo largo de la historia Argentina se aplicaron distintos modelos de acumulación de capital. El primer Modelo aplicado fue el Agroexportador (1880-1930), en esta etapa el país se incorpora a la división internacional del trabajo como proveedor de materias primas e importador de productos manufacturados. A partir de distintos ciclos de inversiones extranjeras -mayoritariamente británicas- se va conformando la infraestructura física necesaria para la exportación de bienes primarios –puertos, tendidos de redes ferroviarias, y en menor medida un lento proceso industrializador fundamentalmente “el frigorífico”. En función del proceso migratorio intercontinental, promovido por el Estado nacional, en Argentina se produce un cambios en la **estructura de la población** como resultado del proceso inmigratorio y del desarrollo económico, según lo demuestran los distintos Censos Nacionales – 1869- 1895; para 1914 la población fundamentalmente de origen europeo –italianos, españoles, franceses, suizos, sirios-libaneses, etc. se había duplica (7.900.000), si se incluyen los inmigrantes de países limítrofes el 30 % eran extranjeros. A su vez los distintos indicadores de la economía habían acompañado esa expansión (PBI, ingreso per cápita, exportaciones; como la extensión de la red ferroviaria, el área sembrada, los ingresos y gastos del Estado). La población se radicó mayoritariamente en los centros urbanos, y el crecimiento de las actividades secundarias y terciarias se constituyó en complementarias al Modelo Agroexportador de carácter tierra-intensivo, débil en cuanto a la generación de empleo. La estructura latifundista de la propiedad de la tierra, el predominio de la región litoral y sus ciudades portuarias hizo posible comprender la magnitud y la modalidad del proceso inmigratorio y sus efectos sobre el desarrollo económico. Desde el punto de vista regional, la de mayor desarrollo y diversificación productiva fue la región Pampeana, acompañada de un conjunto de economías regionales tales como el Noroeste, Noreste, Cuyo, con producciones destinadas al creciente mercado interno.

Después de la crisis económica mundial del 29/30 se materializó el pasaje de un modelo basado en la exportación de materias primas a un nuevo modelo de acumulación sustentado en la Industrialización Sustitutiva de Importaciones que se va a mantener hasta 1976. Debido a que se aplicaron distintas acciones en el proceso industrializador, para su análisis lo dividiremos en dos etapas: la primera (1930-1946) caracterizada como la etapa de la restauración conservadora y desde el 46 en adelante los gobiernos peronistas. Con posterioridad y en un proceso de adaptación a los cambios en el contexto internacional se aplicará un Modelo Aperturista/Neoliberal (1976-2001) y en la actualidad, sobre todo a partir del año 2003, un modelo con características Neo keynesiano, neo desarrollista o post convertibilidad.

En distintos cortes temporales del proceso histórico descrito, la planificación regional estuvo a cargo del Estado Nacional, ya sea por acción u omisión. Se aplicaron diversos **Planes Nacionales de Desarrollo**, que se constituyeron en una instancia de integración y consolidación de alianzas intersectoriales. Hubo diferentes intentos de planificación, según las alternancias políticas entre gobiernos democráticos y autoritarios, que a su vez, permitieron identificar periodos de auge y de decadencia en la capacidad del Estado en cuanto a la planificación del desarrollo y su posterior reemplazo por **Planes de desarrollo local**.

**A.- Modelos de acumulación de capital y Planes Nacionales de Desarrollo**

Durante la primera fase del Modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones -MISI (1930-1945). El Estado toma un nuevo rol, intervencionista, si lo comparamos con el Modelo Agroexportador; basado en la teoría keynesiana, como consecuencia de los efectos de la crisis internacional en la economía Argentina. El estado se plantea con una función anticrisis”, en relación a la política fiscal y monetaria; planificador (crea el sistema regular de impuestos a través del impuesto a los réditos); regulador (crea organismos que regulan la producción de bienes primarios Juntas reguladoras); reglamenta el sistema financiero, mediante la creación en 1935 el Banco Central (de capitales Mixtos) y Instituto Movilizador de Inversiones Bancarias -tuvo como objetivo la estabilidad monetaria; realiza inversión pública para general pleno empleo; estimula la construcción y la obra pública –entre otras la construcción de la red caminera, durante el gobierno de Justo- para reactivar el mercado interno; pero no distribuye socialmente la riqueza. El Estado fue el motor del desarrollo y la Argentina paso de tener una economía abierta a los mercados mundiales a una economía semi cerrada, mientras que la industria se transformó en el principal motor de la economía reemplazado las exportaciones de bienes del sector primario.

Para 1940, y en un contexto externo marcado por la Segunda Guerra Mundial y sus posibles consecuencias sobre la economía argentina, se dicta el Plan de Reactivación Económica, más conocido como Plan Pinedo. Este plan, tiene su valoración positiva por tratarse del primer plan integral, que propone modificar la estrategia de desarrollo. Donde los sectores más dinámicos de la economía, ya no serían los tradicionales -producción agropecuaria y el ferrocarril-; sino que planteaba la posibilidad de modificar parcialmente la estrategia de desarrollo económico, hacia las actividades industriales; ha sido considerado por algunos autores el New Deal local.

Según Ciccollella, P. “...constituyo un intento de armonizar los intereses de dos grupos contrapuestos impulsando un modelo de industrialización exportadora...”, pretendía desarrollar el sector de la construcción con gran efecto multiplicador; fomentar las relaciones comerciales con Estados Unidos y Brasil, y crear un mercado de capitales.

**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**

Sin embargo la oposición de distintos sectores, sobre todo el agroexportador hizo que el plan terminara en un fracaso político. A pesar de la situación expresada se generó un fuerte proceso de movilidad espacial de la población hacia los centros industriales sobre todo hacia los alrededores de Buenos Aires. “...El crecimiento del sector suburbano del Gran Buenos Aires fue el hecho más significativo del desarrollo industrial, no sólo por sus peculiaridades sino por las enormes consecuencias sociales y políticas que tuvo la concentración de obreros industriales en la región” (Rofman y Romero; Pág. 162). Durante la década de 1930, la mayoría de las Provincias se constituyen en expulsoras de población, por la caída de las industrias artesanales, la tecnificación del agro y el atractivo de la industrialización. Como consecuencia de los cambios explicados, comienzan a profundizarse desequilibrios regionales.

Por otro lado, la falta de liderazgos políticos, por tratarse de una etapa caracterizada por el fraude electoral y acciones represivas del Estado, dieron lugar a la aparición de un fenómeno nuevo: el Peronismo.

“Luego del fracaso político del Plan Pinedo, enmarcado en la industrialización por sustitución de importaciones alentada por la Unión Industrial Argentina con el acuerdo de la Sociedad Rural, la primera experiencia del peronismo en el poder (1946-1955) convertirá la estrategia industrialista, en política económica. El Estado promovió sin miramientos la ampliación de la industrialización sustitutiva, puso énfasis en la consolidación del mercado interno y del pleno empleo y centró sus propósitos en una nueva forma de orientar las políticas públicas hacia la “justicia social” y la “independencia económica” a través de dos planes quinquenales”. (Bernazza, Claudia Alicia, Pág. 69)

**Planes Quinquenales del Peronismo:**

**Primer Plan quinquenal (1947-1951)**

Las condiciones de post guerra permiten al Estado argentino, contar con una base material que les posibilita una “autonomía relativa” respecto de la economía mundial.

Thwitez Rey, M. (2005) plantea que para el caso Argentino, la renta agraria fue el elemento determinante para la industrialización, destinada al mercado interno y para la política de redistribución progresiva del ingreso a través del salarios, la seguridad social y la provisión de servicios públicos, a bajos precios, por parte del Estado durante esta etapa del gobierno de Perón. Los objetivos de este plan fueron:

1. Transformación de la estructura económico-social por la expansión industrial
2. Reducción de los factores de vulnerabilidad externa a través del rescate de la deuda pública y privada y la nacionalización de los servicios públicos
3. Elevación del nivel de vida de la población mediante una redistribución de la riqueza y un plan general de obras y servicios públicos referidos a sanidad, educación y vivienda.
4. Empleo de parte de las ganancias generadas por los términos del intercambio favorables, junto con las reservas de oro y de divisas acumuladas durante la Segunda Guerra Mundial, para la financiación del Programa.
5. Mantenimiento de una política nacionalista frente a los organismos internacionales de posguerra, aprovechando la coyuntura favorable.
6. Amplia movilización de los recursos nacionales, la aceleración de la capitalización industrial, el fomento de la creación de un importante mercado de consumo interno y máxima utilización de la fluidez brindada al sistema bancario, para independizarse de las fluctuaciones de la balanza de pagos.

Si bien el plan se cumplió parcialmente, Perón, gracias a la reforma Constitucional de 1949, tuvo la oportunidad de una reelección como presidente de la Argentina. Durante su segunda presidencia, la situación del país se había modificado, ya no era posible aplicar políticas redistributivas, por ello el Segundo Plan quinquenal tuvo objetivos muy diferentes:

**Segundo Plan quinquenal (1952-1957)**

Los objetivos fueron:

1. Mantener el equilibrio de precios y salarios, y estimular el desarrollo económico general
2. Un programa de inversiones estatales y privadas destinado a resolver las necesidades básicas del país en lo referente a materias primas, energía, transportes y bienes de capital
3. Proseguir con la política de sustitución de importaciones
4. Fomentar el incremento de la productividad agrícola-ganadera.
5. Conceder un papel complementario al capital y al crédito extranjero como factor de cooperación y estímulo al desarrollo económico
6. Aumentar la capacidad de importación del país a partir de una decidida política de exportaciones que generara divisas.
7. Coordinar la participación de empresarios y trabajadores en la planificación y ejecución de las políticas económicas del país, determinar el papel de la empresa privada frente al intervencionismo estatal, consolidar el cooperativismo y frenar la intermediación artificial en las actividades primarias.

Desde el punto de vista de la estructuración del territorio, se reforzó “la tendencia a la concentración de las inversiones

**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 la fuerza de trabajo en Capital Federal y el Gran Buenos Aires y en menor medida Rosario, Córdoba, Tucumán y Mendoza, incrementando las ventajas comparativas de las áreas industriales” (Ciccollella, Pablo Pág.31)  
Tras el derrocamiento de Perón mediante un golpe militar, la Revolución Libertadora, suprimió la estructura planificadora del peronismo.

**Modelo de Industrialización Sustitutiva de Importaciones, Segunda Fase (1958-1976)**

Durante el gobierno de Frondizi, que aplica una estrategia desarrollista con Álvaro Alsogaray como Ministro de Economía, se crea el Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE), con lo que se retoma la iniciativa planificadora. Sin embargo, esta iniciativa no estará ligada a íntimas convicciones, sino que será una condición para poder recibir financiamiento de los organismos internacionales de crédito y de la agencia de cooperación internacional de los Estados Unidos de América.

La propuesta desarrollista dividió internamente a la clase dominante por las diferencias surgidas entre quienes abogaban por el crecimiento bajo las pautas “modernas” de desarrollo (gran burguesía urbana o industrial) y quienes pretendían mantener la estructura productiva tradicional (gran burguesía rural). Sin embargo, estos sectores actuaban como un único bloque cada vez que la estabilidad peligraba por la presión de las demandas populares (O’ Donnell, 1977).

El Desarrollismo fue una teoría económica de origen latinoamericano, sostenía que:

- el deterioro de los términos de intercambio en el comercio internacional reproduce el subdesarrollo y amplía la brecha entre países desarrollados y países subdesarrollados.
- los países no desarrollados deben tener Estados activos con políticas económicas que impulsen la industrialización para alcanzar una situación de desarrollo autónomo.

*Cuestionaba*

- la teoría clásica del comercio internacional, apoyada en el principio de las ventajas comparativas,

*Destacaba*

- el fenómeno del deterioro de los términos de intercambio (DTI) y las transferencias de valor - que ello implica- favorece a los países industrializados y perjudica a los países con economías primario-exportadoras.

Bajo el paraguas del desarrollismo, se impulsó en Argentina una economía de enclave, es decir una región económica que se diferencia del resto de la economía que la integra, por el elevado nivel de empleo, con altos salarios, utilización de tecnología de última generación, la mano de obra especializada, alta inversión de capital y generación de remesas que son enviadas a países extranjeros.

Durante el gobierno del presente Arturo Illia, se continuó con la voluntad planificadora mediante la aplicación de una estrategia de corto plazo, basada en el estímulo de la demanda. Se elaboró Plan Nacional de Desarrollo para el quinquenio 1965 – 1969. Una buena cosecha permitió elevar el nivel de las exportaciones con saldo positivo en la cuenta corriente del Balance de Pagos. Se logró incrementar el PBI en el orden del 8% entre 1964 - 1965 con el correspondiente efecto sobre el empleo. Sin embargo no se pudo controlar el alza de los precios internos que pasaron la barrera del 30% de inflación anual entre 1965 y 1966. El gobierno trató de reaccionar con controles de precios que fueron resistidos por los empresarios, sumados a la oposición sindical que fueron erosionando el gobierno, que concluyó con un golpe de estado.

El gobierno de la Revolución Argentina, durante la presidencia del General Onganía se continúan las acciones de planificación, aunque los objetivos se centran en la ley 16.964 bajo la denominación de "Sistema Nacional de Planeamiento y Acción para el Desarrollo", enmarcada en el Estatuto de la Revolución Argentina, que puso en funcionamiento el Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE), sus satélites, el CONASE (Consejo Nacional de Seguridad) y la incorporación del CFI (Consejo Federal de Inversiones). Según el CONADE, el territorio nacional se dividiría en 8 regiones de desarrollo:

1. Patagonia
2. Comahue
3. Cuyo
4. Centro
5. Nord-oeste
6. Nord-este.
7. Pampeana.
8. Área Metropolitana de Buenos Aires.

El alto nivel de inestabilidad política, hizo insostenible los gobiernos dictatoriales de la época y por consiguiente de sus

**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**

proyectos. Después de largos años de exilio, Perón regresa al país y en su tercera presidencia lanza el Plan Trienal de Reconstrucción y Liberación Nacional 1974-1977. Según Bernazza, C.A. (2006) fue "El último intento de planificación integral del gobierno a nivel nacional" El plan pretendía estimular el crecimiento económico autónomo, se basaba en una mayor intervención del Estado para el incremento de volúmenes de producción rural y de exportaciones, sin que esto significara resignar precios accesibles para los alimentos en el mercado interno, algo incompatible en las políticas precedentes (Sidicaro, 2002); incrementar la participación del sector productivo nacional, especialmente la industria y dentro de ellas el sector automotriz; abrir nuevos mercados para exportar, con especial énfasis en los países comunistas de Europa Oriental; una redistribución regional tanto de la producción como del ingreso agropecuario incrementar la calidad de vida y mejorando la distribución del ingreso. El mecanismo previsto para concretarlo era producir ajustes salariales por encima del incremento de los precios, controlando estos últimos a través del Pacto Social. Se reforzó la legislación impositiva y financiera, facilitando la orientación del crédito hacia los sectores de interés nacional. Las leyes que se sancionaron señalaban nuevas regulaciones en materia agraria y e industrial. El plan planteaba mecanismos de legitimación, participación y comunicación. Las circunstancias políticas y económicas del país, dificultaron la concreción del Plan Trienal y luego de la muerte de Perón, el gobierno de Isabel tuvo otras prioridades más urgentes.

La llegada al poder de la última dictadura militar del S. XX deja sin efecto la aplicación de los Planes Nacionales de Desarrollo, como así también, el modelo económico sustentado en el desarrollo de la industria y lo reemplaza por un nuevo **Modelo denominado Aperturista/Neoliberal**, basado en la valorización financiera del capital (1976-2001). Desde el punto de vista de la planificación regional se inicia un proceso de cambio orientado hacia **planes de desarrollo locales**.

Según García A. y Rofman, A. (2011). En un primer momento (1976 y 1989), la estrategia de desarrollo regional se centró en la promoción fiscal nacional de las inversiones, principalmente en el otorgamiento de ventajas tributarias y arancelarias. En este lapso, resultan significativas las desgravaciones (principalmente en el IVA y en el impuesto a las ganancias), los diferimientos en el pago de tributos y las facilidades para la importación de bienes de capital. En una etapa posterior (1990 - 2001), no se ponen en marcha nuevas promociones tributarias regionales y sectoriales de carácter integral. Sino, se impulsan algunos esquemas de beneficios generales basados en instrumentos de tipo arancelario, comercial o regulatorio -por ejemplo, la sanción masiva de desgravaciones tributarias o previsionales- que sólo apuntaban a revertir en parte, el desincentivo que suponía el régimen cambiario de la Convertibilidad. Este objetivo no se ha cumplido. Peor aún, se debilitan los sistemas tributarios y previsionales tradicionales y las finanzas públicas, aumentando la regresividad del sistema fiscal. La situación descrita llevó a un proceso de desindustrialización de la Argentina.

Con la vuelta de la democracia en Argentina a partir de 1983, Alfonsín anuncio la aplicación del Plan Nacional de Desarrollo, que no se formalizó, sino que se implementaron diversos planes, entre otros sociales como, el "Plan Alimentario Nacional" (PAN), para revertir en alguna medida la situación de emergencia para afrontar el hambre y la pobreza. La distribución de cajas de alimentos se llevó a cabo a través de los municipios. Algunos autores consideran que fue una medida asistencialista y cortoplacista del Estado.

Considerando el tema de la planificación regional, desde este gobierno se promovió el traslado de la capital Federal al área integrada por las ciudades de Carmen de Patagones (Provincia de Buenos Aires) y Viedma-Guardia Mitre (Provincia de Río Negro), el proyecto tenía como finalidad descentralizar el poder político y económico del país, excesivamente concentrado en el Gran Buenos Aires, promoviendo a su vez un mayor poblamiento de la región patagónica. El proyecto se denominó "Bases para la Regionalización del Plan Nacional de Desarrollo -Región Patagónica", en cumplimiento del artículo 10 de la ley 23.512 de traslado de la Capital Federal. Hacia notar los "profundos desequilibrios regionales" que el modelo vigente hasta entonces producía "en torno del puerto de Buenos Aires y la gravitación socioeconómica de la Pampa Húmeda", sin dejar de recordar que "los objetivos y estrategias" del documento elaborado tenían "origen en la compatibilización de objetivos y estrategias nacionales y regionales, en el convencimiento de que sólo un desarrollo armónico de todas y cada una de las regiones permitirá el desarrollo integrado de la Nación como un todo".

Sin embargo los distintos problemas que debió enfrentar el gobierno de Alfonsín, tanto en el ámbito externo, por el problema de la deuda, como en el interno, en distintos frentes, entre otros con las fuerzas armadas, la Iglesia, las organizaciones de Derechos Humanos; sumado a la crisis hiperinflacionaria que llevó a la destrucción de la moneda y a la pobreza al 47% de la población. Situación, que produjo, que se adelantará el traspaso del mando al presidente que ya había sido electo, Dr. Carlos Menem.

El nuevo gobierno adoptó las medidas del Consenso de Washington (1989). El departamento de Estado de los Estados Unidos, el Banco Mundial, el FMI y el Grupo de los 7 definieron que otorgarían ayuda financiera a aquellos países 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**

aplicaran las siguientes políticas:

- Reforma del Estado minimizado a las funciones sociales, Educativas y de Salud
- Privatización de empresas de servicios públicos
- Aumentar la recaudación impositiva
- Liberar el sistema financiero
- Reducir el déficit
- Privatizar recursos energéticos

En 1991 se sanciona la Ley de Convertibilidad del Austral (Ley N° 23.928) bajo la iniciativa Ministro de Economía Domingo Cavallo; estuvo vigente durante 11 años. Establecía una relación cambiaria fija entre la moneda nacional y la estadounidense, a razón de 1 dólar por cada 10.000 (diez mil) australes, serían reemplazados por una nueva moneda, el peso convertible, de valor fijo U\$S 1.

El objetivo principal, el control de la hiperinflación que afectaba la economía en aquel entonces; exigía la existencia de respaldo en reservas de la moneda circulante; restringía la emisión monetaria al aumento del Tesoro Nacional; esta etapa, mientras duro Ley de convertibilidad, se llamó popularmente "el uno a uno" 1\$ = 1 dólar.

Estas políticas impactaron negativamente en las economías regionales, ya que se consolidó con el Modelo Agro Exportador dando forma a la estructura espacial del proceso de industrialización, las fábricas se instalaron cerca de los centros de consumo. Pocas veces se intentó el desarrollo del interior, el modelo de país abanico se mantuvo. El plan de convertibilidad al suspender los incentivos de promoción impidió la radicación de inversores. La privatización de ferrocarriles y concesión de carreteras implicaron mayores costos de transporte. Se profundizan las desigualdades regionales, se produjo un achicamiento y debilitamiento de las funciones del estado, encarecimiento de los servicios públicos y flexibilidad laboral. Muchas regiones fueron afectadas por la privatización y racionalización de empresas públicas, desencadenando una creciente heterogeneidad regional, fundado el carácter pasivo del Estado (90):

- Alto Valle de Río Negro –empresa multinacional reemplaza producción familiar.
- Cuyo: reestructuración vinatera centrada en grandes grupos económicos que excluyeron a los sectores minifundistas
- Bs. As., Santa Fe y Capital Federal concentraban el 66 % del PBI y el 56 % de la población.
- San Luis, Santa Cruz y La Pampa eran las únicas provincias que no tenían una situación financiera grave (Rapoport; Pág. 1038: Remuneración promedio por jurisdicción geográfica)
- Divergente evolución del desempleo por reestructuración productiva y ajuste del sector público como consecuencia de la asimétrica distribución de recursos del Estado. La Rioja logra detener el desempleo por el aporte de fondos especiales de Nación.

Con posterioridad a la crisis integral de 2001, se esbozan algunos aportes para la planificación y gestión gubernamental por ejemplo el Plan Nacional de Desarrollo Local y Economía Social “Manos a la Obra”, creado por Resolución 1.375/04, en el ámbito de la Secretaría de Políticas Sociales, cuyo propósito era constituirse en un sistema de apoyo a las iniciativas de desarrollo socioeconómico local destinado particularmente a los sectores de bajos recursos. Esta propuesta se enmarcó dentro de la economía social y el desarrollo local. En los diez años de políticas kirchneristas, se ha intentado un retorno a los planes estratégicos. Según Claudia Alicia Bernazza, “la interrupción de los planes nacionales de desarrollo fue la consecuencia de la irrupción de un nuevo paradigma que circunscribió la planificación estratégica a programas focales y al ámbito local: en este contexto, los planes locales ocuparon un espacio vacante sin la capacidad de gobierno necesaria para dar respuestas a las demandas y expectativas sociales que generaron” “... los planes locales de desarrollo surgieron en el contexto de un proyecto global que enfatizó la acción técnica en la gestión estatal y que prescribió acciones para el desarrollo desde los organismos internacionales de crédito, desvinculándolas de un proyecto político de alcance nacional.

En los últimos años, la República Argentina ha avanzado decididamente en la construcción de políticas de gestión territorial, el Poder ejecutivo Nacional y el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios han desarrollado el Programa Argentina 2016- Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial- Construyendo una Argentina equilibrada, integrada, sustentable y socialmente justa. Con la participación de todas las provincias, se ha elaborado un anteproyecto de Ley Nacional de Planificación y Ordenamiento Territorial.

**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**

**1.3. Subsistema urbano regional en Patagonia y en la Provincia de Chubut**

La conformación del sistema urbano patagónico tuvo lugar a partir de la etapa de la colonización española; el poblamiento se caracterizó por la creación de localidades aisladas, asociadas a fuertes, puertos y colonias pastoriles. En un segundo momento la penetración territorial se hizo desde los puertos a las colonias pastoriles, a través de asentamientos polarizados en torno a las estaciones ferroviarias.

En los comienzos del Siglo XX la consolidación del poblamiento patagónico estuvo asociada a los campamentos petroleros, y al papel que juega la red de transporte del petróleo en las formas de localización regional. La actividad petrolera desarrolló sus principales núcleos en las ciudades de Comodoro Rivadavia en la Provincia de Chubut y Plaza Huinul y Cutral-Có en la Provincia de Neuquén.

Las condiciones naturales de la Patagonia y factores históricos retardaron el desarrollo de la región y consecuentemente los asentamientos de población fueron escasos y dispersos.

El sistema urbano regional se fue conformando a partir de cuatro grupos principales de población: el valle inferior del Río Negro, el valle inferior del Río Chubut, el piedemonte y los valles andinos y los núcleos en torno del Golfo San Jorge y otras poblaciones aisladas ubicadas en la meseta patagónica.

Los factores de localización remiten a los cursos de agua y la organización del riego, a la práctica de la agricultura sobre todo en el Alto valle del Río Negro y en menor escala en Valle Inferior del Río Chubut.

El entonces territorio nacional del Chubut, se diferenciaba del resto de las actuales provincias de la región patagónica, por el origen de su poblamiento. En 1865, se establecieron las primeras bases de asentamiento permanente en Chubut, con la llegada de la colonización galesa. Las principales ciudades fueron fundadas por los colonos y conservan su toponimia. La idea de una colonia galesa en Sudamérica fue promovida hacia la década de 1840, por el profesor Michael D. Jones, un predicador nacionalista residente en Bala, desde donde invitó a fundar "*una nueva Gales más allá de Gales*". Propuso crear una colonia basada en el idioma galés, lejos de la influencia inglesa. Reclutó voluntarios, buscó financiación, y consideró la radicación de la colonia en distantes lugares, finalmente se eligió la Patagonia debido a su aislamiento, al conocimiento del área y a la oferta del gobierno argentino de donar 260 km<sup>2</sup> de tierras en la ribera del río Chubut a cambio de colonizar la región que permanecía virgen.

Si nos remitimos a la situación del resto de la Patagonia durante el Modelo Agroexportador (1880-1930), podemos decir que fue incorporada al territorio nacional mediante la Conquista al desierto. Las premisas de desarrollo en aquel momento estaban dadas por el "orden y el progreso", en plena expansión del capitalismo internacional liderado por Gran Bretaña.

El objetivo político de los asentamientos poblacionales en los nuevos territorios, fue impedir la intención de los chilenos de penetrar en territorio argentino, garantizando de ese modo la línea de frontera. El ferrocarril fue el vehículo colonizador pionero, y se concretó a través de los contratos firmados entre Argentina y el gobierno británico. De ese modo se consolida el sistema urbano en la región pampeana, y se colonizan nuevos territorios funcionales al modelo de desarrollo vigente.

Después de 1879, se abrieron los diques de contención para las corrientes colonizadoras y algunos fortines se convirtieron en florecientes colonias, como las de Choele Choel, Nahuel Huapi, Boers. En este contexto el gobierno nacional estableció los derechos de los ocupantes de las tierras, las garantías del fisco y de los particulares. "El Estado dictó un decreto que establecía la equidad de precios de los arrendamientos según las localidades y la donación de lotes a ciudadanos extranjeros nacionalizados que aceptaran la obligación de poblar personalmente". (Ibarra, 2000)

A partir de 1930, como consecuencia de los cambios provocados por la crisis internacional de 1929, el capitalismo modifica las reglas de juego y en los países dependientes se pone en marcha un nuevo modelo, identificado por distintos autores, como un Modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (1930-1975) que se caracterizó por una economía semi cerrada, tomando como eje del desarrollo un proceso de industrialización, que se concretó a través del accionar del Estado Nacional, encargado de movilizar recursos y actores sociales endógenos. La disputa de los beneficios de ese desarrollo y el control del Estado, provocaron una dependencia de las economías regionales que se plasmó territorialmente en la infraestructura, en la estructuración del espacio urbano y en los mercados de trabajo disponibles, provocando *desequilibrios territoriales*.

Hasta 1960 el modelo de desarrollo profundizó la concentración de población en la región pampeana, producto del desarrollo de las industrias livianas. En ésta etapa se concretaron cambios territoriales debido al proceso de urbanización y el crecimiento del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), que provocó el fenómeno de metropolización.

La concentración económica y la centralización política de este período denominada macrocefalia (Coraggio: 1994) provoca en las economías regionales enclaves dependientes del centro hegemónico ubicado en la macro Región Pampeana.

El modelo basado en la intervención estatal, era por definición integrativo, aunque sus modalidades produjeran segmentaciones, exclusiones, marginaciones y explotaciones, que se ponen de manifiesto en la segregación socio-

**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***

espacial, producto de la falta de planificación y consecuentemente la ocupación espontánea. “Pero en torno a sus espacios básicos, las ciudades, las industrias, las instituciones educacionales, el Estado mismo, se integraban sectores que podían organizar acciones colectivas, elaborar proyectos, representar sus intereses.” (Garretón: 2010)

En el período 1958-1962, se puso en marcha el “desarrollismo” que pretendió encarar un proyecto de modernización del país. El mismo tuvo como ejes; el desarrollo regional y la diversificación industrial, sobre la base de la industria pesada. En virtud del mismo, se pusieron en marcha importantes obras de infraestructura, conducentes a superar el histórico desequilibrio territorial generado desde el Modelo Agroexportador. Este proyecto desarrollista quedó inconcluso, cuando el gobierno fue destituido por un golpe militar. Se continuó con una etapa de inestabilidad político institucional, con alternancia de gobiernos civiles y militares, que alternaron desde el punto de vista económico con políticas conservadoras y/o de industrialización. Este proceso desembocará en el golpe militar del año 1976. En este nuevo contexto, y más allá de los claros esfuerzos del peronismo y el desarrollismo, para lograr un mayor equilibrio territorial, el país mantuvo una organización estructuralmente dependiente de Buenos Aires.

En la Región Patagónica, el desarrollismo se instrumentó a través de medidas que estableció el Estado Nacional. Históricamente la ocupación del territorio se materializó mediante guarniciones militares; en esta nueva instancia, aquella estrategia fue reemplazarla por una propuesta de desarrollo productivo y regional. En este sentido se aplicaron distintos regímenes de promoción industrial entre 1955 y 1985. Asimismo, se construyeron una serie de obras de infraestructura -rutas, aeropuertos, puertos, obras en el sector energético- y emprendimientos productivos. Entre 1956 y 1959 se creó la zona franca al sur del paralelo de 42°, lo que permitió la instalación de industrias del tejido y prendas con fibras importadas destinadas al mercado interno. Los polos de desarrollo que se crearon en la Provincia del Chubut fueron las ciudades de Trelew, Comodoro Rivadavia y Esquel. Estos tres polos, estuvieron interconectados por el Triángulo Vial Provincial, favoreciendo la integración territorial y el intercambio entre los parques industriales instalados en cada una de las ciudades.

La industria textil, preveía una integración vertical entre el polo petroquímico de Comodoro Rivadavia y el polo textil sintético ubicado en Trelew, sin embargo, esta modalidad de integración no se concretó, debilitándose la estructura original del proyecto. En el caso de la ciudad de Trelew, se creó el Parque Industrial –PIT– dándole a la ciudad un perfil industrial y de servicios. Como consecuencia de las políticas aplicadas, caracterizadas por la industrialización asistida, se generó un fuerte proceso de urbanización y transformación que produjo una nueva morfología urbana. Durante la década del '70, se produjo en la ciudad un "boom" demográfico, que estimuló la especulación inmobiliaria cuya consecuencia directa fue la dispersión urbana. Los terrenos céntricos adquirieron un valor prohibitivo y quedaron sin edificar; en tanto que la demanda por construir se traslada cada vez más a nuevos loteos, alejados del centro, que se ofrecían a precios más razonables. La dispersión urbana se produjo prematuramente, cuando aún el casco céntrico, no había alcanzado un grado de desarrollo y densificación acorde con aquella expansión. La pujanza del crecimiento periférico, contrastaba con un centro que se renovaba muy poco.

Las principales ciudades de la Provincia de Chubut, van conformando una verdadera jerarquía urbana, en función del tamaño de cada ciudad, su diversificación económico-productiva, y el aumento en la demanda de los servicios. Las inversiones en infraestructura, para el caso de las ciudades patagónicas estuvieron vinculadas a las actividades económicas, es decir polos petroleros, polos textiles, centros administrativos. Por otro lado, cada centro urbano va definiendo su área de influencia delimitando la funcionalidad del sistema de ciudades con nodos estratégicos.

Las políticas de promoción industrial, modificaron la lógica de ocupación territorial, las ciudades adquieren protagonismo; en el caso de Trelew se registró un elevado crecimiento demográfico provocado por la migración interna de la Provincia de Chubut como de otras provincias Argentinas, duplicando su población en el período 1960-1990. A nivel nacional se generó un aumento en la población urbana, pasando en dicho periodo de 63,5% al 92,8% (Ibarra, 2003).

La red urbana provincial se fue conformando por el conjunto de las ciudades más importantes –Comodoro Rivadavia, Trelew y Esquel; estructurándose sobre la base de los vértices del triángulo vial, constituyendo un modelo de desarrollo territorial provincial. En la actualidad, Comodoro Rivadavia, emplazada sobre la franja costera, concentra la mayor cantidad de población y actividades económicas; es el nodo multimodal más importante de la provincia, centro principal de la cuenca petrolífera del golfo San Jorge que comparte con la provincia de Santa Cruz. El segundo núcleo que conforma el subsistema urbano provincia, lo constituyen las ciudades de Trelew, Puerto Madryn y Rawson –polo industrial y de servicios regionales, en cuya dinámica actual se destaca la actividad turística nacional e internacional– y el tercer polo ubicado en el oeste de la provincia corresponde a la ciudad de Esquel y Trevelin, con una incipiente extensión de localidades hacia el norte, cuya tradicional actividad forestal, ganadera y hortícola se complementa con el turismo.

Como se expresa en párrafos anteriores, para mediados de la década de '70, entra en crisis el Modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones Segunda Fase, producto de los cambios en el capitalismo global. Se inicia un nuevo modelo de acumulación flexible o posfordista, donde el Estado Nacional pierde su rol activo; se

**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**

modifican las formas de producir y acumular, situación que obliga a los actores económicos a adoptar medidas de corto plazo, para revertir la situación de los sectores productivos. La aplicación de este modelo traerá aparejado, para el país, un intenso proceso de desindustrialización, con graves consecuencias sociales; que desembocará en fragmentación, exclusión y segregación socio espacial.

El Parque Industrial Trelew, no escapó a la situación que vivía el país, según Irusta y Rodríguez, en 1985 ya se detectaba una caída en la producción industrial, que continuaría su decadencia hasta 1989, en que se produce el cierre de fábricas, despidos y suspensiones. Reafirma lo expresado Pérez Álvarez, 2010, “La agonía se aceleró con la entrada de productos asiáticos en la década del noventa...”

La hiperinflación de 1989, durante los últimos meses del gobierno de Alfonsín y las políticas neoliberales del menemismo, caracterizadas por cuatro procesos: privatización, descentralización, desregulación y flexibilización; provocaron una profunda crisis en la economía local, el Parque Industrial Trelew perdió entre 1985/2001 aproximadamente el 75 % de sus puestos de trabajo.

La obsolescencia y la pérdida de competitividad del PIT no obstante constituirse en un importante factor negativo, no ha sido el único condicionante del crecimiento urbano de la ciudad. En efecto, si tenemos en cuenta el proceso histórico, el pasado reciente, y analizamos el presente de Trelew, desde el punto de vista del ordenamiento territorial integral, observamos que en la actualidad se mantienen viejos *problemas* y surgen nuevos que en conjunto conspiran contra el futuro de la ciudad, inhibiendo el desarrollo de sus *potencialidades*. Si hacemos foco en la estructura urbana interna de la ciudad, verificamos que la ocupación del espacio urbano es dispersa, discontinua, con baja densidad poblacional, con un centro comercial y de servicios consolidado en el área nuclear, y con la emergencia de subcentros en crecimiento en áreas periféricas, que no llegan a cubrir la totalidad de los servicios que demandan sus habitantes. El crecimiento ha sido desordenado, producto de una urbanización incompleta, con vacíos urbanos; se han ocupado zonas bajas y cañadones que obstaculizar el escurrimiento natural de los cursos de agua. A su vez, el plano de la ciudad presenta dos zonas opuestas y diferentes, articuladas por el área central, resultante de un proceso promovido por la acción pública en materia de políticas de tierras vigentes a lo largo de décadas. Esta realidad, palpable en términos de observación directa y en investigaciones previas, nos permite interpretar a la ciudad como desintegrada socialmente, tal como lo expresan entre otros, Irusta Rodríguez (1993, Pág. 90) en *La presencia de "dos ciudades" como efecto de la segregación urbana, es un rasgo estructuralmente determinado a partir de la lógica de la industrialización*; mientras que Ibarra H. y Hernández C. (2003, Pág.121) expresan *La calle Colombia, ... se ha constituido en un parteaguas, en un límite virtual que separa el habitar de los incluidos, al sur, de los excluido al norte*.

Por otra parte, la falta de políticas urbanas de tierras, ha impulsado a sectores sociales excluidos a la toma y ocupación de predios privados y públicos, en áreas marginales de la ciudad, particularmente en terrenos ubicados en dirección noroeste. Esta situación de hecho, fue condicionando al municipio en el sentido de proveer de servicios básicos de infraestructura a los asentamientos surgidos de los procesos de ocupación espontánea y con ello el surgimiento de barrios carentes de planificación.

En relación a la necesidad tierras por parte de sectores medios, más acomodados, y ante la misma problemática de acceso a la tierra, “los planificadores” del crecimiento urbano, han pasado a ser los desarrolladores privados. Según los medios de la prensa escrita local, en la actualidad, la oferta de loteos es creciente; existen alrededor de 30 loteos muchos de los cuales avanzan sobre tierras productivas, situación que a nuestro criterio, justificaría al menos un debate de la comunidad trelewense.

#### **1.4. Los Proyectos de planificación local y de la micro región del Valle Inferior del Río Chubut y los vaivenes de la política:**

Durante la gestión del Intendente de Trelew, Gustavo Di Benedetto, de procedencia política a la Unión Cívica Radical, y mediante el *asesoramiento técnico de la Agencia de Desarrollo del Bidasoa (Adebisa)*, en el mes de junio del año 1999, los municipios de la micro región del Valle Inferior del Río Chubut - Dolavon, Gaiman, 28 de Julio, Rawson y Trelew, dieron a conocer el Plan Estratégico del VIRCH, cuyo “...objetivo principal es contar con un Plan Económico a mediano y largo plazo, que contemple las acciones concretas a desarrollar y el programa de inversiones plurianual asociado a su realización... a partir de la reflexión y el consenso entre los agentes públicos y privados” (Pág. 3). Se trató de un diagnóstico sectorial -comercio y servicios, turismo, industria, infraestructura, transporte y servicios anexos y recursos naturales- y una propuesta de desarrollo local, que se implementó parcialmente.

Para el año 2001, en un ámbito de crisis generalizada a nivel nacional, se registra en las economías regionales situaciones de conflictividad social debido a la desocupación, tal es el caso del Parque Industrial de Trelew, que continua languideciendo. Desde el gobierno Provincial, se propone la reconversión productiva, mediante la creación de un Polo Textil Lanero; con un futuro incierto, en atención al bajo valor agregado durante el proceso industrial y escasa ocupación de mano de obra.

**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**

La última gestión radical en el Municipio de la ciudad de Trelew, solicitó, durante el año 2003, a la consultora de TAUBER, Fernando y otros, la elaboración de un informe en el marco del Programa de Emergencia de Inundaciones El Niño; el que fue denominado “*Diagnóstico urbano ambiental expeditivo de la ciudad de Trelew*”, a los efectos de detectar las problemáticas de la ciudad y planificar; si bien propuso múltiples recomendaciones, sólo algunas fueron implementadas.

La llegada al poder del Intendente Gustavo Mac Karthy de filiación política justicialista, que gobernó durante dos períodos consecutivos (2008-2011), pone su foco de interés respecto del ordenamiento territorial de la ciudad, con la puesta en marcha un proyecto de embellecimiento urbanístico del casco céntrico de la ciudad en las avenidas Gobernador Fontana, 9 de Julio y Lewis Jones. Con paseos peatonales, palco de festividades, renovación de veredas, plazas y monumentos nuevos, soterramiento de redes eléctricas, incorporación de equipamiento urbano, dársenas de estacionamiento, etc. que a pesar del paso del tiempo, incluso de la gestión mencionada, la obra no sólo se encuentra inconclusa sino que sus efectos dinamizadores son acotados.

Para el año 2005, durante la gestión del Gobernador Das Neves, la provincia del Chubut pone en marcha el Programa de Desarrollo Comarcal; resulta un caso paradigmático de planificación estratégica de la producción. Se propuso una división comarcal, cuyos principales objetivos fueron: una participación real de la población en la definición de su propio destino, integrándose al proceso de desarrollo de su región y una igualdad de oportunidades para alcanzar los beneficios del desarrollo provincial. Las comarcas productivas diseñadas fueron cuatro: 1. Comarca de la Meseta Central; 2. Comarca de los Andes; 3. Comarca Senguer –Golfo San Jorge y 4. Comarca VIRCH-VALDES. Trelew integra esta última comarca, los ejes de desarrollo incluyen los siguientes sectores: Agrícola ganadero, Industrial, Turismo y Pesquero. La única comarca creada formalmente por la Ley N° 5463, fue la Comarca de la Meseta Central, el resto quedó como un proyecto inconcluso.

Durante el año 2008, el gobierno provincial presentó el Plan Estratégico de infraestructura 2006-2016, mientras que para el 2012, la nueva gestión de gobierno de la Provincia de Chubut encabezada por el Dr. Martín Buzzi, inicia acciones respecto al Plan Estratégico de Desarrollo Provincial 2012-2022. Este último, apunta a mejorar la calidad de vida y en el aspecto social focalizar hacia la equidad y la inclusión, propiciar el desarrollo productivo mediante la diversificación productiva y establecer una relación armónica entre la sociedad y el territorio apuntando a un desarrollo sustentable. En síntesis, a un desarrollo socialmente justo, territorialmente equilibrado y ambientalmente sustentable. En términos de voluntad y decisión política, a nivel institucional se creó la Secretaría de Planeamiento Estratégico y Desarrollo, mediante la cual se pondría en marcha la Planificación Estratégica teniendo en cuenta tres pilares; las ideas fuerza, es decir las que orientan el rumbo, las señales que implican la creación de programa y proyectos, y la participación social y política de donde surgen las demandas de la población. Por otro lado el plan preveía el seguimiento para resolver los imprevistos y en este sentido propone un desarrollo institucional que implica una nueva cultura de la gestión pública, en donde participan el Estado Provincial, y organismos nacionales como el Consejo Federal de Inversiones (C.F.I.). Actualmente, Trelew forma parte de este Plan de Desarrollo Provincial, del que no se visualizan avances destacados.

Mientras tanto a nivel local, el Concejo Deliberante de la ciudad de Trelew, aprobó en el año 2012 la Ordenanza N° 11701/12 Zonificación y uso del suelo de Trelew –ver Anexo III-la cual se constituye en el instrumento legal que regula, actualmente, la urbanización y las subdivisiones del Ejido urbano Municipal, donde coexisten los siguientes subsistemas:

- 1) **Zona Nuclear (ZN):** Contiene el asentamiento histórico original y el Área Central; con densidad media y baja de ocupación.
- 2) **Áreas de Expansión Urbana (EU):** constituyen ocho polígonos que rodean la Zona Nuclear (ZN)
- 3) **Zona Productiva (ZP)** constituida por un polígono.
- 4) **Áreas de Reserva (AR)** constituida por tres polígonos aledaños a las Zona Productiva (ZP), que se mantienen como reserva y estarán protegidas de la expansión urbana, son terrenos de propiedad pública o privada, en la actualidad no se encuentran urbanizados y están destinados a explotación rural o vivienda rural.
- 5) **Zona Meseta Intermedia (ZM)**

Del análisis de la mencionada zonificación, deducimos que el eje de crecimiento de la ciudad actualmente se orientará hacia el norte, sin embargo, no está claro cómo se resolverán las limitaciones existentes, ya que en esa dirección se localiza el Aeropuerto y la Base Almirante Zar.

Según lo expuesto, queda claro, que el municipio de Trelew, durante los últimos 30 años, independientemente del signo político a cargo de la gestión, ha elaborado diversas propuestas relativas al desarrollo local y ordenamiento territorial urbano. A través de estas últimas se implementaron diferentes procesos participativos, comunitarios intra e intersectoriales, situación que demuestra interés y preocupación de distintos actores socio políticos y económicos interesados por la planificación de la ciudad. Sin embargo, no se ha podido consolidar y avanzar con una política de planificación clara, flexible y que se mantenga en el tiempo, independientemente del signo político de quienes ostente

**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

la conducción el gobierno municipal.

Por tanto, el principal problema que se observa, radica no tanto en la *ausencia y/o ineficacia de políticas de planificación, sino más bien en la falta de continuidad en las mismas*; puesto que cada gestión de gobierno encara el tema como si fuera fundacional, quitándole el carácter de políticas de Estado y reduciéndolas a la visión de un gobierno en particular. Esta circunstancia se manifiesta en la generación de normativas a veces ambiguas y contradictorias, generándose ordenanzas sobre la cual luego abundan las excepciones.

A ello se le ha sumado el *desmantelamiento de los cuadros profesionales y técnicos en el organismo municipal*, que si bien se encuentran en proceso de reconstrucción, debido a los bajos salarios de los profesionales y a la falta de incentivos, resulta complejo reconstruir y mantener equipos técnicos formados; esenciales para cualquier proceso de planificación.

Sin embargo, y a pesar de los cambios políticos explicados y de los problemas existentes en la ciudad, consideramos que la misma reúne **potencialidades a ponderar**: Trelew es actualmente una **ciudad intermedia**, tanto desde el punto de vista cualitativo como cuantitativo. Desde el punto de vista de la jerarquía urbana, y en relación a la función que la ciudad juega en su entorno inmediato, se constituye en un centro urbano relativamente bien conectado con el resto del territorio, es un nodo de intermediación entre las principales ciudades del concierto nacional y el entorno regional; tiene acceso a las redes de infraestructura de transporte y comunicaciones -carreteras, aeropuertos, infraestructuras digitales-. Desde el punto de vista cuantitativo, en Argentina, se identifica como una aglomeración de tamaño intermedio, a todas aquellas ciudades mayores a 50.000 habitantes, número de habitantes que la ciudad supera.

Trelew, en forma conjunta con las localidades del Valle Inferior del Río Chubut – Gaiman, Dolavon y 28 de Julio- Puerto Madryn y Puerto Pirámides conforman un **conglomerado demográfico** de 224.508 habitantes, que representando un 44 % de la población total de la Provincia de Chubut, constituye un insoslayable factor de atracción.

Asimismo, el crecimiento poblacional de las provincias de la Patagonia Sur, **se constituye para Trelew y su entorno en un potencial mercado para productos manufacturados, servicios y bienes primarios**. Circunstancia esta última de vital importancia al momento de trabajar en la planificación de la ciudad y su entorno regional.

### SUBSISTEMA SOCIAL

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

En la sucesión de los modelos de acumulación (Torrado, 2010), el territorio urbano de Trelew no quedó inmune y muestra con notoria evidencia sus principales giros y transformaciones.

El perfil industrial de la ciudad (expresado en el parque industrial de tejidos de fibra sintética) se había cimentado durante la fase desarrollista del modelo de acumulación de Industrialización por sustitución de importaciones. Había sobrevivido a la fase autoritaria del modelo aperturista o neoliberal pero no pudo superar los adversarios de los 90s.

La fase democrática del modelo aperturista, especialmente en su etapa menemista, logró la profundización de la intención desindustrializadora (que se había demostrado en la Dictadura), y afectó las características económicas y sociales de la ciudad.

Además otras importantes tendencias detectadas por Torrado a nivel macro, en la estructura social, la propia ciudad de Trelew plasmó en ladrillo y cemento, en baldío céntrico y galpón abandonado, en terreno tomado y casilla de cartón, en mansión con parque y barrio populoso.

El pleno despliegue de políticas neoliberales durante la fase menemista del modelo de acumulación aperturista, tuvo entre otros objetivos la reducción del protagonismo estatal en la gestión de lo público. Por lo tanto comenzó un Desmantelamiento intencional del aparato de estado, evidenciado en múltiples dimensiones que afectan el uso del territorio.

De allí el desdibujamiento de las capacidades de liderazgo urbano del municipio, con un debilitamiento administrativo, técnico y profesional de la municipalidad se evidencia en múltiples elementos:

- alta rotación de cuadros técnicos y profesionales con tendencia al vaciamiento
- adelgazamiento del poder de policía municipal,
- imposibilidad de fiscalización sobre construcciones y otros desarrollos urbanos

**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**

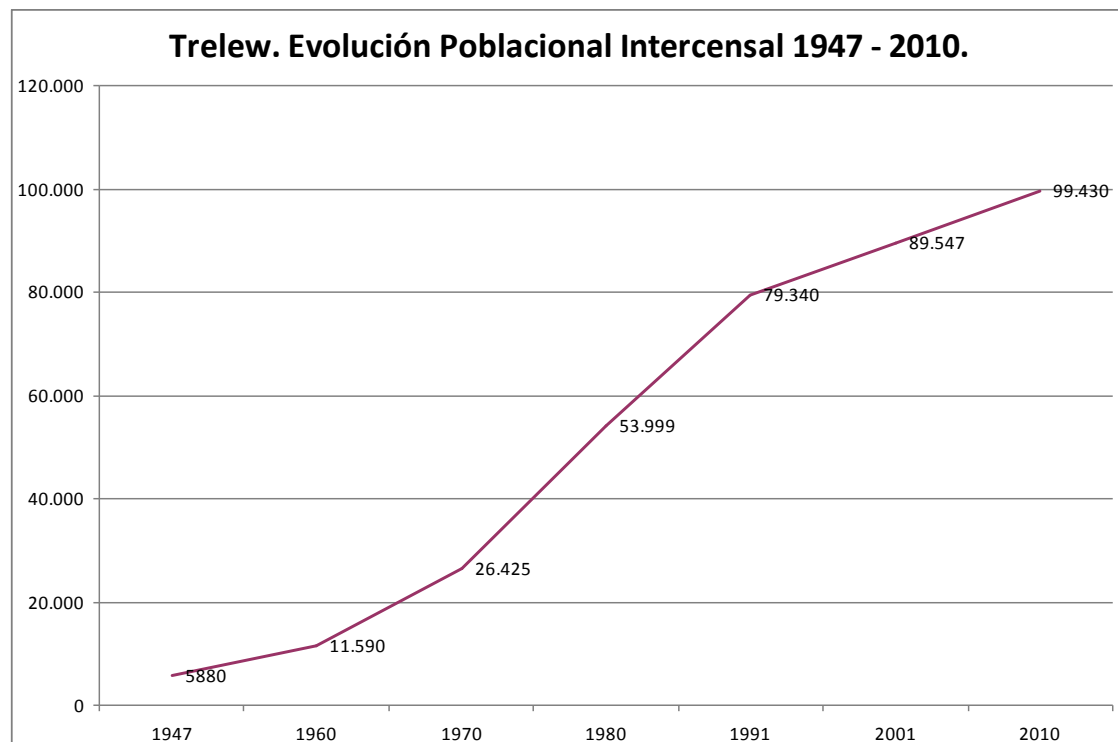
**INFORME DE AVANCE**

- flojo control sobre actividades económicas e industriales
- obsolescencia de normativa y otras regulaciones.

La evolución poblacional de la ciudad de Trelew ha mostrado un comportamiento muy acelerado entre las décadas del 40 y el 80, superando ampliamente las tasas promedio del país.

Los recientes datos publicados del Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda Luego, ratifican la disminución del ritmo vertiginoso hacia tasas de crecimiento intercensal más reducidas.

Gráfico 1.



Fuente: Dirección General de Estadística y Censos. Chubut.

El siguiente gráfico muestra la evolución de las tasas intercensales de crecimiento para la ciudad de Trelew entre el censo del año 1947 y el del 2010. Luego de un elevado pico en los '70 el crecimiento poblacional de Trelew disminuye y estaría estabilizándose hacia tasas del orden del 13 al 10% intercensal.

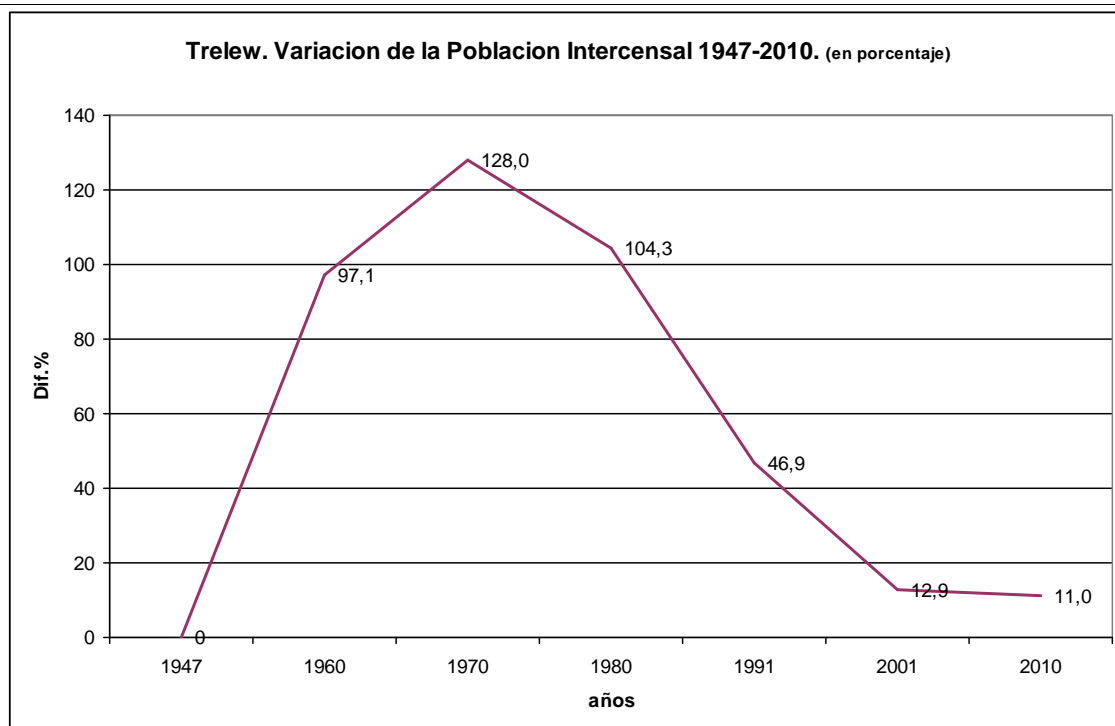
Estos datos no permiten establecer con certidumbre la futura evolución de la población y los desafíos urbanos que la ciudad deberá enfrentar. Pareciera razonable suponer que en un escenario nacional estable es poco probable que se repitan bruscos saltos de crecimiento poblacional.

Gráfico 2.

**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**



Fuente: Dirección General de Estadística y Censos. Chubut.

Este escenario de probable crecimiento moderado no nos permite soslayar la complejidad de la situación actual.

Según último Censo Nacional, existen en Trelew, la cantidad de 33.767 viviendas, de las cuales 59 son colectivas (hogares de ancianos, de menores, de religiosos, hospitales, prisiones, cuarteles, etc....)

Las 33.708 viviendas particulares se discriminan de acuerdo a su condición de ocupación al momento de realizarse el Censo según el siguiente cuadro:

Tabla: Trelew. 2010. Viviendas particulares según Condición de Ocupación.

Con personas presentes	29.424
Con todas las personas temporalmente ausentes	1.943
En alquiler o venta	452
En construcción	557
Se usa como comercio, oficina o consultorio	319
Se usa para vacaciones, fin de semana u otro uso temporal	108
Por otra razón	901
Total	33.704

Fuente: Dirección General de Estadística y Censos. Chubut.

**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**

Tabla: Trelew. 2010. Viviendas particulares según tipo.

Casa	27.687
Rancho	171
Casilla	129
Departamento	5.503
Pieza en inquilinato	143
Pieza en hotel familiar o pensión	19
Local no construido para habitación	45
Vivienda móvil	7
Total	33.704

Fuente: Dirección General de Estadística y Censos. Chubut.

Los primeros datos publicados del *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010* publicados al nivel de localidad permiten visualizar un conjunto de variables habitacionales interesantes.

Para destacar y a modo de síntesis provisoria es posible afirmar que la gran mayoría de las viviendas gozan de buen material predominante en los pisos (Cerámica, baldosa, mosaico, mármol, madera o alfombrado), en la cubierta exterior del techo (baldosa o losa, Cubierta asfáltica o membrana, pizarra o teja, o Chapa de metal sin cubierta), con revestimiento interior o cielorraso del techo, con muy buen acceso al agua por cañería conectada a la red pública, con baño de uso exclusivo, que posee botón, cadena, o mochila para limpieza del inodoro, conectados a la red pública cloacal, y con altísima conexión a la red de gas.

La gran mayoría de las viviendas poseen heladera y celular. Aproximadamente la mitad posee computadora. Una proporción parecida tiene teléfono de línea. Esta información ratificaría que los equipamientos de las viviendas son generalmente buenos.

Es en el régimen de tenencia o relación de posesión entre los habitantes y sus viviendas donde surge un dato disonante.

Tabla: Trelew. 2010. Viviendas particulares según Régimen de Tenencia.

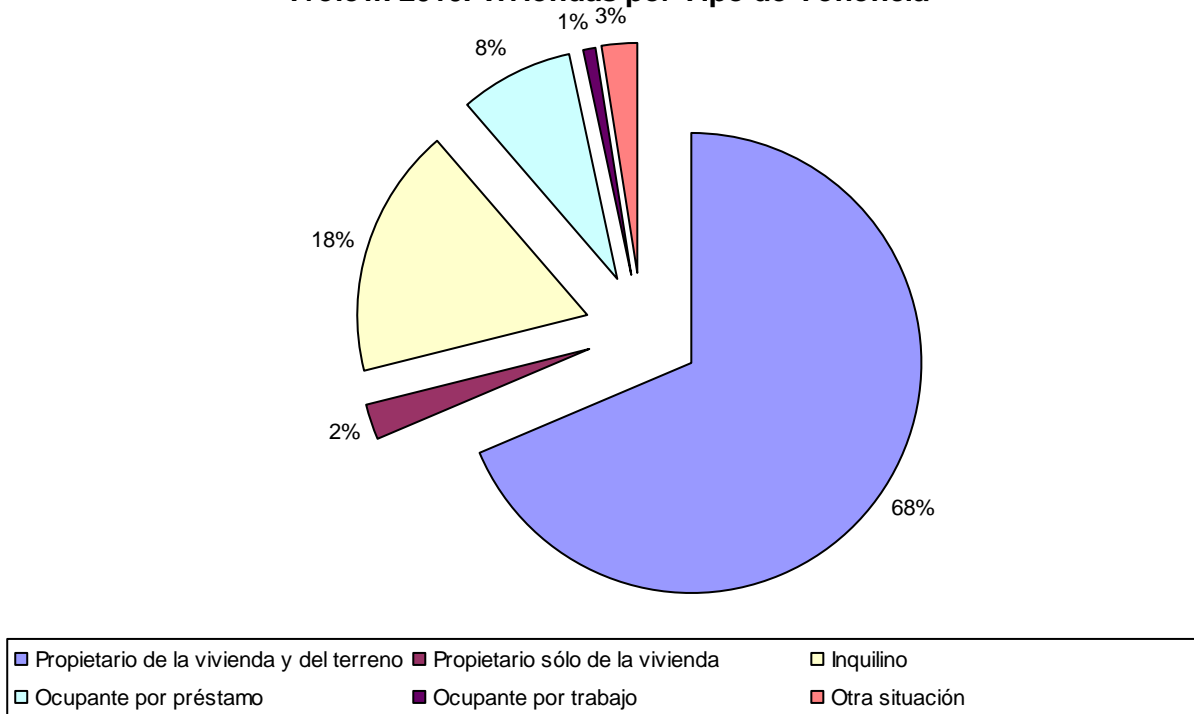
Propietario de la vivienda y del terreno	21.161	68,7%
Propietario sólo de la vivienda	726	2,4%
Inquilino	5.448	17,7%
Ocupante por préstamo	2.459	8,0%
Ocupante por trabajo	223	0,7%
Otra situación	807	2,6%
<b>Total</b>	<b>30.824</b>	<b>100,0%</b>

Si consideramos que la categoría “Propietario de la vivienda y del terreno” es la más estable y deseable otorgando certidumbre en relación con el espacio domestico para la reproducción familiar, podría afirmarse que casi un 30% de los habitantes se encuentran en situaciones con diferentes grados de precariedad.

**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

**Trelew. 2010. Viviendas por Tipo de Tenencia**

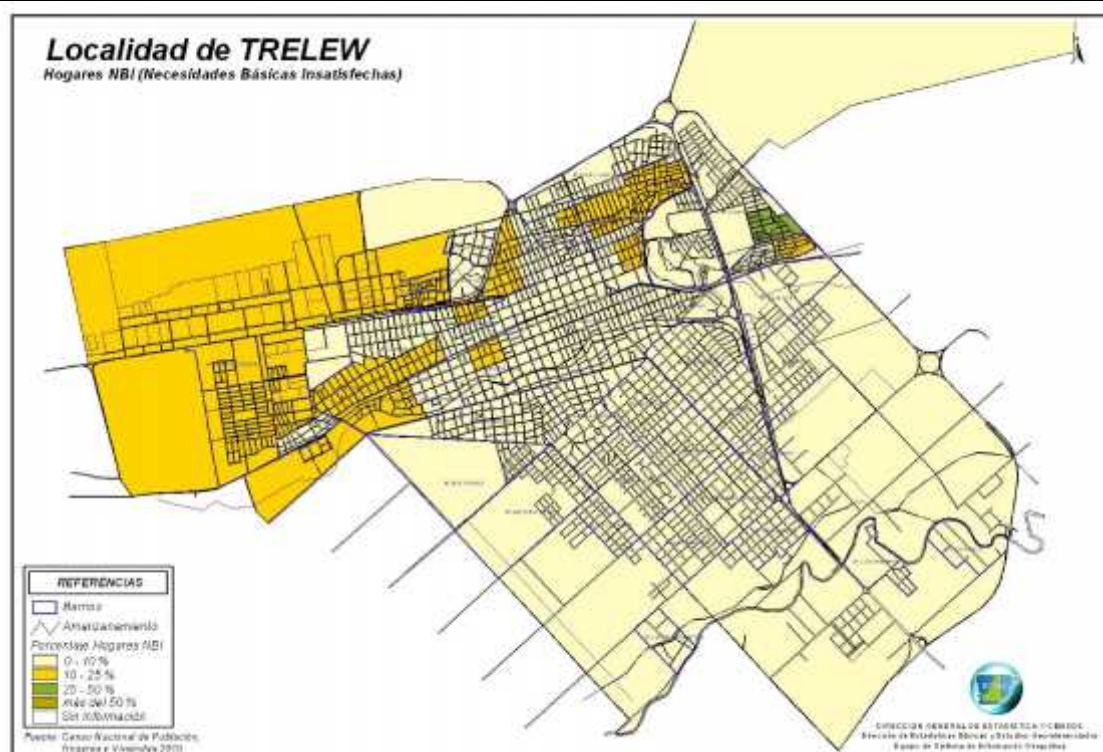


En cuanto consideramos las variables Hacinamiento y Necesidades Básicas Insatisfechas es posible afirmar que en la ciudad de Trelew, la situación es muy buena. Menos del 4% de las viviendas tienen más de 3 personas por cuarto y alrededor del 7% tiene al menos un indicador NBI.

En el Barrio Planta de Gas se registra la mayor cantidad de hogares con NBI -entre el 25 y 50 %- se constituye en el más desfavorecido de la ciudad; le siguen los barrios: Tiro Federal, Don Bosco, Constitución, INTA, Abel Amaya, Sarmiento, Oeste, Presidente Perón, Primera Junta y Malvinas Argentinas con valores entre 10-25 % de hogares con NBI. Es decir que para el Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2010, el 25 % de los Barrios de la ciudad presenta hogares con NBI.

**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



Fuente: Dirección General de Estadística y Censos Provincia de Chubut

### SERVICIOS DE EDUCACIÓN:

En la provincia del Chubut, respetando los lineamientos de La Ley de Educación Nacional N° 26206, la educación está regulada por la Ley de Educación de la Provincia del Chubut N° VIII-N° 91/10, tiene el propósito de garantizar una Educación de Calidad para todos, tal lo expresado el capítulo II, Fines y Objetivos de la Política Educativa Provincial.

La estructura del Sistema Educativo Nacional comprende cuatro (4) niveles –Educación Inicial, Educación Primaria, Educación Secundaria y Educación Superior–, y ocho (8) modalidades: Educación Técnico Profesional, Educación Especial, Educación Permanente de Jóvenes y Adultos, Educación Rural, Educación Intercultural Bilingüe, Educación en Contextos de Privación de Libertad y Educación Domiciliaria y Hospitalaria.

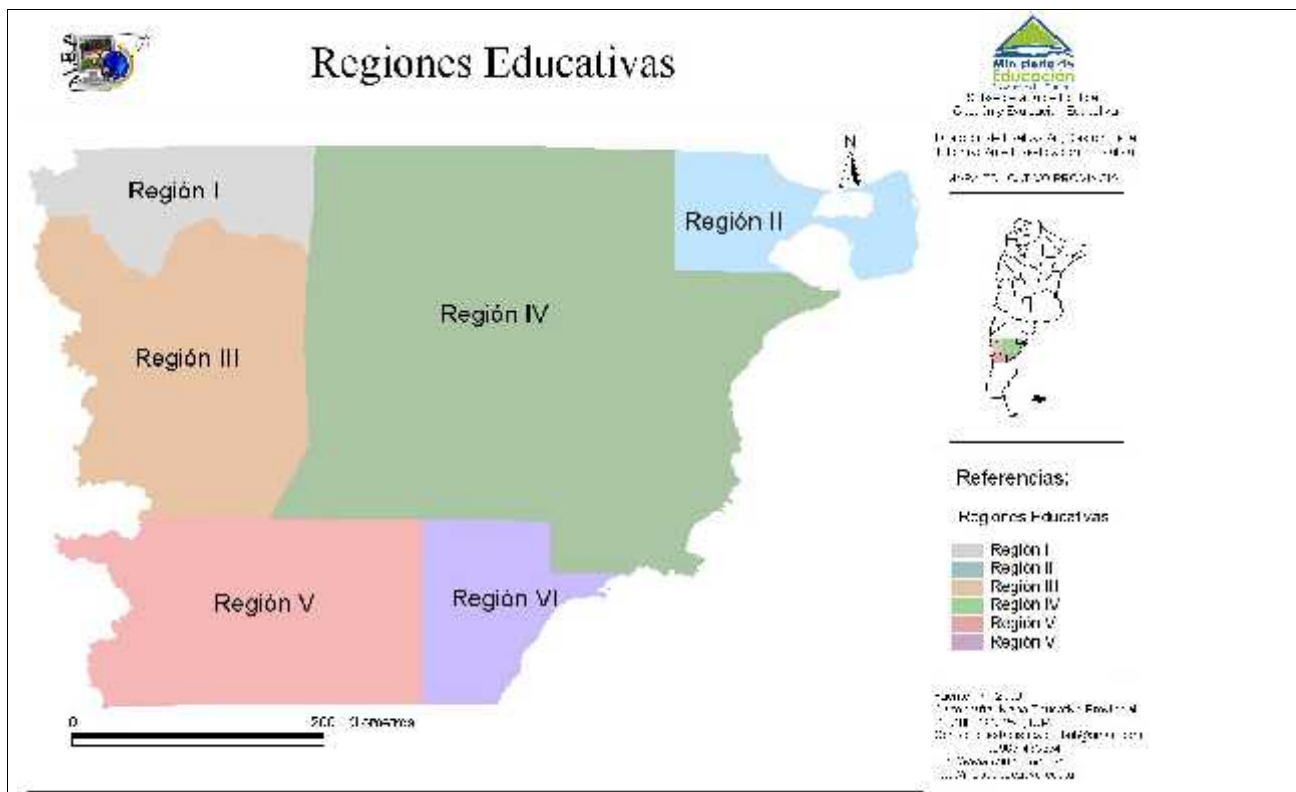
Las jurisdicciones podrán definir, con carácter excepcional, otras modalidades de la educación común, cuando requerimientos específicos de carácter permanente y contextual así lo justifique.

La provincia de Chubut está dividida en seis Regiones Educativa, la ciudad de Trelew conforma la Región 4.

**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  
SECRETARÍA DE CIENCIA Y TÉCNICA

**INFORME DE AVANCE**



Cuenta con las siguientes instituciones educativas, según los niveles de la enseñanza oficial -ver Anexo IV Tabla 2 - :

**Nivel inicial:** 40 escuelas de este nivel, cubren la mayoría de los barrios de la ciudad.

**Nivel Primario:** 33 escuelas, de las cuales el 15 % están localizadas en áreas rurales

**Nivel secundario:** 21 colegios, con distintas orientaciones, cubren la mayoría de los barrios de la ciudad.

**Nivel Terciario:** 3 Institutos Superiores de Formación Docente tienen Sede en Trelew y un cuatro instituto el número 812 tiene un Anexo. El conjunto, poseen una oferta educativa de 19 carreras con distinta duración según sus planes de estudio y su nivel de complejidad, por ejemplo: Profesorado de Educación Especial con Orientación en Discapacidad Intelectual; Profesorado de Educación Secundaria en Inglés; Tecnicatura Superior en Bibliotecología; Profesorado de Música; Locutor Nacional; Profesorado de Educación Secundaria en Física; Tecnicatura Superior en Gestión Integrada de la Calidad, etc.

**Talleres municipales:** de música, manualidades, artesanías, literatura, danzas, computación, ajedrez, etc. para todas las edades. La Escuela Municipal de Artesanías, primera de estas características en la Patagonia con carreras de textil, metal, madera, cerámica, dibujo y diseño y comercialización.

**Nivel universitario:** La Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco cuenta con una Delegación Zonal, en la que se dictan carreras de las Facultades de Humanidades y Ciencias Sociales, Ingeniería, Ciencias Naturales, Ciencias Económicas, y Ciencias Jurídicas. La Facultad de Ciencias Económicas, se diferencia de las demás porque tiene en Trelew la sede del decanato.

**Sector educativo privado:** cubren el nivel inicial, primario, secundario y terciario, la oferta es cada vez más diversificada.

La educación terciaria privada está representada por una oferta diversa en especialidades como Gastronomía, Computación, Cosmetología, Estética Corporal, Seguridad Privada, etc.

**SERVICIO PÚBLICO DE SALUD:**

La provincia de Chubut, está organizada en cuatro Áreas Programáticas:

1. Norte,
2. Esquel,

**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**

3. Comodoro Rivadavia y
4. Trelew: está conformada por los departamentos Rawson, Gaiman, Mártires, Florentino Ameghino y Paso de Indios. Brinda cobertura a las localidades de Trelew, Rawson, Camarones, Gaiman, Dolavon, Dique Florentino Ameghino, Las Plumas y Paso de Indios. El área cuenta con 8 hospitales con internación, 1 sin internación, ellos poseen una disponibilidad promedio de 234 camas. Así mismo el Área cuenta con 19 Centros de Salud Nivel II; 5 Puestos Sanitarios y 2 Centro de Prevención y Asistencia de Adicciones. Anexo VI Tabla 3.



Fuente: Dirección General de Estadística y Censos. Chubut. 2012

**Servicios privados de salud:** la ciudad cuenta con las siguientes instituciones que brindan Asistencia Médica Integral: Instituto Médico Del Sur SRL; Clínica Médica Del Valle; Clínica San Miguel y Sanatorio Trelew. Existen además centros médicos que ofrecen diferente especialidades en salud, con y sin internación- tales como el Centro Cardiológico Pueblo de Luis, Centro Cardiológico Trelew, Cardfal Trelew – centro de hemodiálisis, Cetha Cardiovascular, etc. El servicio se complementa con Laboratorios de análisis clínicos, consultorios privados de diversas especialidades. La mayoría estos servicios atienden a los pacientes mediante Obras Social y/o prepagas.

**INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS URBANOS:**

La Cooperativa Eléctrica de Consumo y Vivienda Ltda. de Trelew es la organización que presta los servicios de distribución domiciliar de Energía Eléctrica y Servicios Sanitarios -Agua y Cloacas-. Si bien, tanto la Constitución de la Provincia del Chubut en el Artículo 233, como la Carta Orgánica Municipal en los Artículos 6 y 7, expresan que “es competencia del municipio la prestación de los servicios públicos urbanos” los mismos han sido concesionados a la mencionada cooperativa y son regulados por el Órgano Municipal Regulador de los Servicios Públicos (OMRESP) creado a tal fin. El marco regulatorio lo establecen las Ordenanzas Municipales N° 6543/97 y la N° 7924/0.

**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**

**Energía Eléctrica:**

La Cooperativa Eléctrica de Consumo y Vivienda Ltda. de Trelew en su calidad de distribuidor zonal, adquiere la energía a la empresa Compañía Administradora del Mercado Mayorista Eléctrico S.A (CAMMESA). La distribución del fluido eléctrico a la ciudad, se realiza básicamente mediante una red anillada de 33 Kv, como así también con algunos alimentadores en 13,2 Kv. A los efectos de alimentar los distintos centros de carga de la ciudad, la Cooperativa dispone, estratégicamente ubicadas, de cuatro subestaciones transformadoras de 33/13,2 Kv. La primera está ubicada en la intersección de las Avenidas Eva Perón e Hipólito Yrigoyen, la segunda sobre la Avenida Eva Perón, frente al Barrio Planta de Gas, la tercera sobre calle Pellegrini Norte, en el Barrio San Martín y la última en la intersección de las calles Cacique Nahuelquir y Entre Ríos. De estas últimas parten los distintos alimentadores de 13,2 Kv. hasta los centros de transformación 13,2/0380 Kv., y de estos, a la red domiciliaria de baja tensión conformada por los usuarios domiciliarios.

**Servicios Sanitarios:**

**Agua:** la ciudad presenta un déficit de este vital elemento, desde hace aproximadamente 20 años. Esta situación genera cortes y restricciones de consumo sobre todo durante el periodo estival. Actualmente se encuentra en construcción una nueva Planta Potabilizadora en la ciudad; la misma aumentará en casi un 70% la capacidad de producción de agua potable, procesamiento, potabilización e inyección a la red. La misma ha sido diseñada para producir 1.000 m<sup>3</sup>/h de agua decantada y 800 m<sup>3</sup>/h de agua filtrada, con un caudal máximo de 1.000 m<sup>3</sup>/h.

**Cloacas:**

El sistema de recolección de efluentes cloacales funciona por gravedad, hasta las plantas de bombeo ubicadas en la intersección de las calles Carrasco esquina Moreno y Belgrano esquina Cambrin. Según Ares y otros (2003?) “Desde hace varias décadas, los líquidos colectados son descargados sin tratamiento previo en un área deprimida situada al nordeste del Río Chubut, entre las ciudades de Trelew y Rawson. Debido a los aportes continuados, estas áreas deprimidas se han convertido en lagunas permanentes, conectadas en ocasiones entre sí”... “Las lagunas son también un importante cuerpo receptor de las aguas freáticas del tramo final del valle inferior, hacia las cuales éste drena, y de la escorrentía de las laderas vecinas. Adicionalmente, y debido al desgaste estructural de la red colectora en Trelew, el sistema cloacal recibe también aportes pluviales urbanos en cantidades variables y no bien determinadas. Todos estos caudales contribuyen a aumentar la masa hídrica almacenada en las áreas deprimidas”

Para reducir las descargas al sistema lagunar durante el año 2011 el Municipio de Trelew inició una obra de encamisado de redes cloacales, y sus efectos se están monitoreando. Las expectativas son reducir el volumen de agua de la napa freática que ingresa al sistema cloacal así como disminuir la salinidad que aporta. Corresponde señalar que los altos valores de sales totales del agua de las lagunas retardan los procesos biológicos naturales de autodepuración, condición actual del sistema lagunar. A su vez como se explicitó en el análisis del Sistema Natural, la construcción del Sistema de Pluviales Owen y Musters permitirá derivar los líquidos pluviales de sus respectivas áreas y dejaran de descargar en el Sistema Lagunar. Estas obras permitirán eliminar todas las conexiones que actualmente vuelcan los pluviales al sistema cloacal, produciendo una sustancial reducción de aportes a las lagunas y dando una solución definitiva a las inundaciones provocadas por las lluvias que afectaban históricamente a los barrios Sarmiento, Democracia Argentina, Los Olmos y parte de Santa Mónica, San José, Arturo Illia, Etchepare y Los Sauces.

Por otro lado, el aporte del Sistema Norte, Ovoide y Planta de Gas se mantienen descargando en la Laguna I. La situación de colmado permanente del sistema lagunar ha obligado a la Municipalidad de Trelew al refuerzo permanente de los terraplenes en ambos ejidos (Trelew y Rawson). Se han realizado aperturas controladas de la Laguna IV para descargar a la Laguna VI El Salitral excedentes del sistema.

**Provisión de Gas Natural:** el abastecimiento proviene del gasoducto “General San Martín” que fue construido a mediados del siglo pasado y se ha ido adecuando a las necesidades actuales mediante la dotación de loops y tendidos paralelos. La distribución domiciliaria de gas natural en la ciudad está a cargo de la empresa Camuzzi Gas del Sur S.A.

**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

### SUBSISTEMA LEGAL-INSTITUCIONAL

Los resultados obtenidos en relación a las metas correspondientes a este periodo del subsistema legal-institucional se relacionan con la identificación del marco legal e institucional del ordenamiento del territorio y de la zonificación del mismo, en la ciudad de Trelew.

En tal sentido, se puede evidenciar un nuevo esquema de zonificación que se materializa a través de cambios o modificaciones en la legislación, y en el discurso político institucional. Es así que desde ese discurso, se promueve la utilización de las zonas con mejores tierras desde el punto de vista edafológico, para proyectos productivos. Sin embargo, paralelamente, ese discurso contiene expresiones que van en sentido opuesto al mismo, que son producto no sólo de la falta de cumplimiento de las normas, sino del desinterés absoluto en una verdadera planificación territorial.

El subsistema político institucional brinda la cobertura necesaria para llevar a cabo la planificación, que debe necesariamente contener e involucrar diferentes condiciones, tales como la autonomía de los municipios, la imprescindible participación de los ciudadanos, la variable ambiental, el desarrollo sustentable, el fomento de las actividades económicas y productivas, y demás. Es así que desde el Derecho, se establecen las condiciones mencionadas, que deben ser tenidas en cuenta y respetadas cuando se lleva a cabo la planificación, sin las cuales la misma adolece de vicios que pueden ocasionar un verdadero problema, y con el ello el posible fracaso del proyecto.

Puede observarse en esta primera etapa la existencia de un marco institucional y legal que resulta a todas luces vetusto, circunstancia que motiva la necesidad de rever las normas y adaptarlas a las particularidades actuales. Ello permitirá a su vez una eficacia y legitimidad del proceso y de la planificación misma.

Se observa, asimismo, el surgimiento de algunos casos que denotan la existencia de conflictos generados como consecuencia del incumplimiento de la normativa y por ende de la propia zonificación, entre personas que gozan del derecho a vivir en un ambiente digno, y tranquilo, y otras que buscan tierras ideales para el desarrollo de emprendimientos inmobiliarios. En muchos casos se generan situaciones que podrían ser evitadas.

### SUBSISTEMA ECONÓMICO

#### 1. Principales sectores económicos

##### 1.1 Sector Primario

Trelew forma parte del Valle Inferior del Río Chubut el cual tiene una longitud de unos 90 km orientados en dirección Oeste-Este y está localizado en las coordenadas 43 y 44° Latitud Sur. Posee una superficie total de 596.872 ha de las cuales actualmente hay irrigadas 24.000 y en producción unas 17.740 ha. Este valle concentra el 50% de la actividad agrícola provincial y constituye el valle más importante de la región Patagonia Austral.

En el Valle se practica una horticultura extensiva, el cultivo de alfalfa y la ganadería (ovina y bovina). En los últimos años ha adquirido relevancia la producción de cerezas con un total de 200 ha productivas. La cosecha de 2010-2011 fue de 1500 toneladas aproximadamente de las cuales el 40% se exportó a España y USA principalmente.

Producción VIRCH	Superficie en hectáreas
Pasturas	11.816
Alfalfa	4.684
Hortícolas	1.040
Cerezos	200

##### Alfalfas y pasturas

Las hectáreas implantadas con alfalfa rondan las 4650 ha aproximadamente. El alfalfar destinado a confección de

**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**

fardos es sometido a tres cortes anuales durante la primavera tardía y la época estival hasta el mes de marzo. El rendimiento alcanzado, medido en fardos de 25 Kg, es de 100 – 150 fardos por hectárea por corte. Los rendimientos medidos en kilos de materia seca llegan a los 10.000 – 12.000 kilos por hectárea por año.

Las pasturas polifíticas ocuparían, en forma aproximada, 11650 ha. Las mismas pueden pastorearse en forma directa o someterse a cortes para después ser enfardas como las alfalfas. La mezcla más generalizada tienen como componentes principales dos especies gramíneas: Festuca y agropiro. Estimándose rendimiento de 7500 – 8000 Kg MS/ ha. año. En general no se hace un aprovechamiento intensivo de la pastura, a través de los métodos de pastoreo.

**Imagen de producción de fardos de alfalfa del valle inferior**



**Horticultura**

La producción del sector hortícola se encuentra desarrollada, en su mayoría, por la comunidad boliviana e involucra a unos 100 productores pequeños, que manejan chacras de entre 5 a 10 ha, cuya relación con la tenencia de la tierra es a través de contratos de mediería o arrendamiento. Los otros 4 productores, capitalizados, manejan mayor extensión de tierras que son propias, y abastecen en forma directa a supermercados. Los mismos, cuentan con instalaciones para la post-cosecha y han incrementado notablemente la superficie bajo cubierta. (Prosap Desarrollo de Unidad Alimentaria y fortalecimiento del sector frutihortícola de Chubut 2011).

La oferta del sector se caracteriza por su marcada estacionalidad estival, siendo papa, cebolla y zanahoria los cultivos que concentran casi el 40% de la superficie cultivada. Requieren los mejores tipos de suelos, sueltos, profundos, con buen drenaje y buen nivel de materia orgánica. La papa es el cultivo más extendido, se siembra en surcos en los meses de octubre/ noviembre para empezar a comercializarse en el mes de enero/ febrero.

	% Cultivo	Sup. Total (ha)	Rend. Prom. (Kg/ha)	Prod .Total
Papa	22	220	20063	4413
Cebolla	6	60	20688	1241
Zanahoria	11	110	23333	2566
Lechuga	4	40	10163	406
Acelga	3	30	8800	264
Zapallito	2	20	12000	240
Choco	2	20	sd	sd

**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**

Tomate	6	60	49375	2962
Pimiento	6	60	19300	1158
Mix hortalizas	38	380	10163	3861
TOTAL	100%	1000		17111

### Fruticultura

La Fruticultura se centra principalmente en la producción de cerezas. Al 2011 habían 200 ha implantadas de cerezos las cuales están en manos de 45 productores. Estos últimos caracterizados por ser propietarios de la tierra. El cultivo maneja alta tecnología en cuanto a riego, densidad de siembra, labores de poda y fertilización.

Los rendimientos promedio logrados se encuentran en 7 tn/ha, siendo éste un rendimiento alejado del óptimo. En algunos casos se logra llegar a las 10 tn/ha fruta. La cosecha se realiza a fines del mes de diciembre principio de enero con mano de obra golondrina. Los datos promedios arrojan que el 45 % de los frutos cosechados cumple con los requerimientos de tamaño exigidos para la exportación (mayor a 28mm de diámetro) el otro 45 % es enviado al mercado interno, siendo el 10 % restante procesado en la industria.



### 1.2. Industria – Parque Industrial Trelew

El Parque Industrial de Trelew fue creado mediante el Decreto N° 705 en el año 1971. Se encuentra ubicado al Noroeste de la ciudad, con acceso por la ruta Prov. Nro. 25. La superficie actual de este Parque asciende a 305 has., con una área para la zona industrial de 202 has. y para la zona de actividades complementarias de 103 has.

El parque atrajo a principios de la década del 70, la instalación de gran cantidad de empresas alcanzando en la década del 80 su máximo nivel de actividad. Esta situación se revierte a comienzos de la década del 90, entre otros factores, por la política cambiaria y de desindustrialización existente en el país y la finalización de gran parte de los beneficios promocionales.

Actualmente se encuentran instaladas 62 empresas que ocupan un total aproximado de 2700 empleados. Se destaca el sector textil sintético y la actividad de acopio y lavado de lana.

Sector	Empresas	Empleados	Volumen (TN)	Volumen (Mts.)	Volumen (LTS)
Textil Sintética	9	924	12350	3500000	
Textil Lanera (Peinadura)	4	425	22480		
Textil Lanera (Barraca)	5	69	29550		
Mecano metalúrgica	8	165			
Obras Civiles	4	295			
Pre moldeados y Hormigón	6	64			

**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**

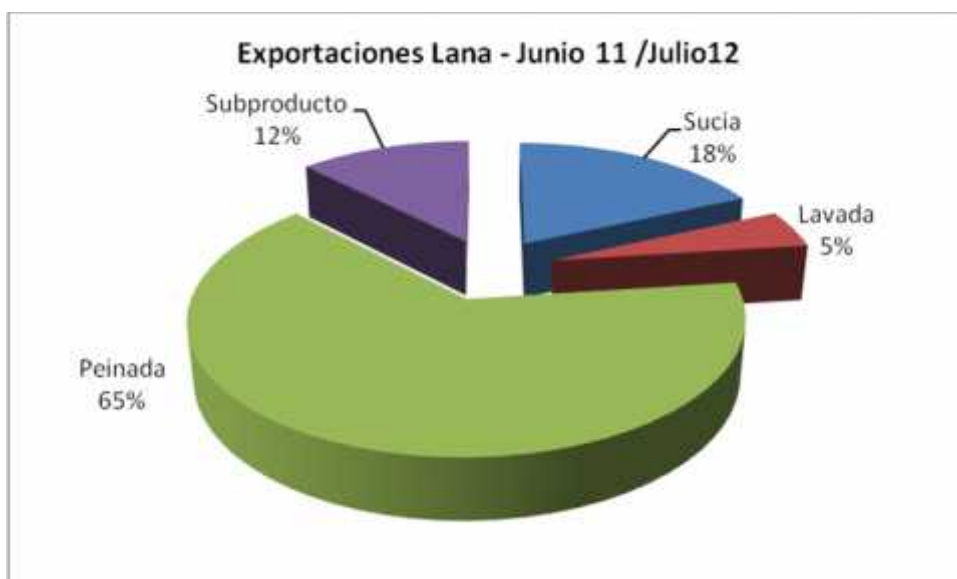
Ladrilleras	4	95			
Transportes	5	65			
Elaboración de Bebidas	2	204			49000000
Pesqueras	2	110	1420		
Otras	7	103			
Servicios	4	140			
Centros I+D	2	67			
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>2726</b>			

**Servicios que cuenta el Parque Industrial Trelew**

- Energía Eléctrica: En líneas de distribución interna de 13.2 Kv. Y subestaciones de rebajes a 30Kv., como así también transformadores en baja (380/220)
- Gas: Líneas de 5 Kg./cm2.y 1.5kg./cm2. de presión en todo su recorrido y que abastece a las tierras del Parque con cañerías de 4 y 2 pulgadas de diámetro.
- Agua Potable: Es abastecida a través de un acueducto, almacenada en una cisterna de 1.000 m3 y tanque elevado de 200 m3. Es producida en la ciudad de Trelew y posee además una planta propia de potabilización, con una producción de 2.400 m3./día.
- Red colectora de efluentes: Cubre todo el Parque Industrial Pesado, hasta una planta de bombeo, que envía los efluentes a lagunas de estabilización y posteriormente a lagunas de evaporación.
- Agua Industrial: Es captada en el Río Chubut, se bombea al Parque Industrial, y es almacenada en una cisterna de 5.000 m3. y un tanque elevado de 200 m3. y se distribuye a todas las industrias del Parque Industrial Pesado.

**Polo Lanero Textil**

Trelew concentra el 90% de la actividad de acopio, lavado y peinado de lanas de la región patagónica. Actualmente 6 fábricas (una de ellas dentro del ejido de Rawson) efectúan el lavado y peinado de lanas. Los principales mercados atendidos están ubicados en Europa, Asia y América del Norte. En el período Junio 11/Junio 12 se exportaron 40264 tn (base sucia) siendo el 65% lana peinada.



**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**

Los referentes del sector estiman que, dadas las actuales políticas económicas asociadas a la cotización del dólar oficial, altas retenciones y restricciones a la importación, impedirán mantener los niveles históricos de las peinadas. De esta manera se incrementarán las exportaciones de lanas sucias y lavadas.

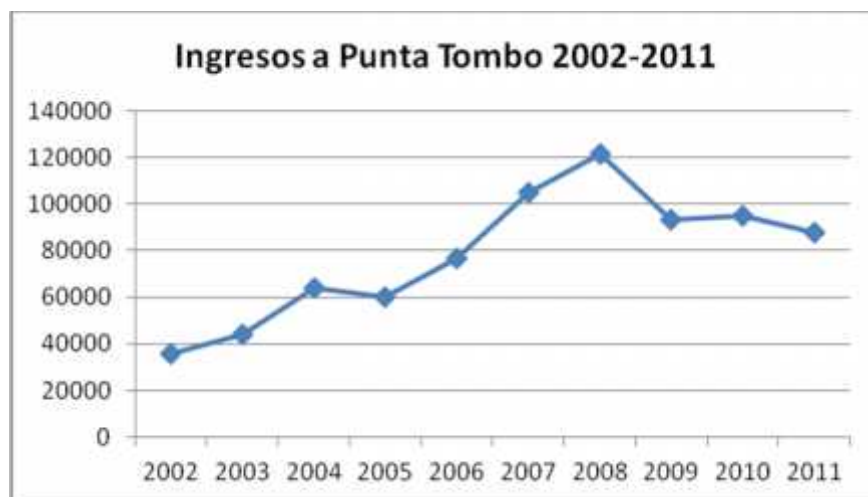
Por otro lado, la actividad lanera primaria ha sufrido mermas producto de las intensas sequías en toda la región patagónica. La zafra 2011/2012 sufrió una merma de 44 mil toneladas estimándose una producción similar para el período 2012/13.

### **1.3. Turismo y Bienes Culturales**

Trelew forma parte de la oferta turística de la Comarca VIRCH-VALDES. Sus principales atractivos turísticos están asociados a la cultura galesa, el valle inferior del Río Chubut, el museo paleontológico Egidio Feruglio y el ANP Punta Tombo al sur de la localidad. Asimismo la ciudad cuenta con el aeropuerto Almirante Zar, el cual recepciona gran parte de la demanda turística internacional. La oferta de servicios hoteleros y gastronómico resulta limitada tiendo una baja participación en el total provincial.

#### **Punta Tombo**

El área natural protegida Punta Tombo es una de las principales colonias continentales de Pingüinos de Magallanes, ubicada a 100 km al sur de Trelew. Representa uno de los principales atractivos turísticos comarcales. En 2008 ingresaron a la reserva 121616 personas lo cual representó un record para el ANP. Recientemente se inauguró un Centro de Interpretación el cual refuerza los servicios para el turista en el lugar.



#### **Museo Egidio Feruglio MEF**

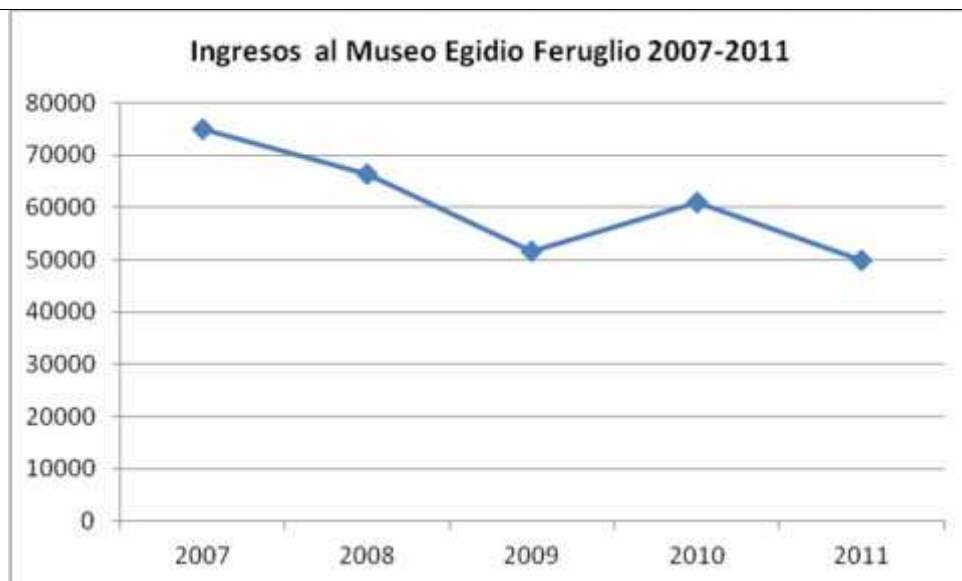
El Museo Paleontológico Egidio Feruglio (MEF) es un centro de exhibiciones e investigación científica único en su tipo en Sudamérica. Allí se exhiben fósiles de flora y fauna de la Patagonia. La inicio sus actividades en 1990. La institución actualmente cuenta con una superficie tres metros cuadrados con exhibición de una amplia variedad de fósiles de las diferentes eras paleontológicas. Asimismo cuenta con un grupo de científicos y técnicos especializados en las diferentes áreas paleontológicas.

**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**



**Museo Pueblo de Luis**

Funciona desde 1984 en la antigua estación del ferrocarril de la ciudad de Trelew. Fue declarado Monumento Histórico Nacional en el año 1969. Su nombre es en homenaje a uno de los impulsores de la colonización galesa en esta región. El edificio fue levantado en 1889, cuando cerró el ramal ferroviario del Ferrocarril Central del Chubut. Este museo protege y resguarda los objetos que testimonian los comienzos de la ciudad.

**Capillas galesas**

La capilla Tabernacl es una de las capillas galesas del Valle inferior del río Chubut, ubicada en el centro de Trelew. Construida por iniciativa de Williams Edward Williams y de la Sra. Rhys Williams, constituye el edificio más antiguo en pie de Trelew (1889).

La capilla Moriah es la tercera de las primeras capillas galesas construidas en el Valle inferior del río Chubut y que aún está en pie. El culto inaugural se realizó el 4 de enero de 1880, siendo su primer pastor el Reverendo Abraham Matthews. Fue la primera Capilla Protestante Independiente en la zona.

**Eventos deportivos**

El autódromo Mar y Valle ubicado en el acceso sur de Trelew, sobre la ruta nacional 3, desarrolla anualmente carreras de autos con categorías de carácter nacional (TC – TC200 y Top Race) con gran movimiento de turistas provenientes de provincias patagónicas.

**Oferta hotelera**

La oferta hotelera resulta limitada en calidad y cantidad. Solo hay dos hoteles 4 \*de los 8 habilitados. Puerto Madryn duplica la cantidad en unidades y camas. Este aspecto representa una limitación de importancia para el desarrollo del sector.

Tipo de alojamiento	Trelew		Chubut		Participación	
	Cant.	Plazas	Cant.	Plazas	Cant.	Plazas
Hotel es	8	1105	59	5367	14%	21%
Otros	19	1416	416	14068	5%	10%

La hotelería actividad en con el

concentra su gran medida segmento de

negocios durante todo el año teniendo una baja participación en sector turismo.

**Demanda turística**

La demanda turística en Trelew resulta estacional con fuerte incremento en la temporada estival. La ocupación hotelera en enero y febrero de 2012 tuvieron significativas disminuciones en comparación al año anterior. La estadía promedio es de tres días lo cual se mantiene constante.

**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**

	Ene-11	Ene-12	Feb-11	Feb-12
% ocupación	75%	59%	60%	43%
Estadía promedio (días)	3	3	3	3
Estimado de turistas	10084	7917	7864	5892
Estimado de pernoctes	29334	23834	21286	16171

Si bien Trelew cuenta con una ubicación geográfica estratégica dentro de la comarca por estar equidistante de los distintos atractivos turísticos, Puerto Madryn concentra la mayor afluencia de turistas.

#### 1.4 Comercio y servicios

La ciudad cuenta con amplia oferta comercial y de servicios. A 2009 se encontraban habilitados 2046 comercios y 326 empresas de servicio. La oferta abastece no solo las necesidades locales sino que resulta proveedora del resto de localidad de la comarca. Son los casos de los sectores financieros/bancarios, salud y medicina, grandes superficies comerciales, transporte, educación y esparcimiento.

##### 1.4.1. Transportes:

###### a) Aéreo: Aeropuerto Almirante Zar

Aeropuerto internacional y de cabotaje, ubicado a 7 km al norte del centro de la ciudad. Sus principales destinos son Buenos Aires, Ushuaia, Comodoro Rivadavia y El Calafate. Dadas las condiciones climáticas de la zona es operable el 98 % del año. Sus medidas de seguridad y la falta de obstáculos geográficos lo transforman en un aeropuerto alternativo para aeronaves con emergencias en vuelo.



El aeropuerto en 2011 ocupó el segundo lugar en volúmenes de pasajeros con 37% luego del aeropuerto de Comodoro Rivadavia 51%. Es el principal receptor aéreo de la comarca utilizado para la actividad turística, comercial y de negocios. Operan las siguientes empresas: Aerolíneas Argentinas S.A; Austral Líneas Aéreas, Líneas Aéreas del Estado (LADE) y Sol Líneas Aéreas.

- a) **Transporte Terrestre:** según información brindada por el Sindicato Unión Tranviarios Automotor (UTA) todas las jurisdicciones correspondientes a la seccional Trelew, cuenta con 1.800 trabajadores, de los cuales están sindicalizados 1560. Esto quiere decir que el 85 % de los trabajadores se encuentra afiliado voluntariamente al gremio.

- **Autotransporte urbano de pasajeros:**

La Empresa "Transporte El 22 S.R.L" cubre este servicio en la ciudad a partir del año 2006 después de haber

**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**

participado de la licitación pública N°02/05, convocada por la Municipalidad de Trelew, obtiene la concesión mediante la Ordenanza N° 009763 la que en el Art. 2 dice: “*Adjudicar la concesión de cinco (5) líneas del servicio de autotransporte urbano de pasajeros prestado mediante ómnibus en la ciudad de Trelew a la firma “Transporte El 22 S.R.L.”*”. El plazo de la concesión es por un periodo de diez años, la empresa instala sus dependencias en la calle México 253 de la ciudad. Cuenta en la actualidad -2013- con una flota de treinta y siete unidades, sólo una de ellas posee una rampa ascendente para discapacitados motores, ubicada en la parte trasera, adecuada para sillas de ruedas con sus respectivos cinturones de seguridad; asimismo cuenta con dos timbres en diferentes ubicaciones con un sistema de braille para disminuidos visuales. La empresa cubre, en alguna medida, las necesidades de movilidad en la ciudad, mediante cinco (5) líneas que tienen sus principales paradas en la Terminal de Ómnibus de Trelew y las plazas Independencia y Centenario. Se trata de un servicio monopólico, ya que es la única empresa de auto transporte urbano en la ciudad. Por tratarse de un servicio público, debe adaptarse a las cláusulas del contrato de concesión impuestas por el Estado municipal, siendo algunas de ellas, la de mantener en buenas condiciones las unidades y la determinación en conjunto con el concesionario de las tarifas fijadas a los usuarios. En cuanto a la renovación de los utilitarios, en el pliego de condiciones en el llamado a licitación se establecía que la empresa deberá presentarse con unidades nuevas y renovables, en periodos de 36 meses, deberá renovar un tercio de las mismas. Sin embargo, “Transportes El 22 S.R.L.”, desde el comienzo de la prestación del servicio, no ha renovado ninguno de sus colectivos, ya que las nuevas unidades se incorporaron al recorrido habitual, junto con las que ya se encontraban prestando servicio. Esto lleva a percibir las condiciones de deterioro en que circulan los mismos. (Almada y otras, 2013).

La Dirección de Transporte Municipal y el Organismo Municipal Regulador Servicios Públicos (OMRESP) son los encargados de regular este servicio público concesionado. Manifiestan realizar controles periódicos sobre las obligaciones que debe cumplir la empresa, y en base a los mismos se puede determinar la calidad del servicio por ejemplo mediante las inspecciones que se realizan sobre las condiciones de las unidades o sobre las frecuencias de los recorridos. Sin embargo en los medios de comunicación –tanto escritos como radiales- se presentan quejas de los usuarios.

Desde el punto de vista de la oferta laboral, para noviembre de 2013 la empresa contaba con una planta de 105 empleados, de los cuales 76 eran choferes y los restantes formaban parte de diferentes tareas: administración, taller y tráfico. La actividad laboral, se encuentra regulada por el Convenio Colectivo de Trabajo N° 460/73, que estipula los derechos y obligaciones del personal de transporte. La empresa recibe subsidios otorgados por Nación, Provincia y Municipio, este último regulado mediante Ordenanza N° 11771.

Actualmente estamos trabajando en la elaboración y prueba piloto de la encuesta de opinión a usuarios del servicio de autotransporte urbano de pasajeros, con el objetivo de indagar sobre la calidad del mismo. Anexo V.

- **Transporte interurbano:**

Es aquel servicio que comunica a varias ciudades, que se encuentran a corta o media distancia, mediante la utilización de caminos o rutas habilitados a tal fin. Se trata de un servicio público, ya que el transporte de pasajeros es una actividad cuya prestación depende de la concesión otorgada por el Estado. Según el Decreto 958/92, Art. 13, se entiende por servicio público: “... *todo aquel que tenga por objeto satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad en igualdad de condiciones para todos los usuarios, las necesidades de carácter general en materia de transporte.*”

Este servicio se desarrolló en el área de estudio, fundamentalmente después de la década de los años 60 del S.XX, como consecuencia del cierre definitivo del ferrocarril Central del Chubut. Actualmente, el servicio de transporte interurbano de pasajeros es ofrecido por tres empresas privadas y una cooperativa, ellas son “Rawson S.R.L.”; “28 de Julio S.C.T.T.L.”; “Mar y Valle S.R.L.” y “Transportes Bahía S.R.L.”

La **empresa Rawson S.R.L.** tiene su sede administrativa en la ciudad de Rawson, no dispone de un local propio para la venta de boletos en la terminal de ómnibus de Trelew, sin embargo los pasajes son comercializados mediante la empresa Don Otto. El recorrido que realiza cubre el tramo Trelew-Rawson, debido a la demanda existente en la actualidad la frecuencia entre una y otra unidad es de 15 minutos, para ello cuenta con una flota compuesta por 13 unidades y realiza 80 viajes/día. Los viajes se realizan en forma alternada, por las Rutas Nacional N° 25 y Provincial N° 7; la duración del viaje depende de la ruta, es de 30/40 minutos respectivamente. Los boletos pueden ser adquiridos en las mismas unidades, utilizando para ello máquinas expendedoras que recibe monedas y/o tarjetas indistintamente.

“La empresa recibe subsidios nacionales y provinciales en forma mensual, permitiéndole ofrecer boletos con un valor diferencial, tanto a estudiantes, con un descuento que va desde el 82% al 88%, como a empleados públicos provinciales con un 56%. En el caso de las personas discapacitadas que poseen el carnet respectivo y de los policías uniformados no se les cobra un boleto diferencial, sino que pueden viajar sin cargo” (Aguilar, Y. y otras, 2013).

La **Cooperativa de transporte “28 de Julio S.C.T.T.L.”** fue creada en 1962, con el tiempo ha ido ampliando el servicio en función de la demanda y actualmente realiza los siguientes recorridos: Trelew-Gaiman-Dolavon (Ruta

**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**

Nacional N° 25 y Ruta Provincial N° 7); Trelew-Rawson (Ruta Nacional N° 25 y Ruta Provincial N° 7) y Trelew-Puerto Madryn (Ruta Nacional N° 3); recibe subsidios nacionales y provinciales en forma mensual, permitiéndole ofrecer boletos con un valor diferencial, tanto a estudiantes, con un descuento del 75%; como a empleados públicos provinciales con un 50%. En el caso de las personas discapacitadas que poseen el carnet respectivo y de los policías uniformados no se les cobra un boleto diferencial, sino que pueden viajar sin cargo.

El mismo grupo empresario creó la **empresa “Mar y Valle S.R.L.”** en el año 1976. Ofrece un servicio diferencial, que consiste básicamente, en no permitir que los pasajeros viajen parados y tener acceso a tomar café. Cubre los siguientes tramos: Trelew-Puerto Madryn (Ruta Nacional N° 3), Trelew-Puerto Madryn-Pirámides (Ruta Provincial N° 2) y Puerto Madryn-Trelew-Esquel-Bariloche (Rutas Nacionales N° 3, 25 y 40). Esta empresa realiza viajes de media y de larga distancia, lo que le permite acceder a un subsidio otorgado por el Estado Nacional, de mayor cuantía que las otras empresas, debido a una mayor cantidad de kilómetros de recorrido.

En los últimos 5 años, las empresas citadas han notado una disminución en la demanda del servicio, haciendo alusión principalmente a la situación económica y al incremento de automóviles particulares en circulación. Además de lo mencionado, por un lado, la línea “28 de Julio S.C.T.T.L.” cuenta, desde hace aproximadamente dos años, con un nuevo competidor: la empresa “Transportes Bahía S.R.L.”, ya que, anteriormente, ésta última no realizaba el recorrido de Trelew-Rawson, sino que sólo cubría el trayecto Trelew - Playa Unión en forma directa. La empresa “Mar y Valle S.R.L.” no tiene competencia en el tramo Trelew-Puerto Madryn, dado que no existe otra empresa que realice un servicio diferencial.

“**Transportes Bahía S.R.L.**” inició sus actividades en el año 1988 e inauguró el servicio diferencial en el año 2008 con nuevas unidades, con aire acondicionado. Recientemente la empresa cuenta con una boletería propia en la Terminal de Ómnibus de Trelew. El servicio ofrecido realiza los siguientes recorridos: Trelew-Playa Unión y Trelew-Rawson. Cuenta con 8 unidades, dos de las cuales han sido incorporadas en el corriente año. No dispone de un boleto diferencial para los estudiantes. Asimismo esta empresa realiza el servicio de transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Rawson.

Todas las empresas manifiestan trabajar respetando la normativa vigente para cada sub sector, ver Anexos VI, I.- y VIII.

- **Transporte de larga distancia**

En la Terminal de Ómnibus de Trelew ofrecen sus servicios dieciséis (16) empresas para el transporte de pasajeros, según datos de medios locales, se mueve aproximadamente dos millones de personas/año. Ellas son: **TRANSPORTE COOPERATIVA T.A.C.** su recorrido cubre los siguientes destinos Trelew: Santa Rosa-Río Cuarto-Córdoba-Bahía Blanca- La Plata- Buenos Aires; **TUS:** Córdoba-Caleta Olivia-Córdoba; **ANDES MAR:** hacia el norte del país: Jujuy-Salta-Pocitos al Sur: hasta Río Gallegos y a Buenos Aires; **TRAMAT:** San Salvador de Jujuy, Formosa, Salta, Mendoza, San Luis, Córdoba, Neuquén, Bariloche, Puerto Madryn, Trelew, Comodoro Rivadavia, Esquel, Caleta Olivia, Puerto San Julián hasta Río Gallegos; **DON OTTO:** Trelew -Buenos Aires; **TRANSPORTADORA PATAGONICA:** Rawson-Comodoro Rivadavia -Trelew -Buenos Aires; **CENTRAL ARGENTINO:** Viedma-Comodoro Rivadavia-Rosario; **EXPRESO QUE BUS S.R.L.:** Trelew-Buenos Aires; **EL CONDOR ETSA:** Trelew-Buenos Aires; **TRANSPORTE ROBLEDO:** Trelew-Córdoba-Catamarca; **RUTA PATAGONICA:** Trelew- Retiro. Otras Empresa prestan servicio hacia el interior de la Provincia de Chubut: **TRANSPORTE EL ÑANDÚ:** Trelew-Camarones-Trelew/Trelew-Gastre-Trelew-Telsen y Trelew-Gastre-Trelew; **EMPRESA CHUBUT:** Trelew-Esquel. **MAR Y VALLE:** Trelew- Puerto Madryn- Bariloche.

Esta oferta diversificada de servicios acerca a Trelew y su zona de influencia al interior de la provincia y a las distintas regiones del país.

- **Transporte de Carga:** dos empresas que ofrecen sus servicios, ellas son Vía Cargo y Andesmar cargas ambas tienen sus oficinas en la Terminal de Ómnibus de Trelew.

En la actualidad el edificio de la Terminal requiere de una ampliación de su capacidad operativa, dado el incremento en la utilización del transporte terrestre, tanto de pasajeros como de cargas que ha tenido lugar en todo el país; como a la expansión de la actividad turística a escala local.

### **Empleo<sup>1</sup>**

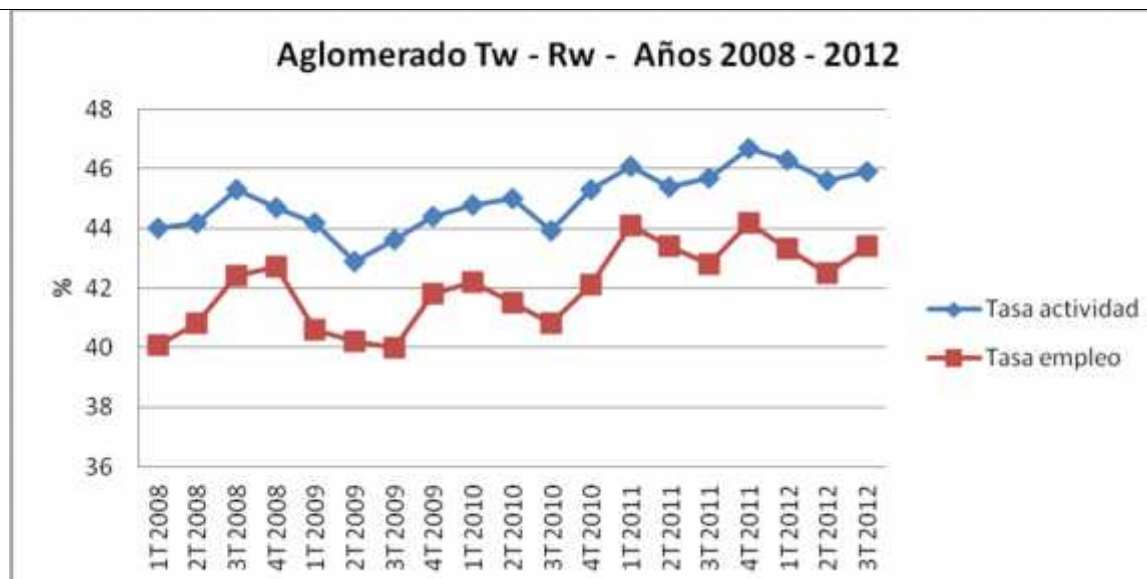
A continuación se presentan los principales indicadores laborales para el aglomerado Trelew Rawson analizando el período 2008 – 2012.

<sup>1</sup> Fuente: Informe de Coyuntura 2011 – SEP- Sistema Estadístico Provincial- Dirección General de Estadísticas y Censos – Gobierno del Chubut

**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.**

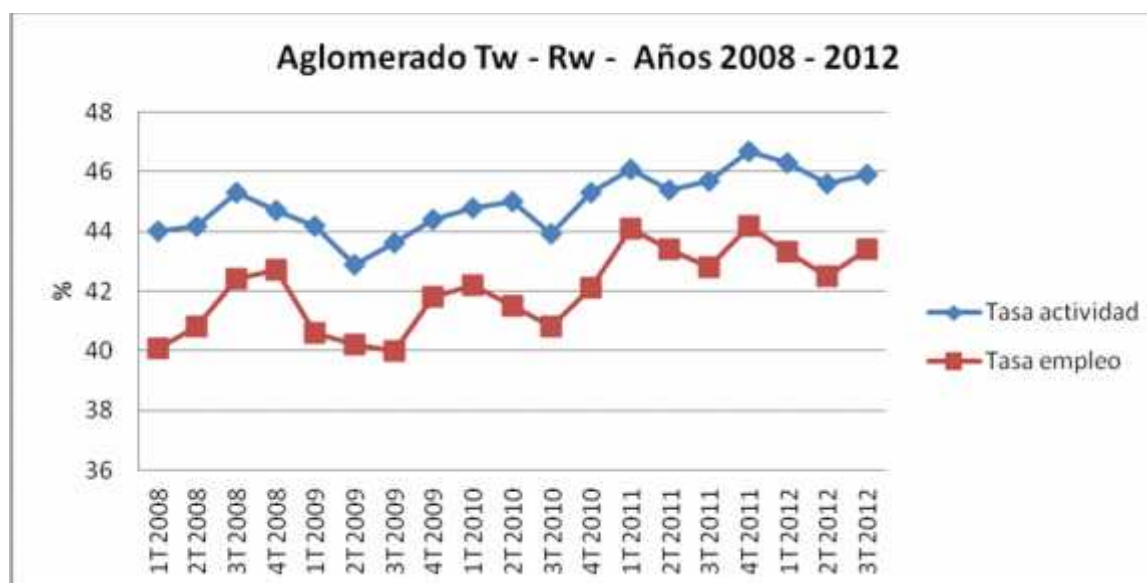
UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PATAGONIA SAN JUAN BOSCO  
SECRETARIA DE CIENCIA Y TÉCNICA

**INFORME DE AVANCE**



La tasa de actividad, que representa el peso de la población económicamente activa respecto del total de la población manifestó oscilo los 45 puntos porcentuales experimentando en el último trimestre un incremento alcanzando el 46,7% Es de destacar que en el período analizado, el conglomerado Comodoro Rivadavia – Rada Tilly se mantuvo en niveles inferiores a excepción del segundo y tercer trimestre de 2011.

Por otro lado la tasa de empleo, que indica el total de personas ocupadas respecto a la población total, osciló en el período analizado entre el 40 y 44 %.



**b) Gasto público municipal**

Presupuesto Municipal para el año 2012 ascendió a 321 millones de pesos el cual contempla la siguiente estructura:

INTENDENCIA	56.150.549,56
GOBIERNO	29.704.156,00
HACIENDA	37.723.650,38
OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS	122.498.893,70
DESARROLLO HUMANO Y	
FAMILIA	34.531.483,91

**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**

PRODUCCION Y TURISMO	10.492.838,97
CONCEJO DELIBERANTE	9.540.000,00
TRIBUNAL DE FALTAS	2.250.200,00
TRIBUNAL DE CUENTAS	2.700.000,00
CREDITO REFUERZO	14.310.000,00
O.M.Re.S.P.	1.800.000,00
TOTAL	321.701.772,52

**SUBSISTEMA AMBIENTAL**

En años recientes, la Provincia de Chubut ha dictado distintas normas para el cuidado y protección ambiental –ver ANEXO VII-2.- entre ellas la Ley N°4563, el Decreto Reglamentario N°185/09, que en el CAPITULO IV – Participación municipal, Jurisdicciones y Autoridad de Aplicación, que le otorga un rol fundamental a las corporaciones municipales como el Código Ambiental aprobado por Ley N° 5439. De este último, destacamos, a los fines del presente proyecto el “**Artículo 4°.-** A los efectos del presente Código, la preservación, conservación, defensa y mejoramiento del ambiente comprende:

a) El ordenamiento territorial y la planificación del proceso de desarrollo sostenible, en función de los valores del ambiente.

A continuación destacamos aspectos relativos al tema específicamente en Trelew:

**1.1. Residuos Sólidos Urbanos:**

La recolección domiciliaria está a cargo de la empresa Ashira, que desde el año 1986 inicia la prestación del servicio de recolección de residuos por contrato surgido de licitación pública y que ha continuado ininterrumpidamente hasta la actualidad. Las prestaciones consisten en recolección manual y contenedorizada de residuos domiciliarios y no habituales (montículos) para una población estimada de 100.000 habitantes. La recolección de residuos se realiza en la mayoría de los barrios tres (3) veces por semana, salvo en los barrios del Centro y Sur de la ciudad donde la recolección se efectúa seis (6) veces por semana.

Actualmente se está implementando una nueva forma de recolección y tratamiento de residuos en el Valle Inferior del Río Chubut: el **Programa de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos (GIRSU)**, está enmarcado en el Convenio de Préstamo BIRF-7362-AR, correspondiente al Proyecto Nacional para la Gestión Integral de los Residuos Sólidos Urbanos de la SAyDS. Se trata de un consorcio tutelado por el municipio de Trelew, en el que participan las otras comunas del Valle Inferior del Río Chubut - Rawson, Gaiman, Dolavon, 28 de Julio- y las ciudades de Puerto Madryn y Puerto Pirámides. Los municipios deberán realizar un aporte mensual para la empresa Urbaser, responsable de la operación del sistema. Para la deposición final de los residuos orgánicos se ha construido, sobre la Ruta Nacional N° 3, una fosa para el relleno sanitario dos plantas de transferencia y recuperación de materiales.

Este nuevo modo de recolectar y tratar la basura, se denomina de las 4 R: reducción de los residuos en origen, reúso, reciclado y recompra de materiales. Los vecinos deben separar los desechos diferenciado entre la basura húmeda y la seca. En el caso particular de Trelew, se establecieron los días en los cuales los camiones recolectarán cada tipo de residuo; desde el mes de mayo de 2013 se está realizando una prueba piloto en algunos barrios de la ciudad con el propósito de generalizarlo a toda la ciudad, después de su evaluación.

**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

Vista de la planta Trelew del GIRSU



### 1.2. Saneamiento Ambiental:

Se han llevado a cabo dos obras importantes relacionadas al saneamiento ambiental de la ciudad; se trata de los pluviales Musters y Owen, ambas obras concluidas. Sin embargo no se han iniciado, por falta de financiamiento, las obras del Pluvial Fitz Roy ubicada en la calle homónima, entre Saavedra y Juan Evans, comprende la ejecución de una conducción pluvial cerrada subterránea, junto con sus correspondientes sumideros, cámaras de inspección y demás obras accesorias, todas destinadas a complementar el sistema de drenaje pluvial existente sobre un sector del barrio Tiro Federal.

### 1.3. Limpieza de la vía pública:

La comunidad de Trelew tiene un bajo nivel de respeto de las normas, la mayoría de los terrenos baldíos se constituyen en mini basurales, no se respeta el cronograma de recolección de residuos, en muchos barrios hay animales sueltos que rompen las bolsas de basura que se dispersa por las calles. Si bien, desde la Secretaría de Obras y Servicios Públicos Municipal, se asigna personal para llevar a cabo el mantenimiento y limpieza, el mismo resulta insuficiente.

### FUENTES BIBLIOGRÁFICAS CONSULTADAS:

#### SUBSISTEMA NATURAL:

1. ARES J., SERRA J., VILLAFañE A., TESTINO, A. y MALNERO H. (2003?) “*Evaluación de factibilidad ambiental de alternativas de gestión de efluentes cloacales de Trelew (Chubut)*”. Centro Nacional Patagónico - Univ. Nacional de la Patagonia San Juan Bosco
2. FERRARI, M. Paula y MONTI, Alejandro J. A (2008) “*Vulnerabilidad global y percepción de inundaciones en el valle inferior del río Chubut (Patagonia, Argentina)*”. I Jornadas de Investigación en Ciencias Sociales, Comodoro Rivadavia.
3. MUNICIPALIDAD DE TRELEW (2007) *Estudio de Impacto Ambiental de las Obras de Control de Inundaciones de la ciudad de Trelew - Sistemas Owen - Drenaje – Musters*. Secretaría de obras y Servicios Públicos.
1. TAUBER, Fernando y otros (2003) *Informe Final “Diagnóstico urbano ambiental expeditivo de la ciudad de Trelew”* en el marco del Programa de Emergencia de Inundaciones El Niño.
2. VILLANUEVA, Carlos A. y otros (2000) *Informe “1900 – Centenario de la estación meteorológica de Trelew – 2000”* Elaborado por la Dirección Técnica del Servicio Meteorológico Nacional. Buenos Aires.

**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**

3. SUBSECRETARIA DE RECURSOS HÍDRICOS - Secretaria de Obras Públicas - Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

**SUBSISTEMA URBANO-REGIONAL:**

1. ALTIMIR, Oscar “La configuración espacial de Chubut en el sistema regional argentino”
2. BACIELA, Carlos “La edad de oro del capitalismo” Universidad de Alicante España.  
<http://ns.fcs.edu.uy/enz/licenciaturas/csociales/Cap%208.pdf>
3. BOISIER, Sergio (?) AMÉRICA LATINA EN UN MEDIO SIGLO (1950/2000): *El desarrollo ¿dónde estuvo?*  
<http://www.eumed.net/rev/oidles/01/Boisier-01.pdf>
4. BOISIER, Sergio (?) *Sociedad del conocimiento, conocimiento social y gestión territorial.*  
[http://guajiros.udea.edu.co/fnsp/cvsp/politicaspUBLICAS/boisier\\_gestion\\_conocimiento.pdf](http://guajiros.udea.edu.co/fnsp/cvsp/politicaspUBLICAS/boisier_gestion_conocimiento.pdf)
5. CAMAGNI, Roberto “Incertidumbre, capital social y desarrollo local: enseñanzas para una gobernabilidad sostenible en el territorio”
6. FERNÁNDEZ, Roberto (2000) “La ciudad verde” *Teoría de la gestión ambiental urbana*
7. GARCÍA, Ariel y ROFMAN, Alejandro “Planificación regional: recuperación y desafíos para la agenda pública de Argentina” <http://www.revista.unal.edu.co/index.php/ede/article/viewFile/30900/30981>
8. GOREN, Nora “Plan Nacional Manos a la Obra”. *¿Promoviendo el desarrollo local o asistiendo a la pobreza?*
9. HOBBSAWM, Eric (1998). *La Historia del Siglo XX*. Grijalbo Mondadori. p. 260.
10. IRUSTA, D. y RODRIGUEZ L. (1993) *Aportes para el estudio del desarrollo urbano de Trelew, Informe final de proyecto PID-CONICET*
11. Ministerio de Desarrollo Social “Resolución de Creación del Plan Nacional de Desarrollo Local y Economía Social “Manos a la Obra” (Res. 1787/04)
12. MIDDLETON, Roger (2000). *The British Economy Since 1945*. Palgrave Macmillan. p. 3.
13. MONTAÑEZ GÓMEZ, Gustavo y DELGADO MAHECHA, Ovidio “Espacio, territorio y región: conceptos básicos para un proyecto nacional”
14. PLAN ESTRATEGICO DEL VALLE INFERIOR DEL RÍO CHUBUT
15. RAPOPORT, Mario “Etapas y crisis en la historia económica argentina” (1880-2005) *Revista OIKOS | Escuela de Administración y Economía | Universidad Católica Silva Henríquez*.
16. RAPOPORT, Mario y Colaboradores (2004) *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)* Ediciones Macchi, 5ta. Edición, Bs.As.
17. ROCCATAGLIATA, J. A. (Coordinador) 1992 “La Argentina Geografía General y sus marcos Regionales” Editorial Planeta Bs. As.
18. ROFMAN A. y ROMERO, L. A. (1973) *Sistema socioeconómico y estructura regional en la Argentina*, Amorrortu, Buenos Aires.
19. ROFMAN, Alejandro “Desarrollo y exclusión social”

**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**

20. ROMERO MARQUES, H. (2009) *Desarrollo local a escala humana*.
21. SANTOS, Milton. (1997). Temica, Espap, Tempo. Globaliza@ e meio temico-científico infmmbonal. Siio Paulo, Editora Hucitec.
22. TAUBER, Fernando y otros (2003) “*Diagnóstico urbano ambiental expeditivo de la ciudad de Trelew*” en el marco del Programa de Emergencia de Inundaciones El Niño.
23. THWAITES REY, Mabel y LÓPEZ, Andrea Magdalena (2005) “*Entre tecnócratas globalizados y políticos clientelistas – Derrotero del ajuste neoliberal en el Estado Argentino*” Editorial Prometeo, Buenos Aires.

**SUBSISTEMA ECONÓMICO:**

1. AGUILAR, Yanina N. y otras. (2013) “La Oferta del Transporte Interurbano de Pasajeros Terrestre con arribo a la Ciudad de Trelew” Proyecto de Investigación de grado, desarrollado en el marco de la Cátedra Perspectiva espacio temporal de la Economía Argentina- FCE- Sede Trelew.
2. ALMADA, Belén y otras (2013) “*Transporte urbano de Trelew*” Proyecto de Investigación de grado, desarrollado en el marco de la Cátedra Perspectiva espacio temporal de la Economía Argentina- FCE- Sede Trelew.
3. *Anuario Estadístico de Turismo 2011-2012* – Secretaría de Turismo y Áreas Protegidas Chubut
4. Base de habilitaciones comerciales 2009 – Municipalidad de Trelew
5. CORNEJO, José y otros Diagnóstico -Plan Director Río Chubut 2013– CFI
6. CROVETTO, Marcela (2010) “*Movilidad espacial, ocupación y empleo en el VIRCH*” CONICET
7. Estadísticas Laneras Boletín Julio 2012 – Federación Lanera Argentina
8. GORTARI, Juan “*Estudio integral de el VIRCH*” — Fundación Tercer Milenio
9. Guía para la orientación de inversiones sector Turismo – Ministerio de Comercio Exterior Chubut
10. LEVIN Sergio (2001) *La cadena lanera* - CFI

**Referencias consultadas Subsistema económico:**

- Dirección de Estadísticas y Censos Provincia del Chubut
- Federación Lanera Argentina
- Consejo Federal de Inversiones
- Entretur – Entre Trelew Turismo
- Municipalidad de Trelew
- Secretaría de Turismo y AP Provincia del Chubut
- Cámara del Parque Industrial de Trelew
- Museo Egidio Feruglio - Mef

**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***

**SUBSISTEMA SOCIAL:**

1. TORRADO, S. (2010): “Modelos de Acumulación, regímenes de gobierno y estructura social” en Torrado, Susana (comp). (2010) “*El costo social del ajuste (Argentina 1976-2002)* Tomo I. Buenos Aires. Edhasa.
2. Programa Indec - Redatam
3. [http://www.chubut.edu.ar/chubut/?page\\_id=896&page=3](http://www.chubut.edu.ar/chubut/?page_id=896&page=3)

**SUBSISTEMA AMBIENTAL:**

1. Ministerio de Ambiente – Provincia de Chubut
2. <http://www.ashira.com.ar/servicios.htm>
3. ARES J., SERRA J., VILLAFañE A., TESTINO, A. y MALNERO H. (2003?) “*Evaluación de factibilidad ambiental de alternativas de gestión de efluentes cloacales de Trelew (Chubut)*”. Centro Nacional Patagónico - Univ. Nacional de la Patagonia San Juan Bosco.

**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**

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

4. **Libros** (Autor/ es; título; año publicación y Editorial, número de páginas; ISBN)
5. **Capítulo del Libro** (Autor /es; título del capítulo; título del libro; Editor /es; año publicación y Editorial; ISBN, N° de páginas)
6. **Publicaciones en Revistas** (Título del Trabajo; Autores; Nombre de la Revista; Año; N° de páginas; ISSN; Estado del Trabajo \* )
7. a) Internacionales:
8. b) Nacionales: X
- c) Sin Referato: X

**“Lineamientos para el ordenamiento territorial de Trelew”** GÓMEZ, Ana María; GUTIERREZ AZPARREN, Mariano; BABINO, Enrique; GALLARDO VELASQUEZ; INALAF, RODRIGUEZ, Lidia; Raquel VERNIERI, Esteban; Lorena; PAURA, Fernanda; OBREQUE, Ester.

Publicadas en Libro de resúmenes III Jornadas Patagónicas de Investigación en Ciencias Económica- Facultad de Ciencias Económicas- Transferencia y Difusión de Investigaciones de la FCE- ISBN N° 978-987-21581-4-9

**“Lineamientos para el ordenamiento territorial de Trelew”** GÓMEZ, Ana María; GUTIERREZ AZPARREN, Mariano; BABINO, Enrique; GALLARDO VELASQUEZ; INALAF, RODRIGUEZ, Lidia; Raquel VERNIERI, Esteban; Lorena; PAURA, Fernanda; OBREQUE, Ester.

Publicada en CD Ponencias ISBN N°978-987-2181-5-6

**“Diagnóstico preliminar sobre el desarrollo actual de la ciudad de Trelew”** IV Jornadas Patagónicas de Investigación en Ciencias Económica- Facultad de Ciencias Económicas- Transferencia y Difusión de Investigaciones de la FCE- Realizadas en Trelew durante los días los días 29 y 30 de Agosto de 2013.- **CD ponencias** ISBN N° 978-987-1937-19-6

**“Diagnóstico preliminar sobre el desarrollo actual de la ciudad de Trelew”** IV Jornadas Patagónicas de Investigación en Ciencias Económica- Facultad de Ciencias Económicas- Transferencia y Difusión de Investigaciones de la FCE- Realizadas en Trelew durante los días los días 29 y 30 de Agosto de 2013.- Publicadas en **Libro de resúmenes** ISBN N° 978-987-1937-17-2

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

9. **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).

10. Internacionales:

11. Nacionales: X

**“Lineamientos para el ordenamiento territorial de Trelew”** III Jornadas Patagónicas de Investigación en Ciencias Económica- Facultad de Ciencias Económicas- Transferencia y Difusión de Investigaciones de la FCE, Esquel, 2012, Ponencia, 5, sin referato. Expositor: **Enrique Babino**

**“Diagnóstico preliminar sobre el desarrollo actual de la ciudad de Trelew”** IV Jornadas Patagónicas de Investigación en Ciencias Económica- Facultad de Ciencias Económicas- Transferencia y Difusión de Investigaciones de la FCE- Realizadas en Trelew durante los días los días 29 y 30 de Agosto de 2013 Expositora: **Raquel Inalaf**

12. **Conferencias Dictadas** (Título; lugar; evento; fecha)

**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

### 13. Divulgación y Extensión.

El estado de avance del proyecto de investigación fue presentado por Ana María Gómez en el Taller: “Metodología de la investigación: Reflexionando sobre la propia práctica” dictado por la Dra. Cecilia Cross en el marco de las IV Jornadas Patagónicas de Investigación en Ciencias Económicas realizadas durante los días 29 y 30 de Agosto de 2013. Avalado por Resolución N° 325/13 DFCE. En el debate sobre los aspectos metodológicos, se nos hicieron aportes que nos permitió revisar el enfoque sistémico a y trabajar en pos de un diagnóstico integrado.

Se presentó ante el plenario de la Comisión Directiva de la Cámara de Industria y comercio del Este del Chubut

### 14. Convenios de Transferencia de Información y/o Tecnología.

### 15. Otro tipo de transferencia al medio socio-económico y/o educativo.

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).

**Obreque, Ester** (Ayudante alumna de investigación)  
las siguientes tareas:

- caracterización del subsistema natural
- mapas varios, gráficos, etc.

**Paura, Fernanda** (Ayudante alumna de investigación)

- caracterización del subsistema natural

Ambas trabajaron bajo mi supervisión

**VII) ACTIVIDADES FORMATIVAS y DE CAPACITACIÓN REALIZADAS POR LOS INTEGRANTES DE LA U.E.:** (Asistencia a reuniones científicas, 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)

**GÓMEZ, Ana María:**

- participante del Seminario **De ciudades y Territorios. La territorialización de la resistencia desde el derecho a habitar**. Realizado del 6 al 8 de setiembre de 2012 en Trelew organizado por Cátedra Abierta de Estudios Urbanos y Territoriales dependiente de la Delegación Zonal en forma conjunta con la cátedra abierta “Investigación Científica y Tecnológica en Ciencias Económicas” FCE - Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco. Avalado por Resolución N° 824/12 DFCE.
- Participante en las Jornadas de Responsabilidad Social empresaria realizadas en Trelew, organizadas por la

**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**

Facultad de Ciencias Económicas. Noviembre de 2012. Aprobado por Resolución N° /13

- Participante Seminario De Posgrado: "Metodología e Investigación. Problemas Epistemológicos, Paradigmas y Estrategias" 22 al 24 de Abril de 2013 – Aprobado por Resolución N° 315/13 DFCE

**BABINO, Enrique:**

- “Lineamientos para el ordenamiento territorial de Trelew” III Jornadas Patagónicas de Investigación en Ciencias Económica- Facultad de Ciencias Económicas- Transferencia y Difusión de Investigaciones de la FCE, Esquel, 2012.- Expositor

**OBREQUE, Ester Valentina:**

- Participante del Seminario **De ciudades y Territorios. La territorialización de la resistencia desde el derecho a habitar**. Realizado del 6 al 8 de setiembre de 2012 en Trelew organizado por Cátedra Abierta de Estudios Urbanos y Territoriales dependiente de la Delegación Zonal en forma conjunta con la cátedra abierta “Investigación Científica y Tecnológica en Ciencias Económicas” FCE - Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco. Avalado por Resolución N° 824/12 DFCE.

**PAURA, FERNANDA NATHALIA**

- Participante del Seminario **De ciudades y Territorios. La territorialización de la resistencia desde el derecho a habitar**. Realizado del 6 al 8 de setiembre de 2012 en Trelew organizado por Cátedra Abierta de Estudios Urbanos y Territoriales dependiente de la Delegación Zonal en forma conjunta con la cátedra abierta “Investigación Científica y Tecnológica en Ciencias Económicas” FCE - Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco. Avalado por Resolución N° 824/12 DFCE.

**VIII) DIFICULTADES ENCONTRADAS**

Las dificultades encontradas se relacionan fundamentalmente con el acceso a la información, el cambio permanente de autoridades en el área de planificación del municipio local, la falta de equipos técnicos formados, por migración de profesionales y técnicos hacia organismos públicos de la Provincia y/o jubilaciones, situación que generó demoras insalvables en los tiempos previstos, a los integrantes de la Unidad Ejecutora del presente proyecto.

Los nuevos equipos técnicos del municipio de la ciudad de Trelew requieren tiempo para ponerse al tanto de los problemas de la ciudad y por tanto no nos brindan la información que la Unidad Ejecutora del proyecto solicita, si bien en ocasiones fuimos recibidos por las autoridades del sector, los tiempos de unos y otros resulta difíciles de compatibilizar.

Otra dificultad radica en la poca aplicación de las normativas vigentes por parte de las autoridades, por lo que el análisis del marco jurídico es a título informativo y en los hechos existen constantes incumplimientos.

**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)

**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.**

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

***INFORME DE AVANCE***

**INDICE DE ANEXOS:**

I.	Tabla 1: Caracterización ambiental de Trelew
II.	Plano urbano de la ciudad de Trelew
III.	Ordenanza de uso del suelo N° 11701/12
IV.	Tabla 2. Instituciones Educativas según nivel
V.	Plano de Trelew: Localización de instituciones educativas
VI.	Tabla 3. Servicios Públicos de Salud: Área Programática Trelew
VII.	Marco Normativo: 1.- Transporte Terrestre 2.- Legislación Ambiental de Chubut
VIII.	Tabla 4. Empresas prestatarias de los servicios de transporte urbano, inter urbano y de larga distancia a la ciudad de Trelew
IX	Instrumentos contruïdos para abordar a actores clave seleccionados por el equipo de investigación

**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**

**ANEXO I**

**TABLA 1.- CARACTERIZACIÓN DEL SUBSISTEMA NATURAL Y AMBIENTAL DE TRELEW**

<b>MEDIO ABIOTICO</b>	<b>Clima</b>	Árido patagónico adquiere rasgos continentales - elevada amplitud térmica diaria, del orden de 10°C en el invierno y de 15°C en el verano-
	<b>Aire</b>	Vientos del sector oeste, particularmente fuertes en el verano. Cenizas Volcánicas El agujero en la capa de ozono causó alteraciones climáticas - desplazamiento de los vientos del oeste-
	<b>Hidrografía Superficial</b>	Cuenca del Río Chubut
	<b>Hidrografía Subterránea</b>	Se recomienda mayores esfuerzos para cuantificar el recurso aguas subterráneas mediante sostenidos estudios de hidrogeólogos, que amplían nuestro conocimiento sobre ubicación, extensión, velocidad de escurrimiento, caudales extraíbles, etc.
	<b>Litografía</b>	Porfiritas, riolitas, tobas sobre el antiguo macizo patagónico. Sedimentos marinos y continentales del mesozoico y cenozoico, cubiertos por espesa capa de rodados cementados (Rodados Patagónicos o Tehuelches) y nuevos mantos eruptivos. La meseta se encuentra parcialmente cubiertas de basaltos terciarios y cuaternarios.
	<b>Geomorfología</b>	Mesetas, valles, terrazas, cañadones y depresiones.
	<b>Erosinabilidad</b>	Eólica e hídrica Media/ Alta
	<b>Condiciones constructivas</b>	Favorables y aceptables-desfavorables
	<b>Vulnerabilidad a contaminación de acuíferos</b>	media Alta/ alta

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**

	<b>Patrimonio Geológico/geomorfológico e hidrológico</b>	El Río Chubut, está labrado sobre rocas volcánicas riolíticas (F. Marifil, Jurásico) y sedimentitas marinas y continentales.
<b>MEDIO BIOTICO</b>	<b>Tipos de Suelo</b>	Predominan suelos de Aridisol. Es posible encontrar suelos Entisol, Molisol - más escasos-
	<b>Vegetación</b>	Jume (Suaeda divaricada) y Zampa (Atriplex lampa), especialmente en el área baja con suelos salinos. Donde el tenor salino es menor o en predios mejorados, aparecen Coirones (Stipa), Quilembai (Chuquiragua avellanadae) y Alfilerillos (Erodium cicutarium). Otras especies típicas son la Jarilla (Larrea divaricada), Cola de Armadillo, Neneo (Mulinum spinosum), Piquillín (Condalia microphylla) y Molle (Schinus polygamus).
	<b>Fauna/ Hábitats Faunísticos</b>	Aves: gaviotas, flamencos australes, biguaes, tres especies de macaés, cisne de cuello negro, coscoroba blanco y aves zancudas, ñandúes. Peces pequeños y plancton. Mamíferos: guanacos, mara o liebre patagónica, zorrinos, zorro colorado y gris
<b>MEDIO PERCEPTUAL</b>	<b>Unidades del paisaje</b>	Numerosas y diversas Ver Ordenanza municipal
	<b>Análisis de Cuencas Visuales</b>	Vistas hacia la ciudad
<b>RECURSOS CIENTIFICOS/CULTURALES</b>	<b>Yacimientos Arqueológicos, Antropológicos y Paleontológicos</b>	En expansión a partir del descubrimiento de nuevos yacimientos paleontológicos
	<b>Red de vías pecuarias</b>	En expansión
	<b>Bienes de Interés Cultural / otros bienes del patrimonio histórico</b>	Numerosos

Fuente: elaboración propia

### **ANEXOS II Y III**

Se presentan en formato papel y en CD.

**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**

**ANEXO IV**

**TABLA 2. INSTITUCIONES EDUCATIVAS SEGÚN NIVEL**

**NÓMINA DE ESCUELAS PÚBLICAS DE GESTIÓN PRIVADA POR NIVEL EN  
TRELEW**

**NIVEL INICIAL:**

“ATECH “N° 1424  
28 de Julio 856 –(9100) Trelew  
Tel: (0280) 4420110  
[mauriruiz\\_74@hotmail.com](mailto:mauriruiz_74@hotmail.com)

“Escuela Nueva” N° 1013  
Chacra N° 94 - (9100) Trelew  
Tel: (0280) 4443264  
[escuelanuevatw@yahoo.com.ar](mailto:escuelanuevatw@yahoo.com.ar)

”Escuela Hendre Trelew N° 1031-Ysgol yr Hendre Trelew”  
Moreno 253 y Rivadavia 3029– (9100) Trelew  
Tel: (0280) 4436436  
[escuelahendre@gmail.com](mailto:escuelahendre@gmail.com)

“María Calderón de la Barca” N° 1461  
Base Aeronaval Almirante Zar  
Tel: (0280) 4423079  
[marinacuneo@yahoo.com.ar](mailto:marinacuneo@yahoo.com.ar)

“Jardín Del Sol” N° 1421  
Cabot 171 y Mitre 1052 – (9100) Trelew  
Tel: (0280) 4436473  
[fundaciondelsol@infovia.com.ar](mailto:fundaciondelsol@infovia.com.ar)

“Instituto Padre Juan Muzio” N° 1004.  
Moreno 1004- (9100) Trelew  
Tel: (0280) 4421196  
[cpjmuzio@infovia.com.ar](mailto:cpjmuzio@infovia.com.ar)

“Instituto María Auxiliadora” N° 1003  
San Martín 260 (9100) Trelew  
Tel: (0280) 4424469 /4426939  
[imainstituto@infovia.com.ar](mailto:imainstituto@infovia.com.ar) / [imapolimodal@gmail.com](mailto:imapolimodal@gmail.com)

“Mundo Feliz” N° 1463  
Soberanía Nacional 660 – (9100) Trelew  
Tel: (0280) 154681649

**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**

“Mamá Pata” N° 1466  
Urquiza 446 (9100) Trelew  
Tel: (0280)154417410  
[vivicgomez26@hotmail.com](mailto:vivicgomez26@hotmail.com)

“Murmillos” N° 1422  
Italia Esq. Psje. Jujuy (9100) Trelew  
Tel: (0280) 4426351  
[jardinmurmillos@yahoo.com.ar](mailto:jardinmurmillos@yahoo.com.ar)

“Nidito” N° 1440  
Alem 1072 (9100) Trelew  
Tel: (0280) 154513932  
[claudiacampagnoli@yahoo.com.ar](mailto:claudiacampagnoli@yahoo.com.ar)

“Winnie Pooh” N° 1452  
Luis Jones 1027 (9100) Trelew  
Tel: (0280) 4421821  
[solicarreras@hotmail.com](mailto:solicarreras@hotmail.com)

Fuente: Dirección General de Educación Privada

**NIVEL PRIMARIO**

Instituto Salesiano Padre Juan Muzio N° 1004.  
Moreno 1004- (9100) Trelew  
Tel: (0280) 4421196  
[cpjmuzio@infovia.com.ar](mailto:cpjmuzio@infovia.com.ar)

Instituto María Auxiliadora N° 1003  
San Martín 260 (9100) Trelew  
Tel: (0280) 4424469 /4426939  
[imainstituto@infovia.com.ar](mailto:imainstituto@infovia.com.ar) / [imapolimodal@gmail.com](mailto:imapolimodal@gmail.com)

Escuela Nueva N° 1013  
Chacra N° 94 - (9100) Trelew  
Tel: (0280) 4443264  
[escuelanuevatw@yahoo.com.ar](mailto:escuelanuevatw@yahoo.com.ar)

Escuela Adventista Nicolás Avellaneda N° 1012.  
25 de Mayo 1240 (9100) Trelew  
Tel: (0280) 4422636  
[trelew-advent@speedy.com.ar](mailto:trelew-advent@speedy.com.ar)

Escuela Del Sol N° 1028  
Belgrano 973 – (9100) Trelew  
Tel: (0280) 4436342

**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**

[laescueladelosol@speedy.com.ar](mailto:laescueladelosol@speedy.com.ar)

Escuela Yr Hendre N° 1031  
Moreno 253 – (9100) Trelew  
Tel: (0280) 4436436  
[escuelahendre@gmail.com](mailto:escuelahendre@gmail.com)

**NIVEL SECUNDARIO**

Instituto Salesiano Padre Juan Muzio N° 1704.  
Moreno 1004- (9100) Trelew  
Tel:(0280) 4421196  
[cpjmuzio@infovia.com.ar](mailto:cpjmuzio@infovia.com.ar)

Instituto María Auxiliadora N° 1703  
San Martín 260 (9100) Trelew  
Tel: (0280) 4424469 /4426939  
[imainstituto@infovia.com.ar](mailto:imainstituto@infovia.com.ar) / [imapolimodal@gmail.com](mailto:imapolimodal@gmail.com)

Escuela Nueva N° 1715  
Chacra N° 94 (9100) Trelew  
Tel: (0280) 4443264  
[escuelanuevatw@yahoo.com.ar](mailto:escuelanuevatw@yahoo.com.ar)

Escuela Adventista Nicolás Avellaneda N° 1012  
25 de Mayo 1240 (9100) Trelew  
Tel: (0280) 4422636  
[trelew-advent@speedy.com.ar](mailto:trelew-advent@speedy.com.ar)

**INSTITUTOS DE NIVEL SUPERIOR NO UNIVERSITARIO**

**Instituto Patagónico del Profesorado de Inglés N° 1802 (IPPI)**  
Leandro Alem 437 (U9100GII) Trelew  
Tel 0280 425676  
[E-MAILrhyslarena@gmail.com](mailto:E-MAILrhyslarena@gmail.com)

**Centro de Estudios Trelew N° 1803 (CET)**  
Carrasco 250 (U9102DFF) Trelew  
Tel 0280 4433276  
E-MAILcetrelew@infovia.com.ar  
WEB [www.cet.edu.ar](http://www.cet.edu.ar)

**Instituto de Estudios Superiores N° 1808 (IDES)**  
Urquiza 356 (U9100GMD) Trelew  
Tel 0280-4429049/27430

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**

info@idestrelew.com.a

WEB [www.idestrelew.com.ar](http://www.idestrelew.com.ar)

**Instituto Superior en Gastronomía N° 1816 (ISG)**

Hipólito Yrigoyen 1519 (U9102BGK) Trelew

0280 430430

[contacto@saborpatagonico.com.ar](mailto:contacto@saborpatagonico.com.ar)

[www.isgsaborpatagonico.com.ar](http://www.isgsaborpatagonico.com.ar)

**Instituto de Docencia, Investigación y Capacitación Laboral  
de la Sanidad del Chubut N° 1818 (ATSA)**

Marconi 171 (U910)

Sede Trelew

Moreno Norte y Edwin Roberts

Escuela Provincial N° 182 Lunes a viernes de 17.30 a 22.00 hs.

Instituto de Peluquería y Estética Norberto Álvarez N° 1654 (Expediente N°  
183/06)

Oferta:

Cursos Básicos de Peluquería

Director: Balbi Edgardo

Av. Fontana 485 Local16 Trelew (9100)

TE- 4428338-4484615

[insupel@hotmail.com](mailto:insupel@hotmail.com)

**Centro de Capacitación Profesional de Estética Tw N° 1653 (Expediente N°  
2477/04)**

Oferta:

Cursos de Cosmetología, Estética Corporal y Masaje de Reflexología, Depilación,  
Manicuría, Estética de Pie, Maquillaje Social.

Directora: Isabel Sanacore

9 de Julio 551 Trelew (9100)

TE 4432273

**Estética Laura Visconti (Expediente N° 3108)**

Oferta:

Cursos de Cosmetología

Directora: Laura Visconti

9 de Julio 5 1° Piso Trelew (9100)

TEL 4426588

[gracielaavisconti@hotmail.com](mailto:gracielaavisconti@hotmail.com)

**Empresa Gulcan SRL (Expediente N° 3562/11)**

Oferta:

Cursos de Personal de Seguridad Privada

Director: Juan Awgul

Hipólito Yrigoyen 948 Trelew (9100)

Tel 4484003

[info@gulcanseguridad.com](mailto:info@gulcanseguridad.com)

**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**

**CARRERAS DE EDUCACIÓN SUPERIOR EN TRELEW  
DIRECCIÓN GENERAL DE EDUCACIÓN SUPERIOR Y FORMACIÓN DOCENTE  
INICIAL**

ISDF N°	CARRERAS	AÑOS DE DURACIÓN
801 – Sede	Profesorado de Educación Especial con Orientación en Discapacidad Intelectual	4
	Profesorado de Educación Secundaria en Inglés	4
	Profesorado de Educación secundaria en Lengua y Literatura	4
	Tecnicatura Superior en Bibliotecología	4
805 – Sede	Profesorado de Música	4
	Ciclo Introductorio al Profesorado de Música	1
	Profesorado de Artes Visuales	4
	Profesorado de Teatro	4
	Trayecto Artístico Profesional - Teatro	1
	Locutor Nacional	3
	Trayecto Artístico Profesional - Música	1
	Trayecto Artístico Profesional – Artes Visuales	1
808 - Sede	Profesorado de Educación Primaria	4
	Profesorado de Educación Secundaria en Física	4
	Profesorado de Educación Secundaria en Matemática	4
	Profesorado de Educación Secundaria en Química	4
812 - Anexo	Tecnicatura Superior en Gestión Integrada de la Calidad	3

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***

	<b>Tecnicatura Superior en Industria Textil Lanera</b>	<b>3</b>
	<b>Tecnicatura Superior en Logística</b>	<b>3</b>

Fuente: elaboración propia a partir de información del Ministerio de Educación de la Provincia de Chubut

**ANEXO V**  
**PLANO DE TRELEW LOCALIZACIÓN INSTITUCIONES EDUCATIVAS**  
Se acompañan en formato papel y CD

**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**

ANEXO VI

**TABLA 3. SERVICIOS PUBLICOS DESALUD AREA PROGRAMÁTICA TRELEW**

**ESTABLECIMIENTOS PUBLICOS DE SALUD  
AÑO 2012**

**Área Programática  
Trelew**

Localidad	Hospital	Prom. Camas Disponibles	Cent
<b>Total Área Programática</b>	Con internación 8 Sin internación 1	234	
<b>Trelew</b>	Zonal Dr. Adolfo Margara- Nivel V I Centro de Día "Rincón del Alma"	95	Pasc
	Centro Materno Infantil	33	Dr. J Dr. R Carri Inger Franz Gwer La Lc Plant Etche Tiro F Sarm Villa
	Consultorio Externos de Especialidades Centro de Salud Integral de la Adolesc. Centro de Rehabilitación Pichi Anai		Area Area Greg Playa Río C San F Dr. M
<b>Rawson</b>	Subzonal Rawson "Santa Teresita" - Nivel I V	39	
<b>Camarones</b>	Rural Camarones "Margarita Bennewitz" Nivel III	9	
<b>Gaiman</b>	Rural Gaiman "John Evans" Nivel III	22	San C
<b>Dolavon</b>	Rural Dolavon "Mari Jones de Williams" Nivel III	17	
<b>Dique Florentino Ameghino</b>	Hospital Rural Dique Florentino Ameghino		
<b>Las Plumas</b>	Rural Las Plumas Nivel III	6	
<b>Paso de Indios</b>	Rural Paso de Indios Nivel III	13	

Fuente: Ministerio de Salud Provincia de Chubut

**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

### ANEXO VII MARCO NORMATIVO

#### 1. TRANSPORTE TERRESTRE

##### LEGISLACIÓN NACIONAL Y PROVINCIAL

- **Ley I N° 140 (Antes Ley N° 3533)**: Regula el servicio público de transporte para pasajeros. Fue sancionada en el año 1990 y a la fecha no ha sido reglamentada. Por lo tanto, según el artículo 34 de la Ley 3533: *"En lo no previsto por esta Ley será de aplicación la Ley Nacional Nro. 12.346, sus Decretos Reglamentarios y/o la norma que la reemplace"*.

La **Ley Nacional de Transporte N° 12.346** crea la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes y regula la explotación de los servicios públicos de transporte automotor. Su Decreto Reglamentarios es el N° 958/92, el cual fija el marco regulatorio del auto transporte interurbano de pasajeros de jurisdicción nacional. Este decreto se encuentra modificado por el Decreto 808/95 que establece nuevas normas para la reglamentación del transporte interurbano.

En materia de sanciones, por lo expuesto anteriormente, rige el Decreto Nacional N° 1395/98, el cual establece el Régimen de Penalidades por infracciones a las Disposiciones Legales y Reglamentarias en Materia de Transporte por Automotor de Jurisdicción Nacional, aprobado por el Decreto N° 253/95.

- **Ley XIX N° 25 (antes Ley N° 4165)**: Es de adhesión a la Ley Nacional de Transito N° 24.449 y Decreto XIX- N° 591/96 Reglamenta dicha Ley y por el artículo 1°.- se adhiere a las disposiciones del Decreto Nacional N° 779/95 que reglamenta la Ley Nacional de Transito. Es de aplicación en todo lo relativo al transporte de pasajeros y cargas.

##### ORDENANZAS MUNICIPALES

- Puerto Madryn: ***Ordenanza Municipal N° 8095***, que establece para el recorrido Trelew - Pto. Madryn el actual régimen de paradas intermedias antes de llegar a la Terminal de Ómnibus de ésta última ciudad.

##### OTRAS NORMATIVAS QUE INFLUYEN SOBRE LA ACTIVIDAD

- **Ley Nacional N° 22.431**: **Sistema de protección integral de los discapacitados**. (Modificada por Ley 24.314 y Ley 25.635): En su artículo 22 manifiesta la accesibilidad al transporte público de forma gratuita para personas con capacidades diferentes; y al mismo tiempo garantiza la prestación de este servicio con sólo presentar el certificado de discapacidad y previendo la necesidad de un acompañante. La provincia del Chubut adhiere a la misma mediante Ley Provincial N° 2002.
- **Ley Provincial XXII - N° 7**: Transporte sin cargo del personal de seguridad uniformado.

**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**

- **Ley Provincial VIII - N° 63 (Antes Ley N° 4638):** Regula la bonificación del boleto para estudiantes de nivel polimodal, superior y universitario en los viajes interurbanos.
- **Ley Provincial XXII-N° 25:** Establece que las empresas operadoras de los servicios de transporte automotor de pasajeros de carácter interurbano deberán contar con la leyenda: “*Trata de personas es esclavitud. Si sabes algo denúncialo al ...*”
- **Ley Provincial N° 3.775:** Fija como interés prioritario del Estado Provincial la preservación de la salud de los no fumadores y la difusión de los efectos nocivos del tabaco. Prohíbe, entre otros, fumar en medios de transporte público de todo tipo y distancia.

## 2. LEGISLACIÓN AMBIENTAL DE LA PROVINCIA DEL CHUBUT

CONTENIDO
<b><u>Ley N° 1503</u></b> - de Protección de las Aguas y de la Atmósfera
<b><u>Decreto N°2099-77</u></b> - Reglamentario de la Ley N° 1503
<b><u>Ley N° 2226</u></b> - Modificatoria de la Ley N° 1503
<b><u>Decreto N° 1403-82</u></b> - Modificatorio de las multas de la Ley N° 1503
<b><u>Decreto N° 1402-83</u></b> - Modifica niveles de vuelcos
<b><u>Ley N° 3742</u></b> - de adhesión a la Ley N° 24051 de Residuos Peligrosos
<b><u>Decreto N° 1675-93</u></b> - Reglamentario de la Ley N°3742 de Residuos Peligrosos.
<b><u>Ley N° 3787</u></b> - Crea el Registro de Usuarios y Manipuladores de Materiales Radioactivos
<b><u>Ley N° 4032</u></b> - de Evaluación de Impacto Ambiental
<b><u>Decreto N° 1153-95</u></b> - Reglamentario de la Ley N°4032 de Evaluación de Impacto Ambiental.
<b><u>Anexo I</u></b> - Del Decreto N° 1153/95 Reglamentario de la Ley N° 4032
<b><u>Anexo II</u></b> - Del Decreto N° 1153/95 Reglamentario de la Ley N° 4032
<b><u>Anexo III</u></b> - Del Decreto N° 1153/95 Reglamentario de la Ley N° 4032
<b><u>Anexo IV</u></b> - Guía para la realización del análisis de riesgo. Del Decreto N° 1153/95 Reglamentario de la Ley N° 4032
<b><u>Ley N° 4112</u></b> - de Tasa de Registro para la Actividad Petrolera
<b><u>Ley N° 4407</u></b> - Ley de Obligaciones Tributarias en Reemplazo de la Ley N° 4167 y Decreto N° 961/98 - Boletín Oficial N° 8093 - Aranceles de análisis fisicoquímicos y bacteriológicos en el Laboratorio
<b><u>Decreto N° 10-95</u></b> - Para la Actividad Petrolera, registro, certificado ambiental
<b><u>GUIA para el Decreto N° 10-95</u></b> - Para la evaluación de las presentaciones

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***

**Disposición N° 072/93 - Modifica niveles de hidrocarburos en descargas de petroleras y Contralor Técnico - Operativo de Hidrocarburos - Resolución N° 105/92 de la Secretaría de Energía de la Nación**

**Ley 4563 - Ley General del Ambiente**

**Ley 4996 - Ley de relevamiento y tratamiento de los PCBs**

Fuente: Ministerio de Ambiente –Provincia de Chubut

**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**

**ANEXO VIII**

**TABLA 4. EMPRESAS PRESTATARIAS DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE URBANO, INTER URBANO Y DE LARGA DISTANCIA A LA CIUDAD DE TRELEW**

La mayoría de ellas tienen sus oficinas en la TERMINAL DE OMNIBUS CIUDAD DE TRELEW, ubicada en calle Urquiza 150 - Tel. 0280- 4420121.

TRANSPORTE URBANO	TRANSPORTE INTER URBANO	TRANSPORTES TERRESTRES DE LARGA DISTANCIA
<b>EL 22 SRL</b> México 253 y 25 de Mayo Tel. 4432444/4438777 <a href="mailto:transportesel22srl@speedy.com.ar">transportesel22srl@speedy.com.ar</a>	<b>EMPRESA RAWSON</b> Castelli 347 RAWSON Tel. 4481915 <a href="mailto:empresarawson@speedy.com.ar">empresarawson@speedy.com.ar</a>	<b>VIA T.A.C.</b> Oficina N° 1 Terminal 4439207 <a href="http://www.viatac.com.ar">www.viatac.com.ar</a> <a href="mailto:tincho69@hotmail.com">tincho69@hotmail.com</a>
	<b>28 de JULIO</b> Oficina N° 6 Terminal Tel.432429- 424119	<b>T.U.S. S.R.L.</b> Oficina N° 5 Terminal Tel. 4421343
	<b>MAR Y VALLE SRL</b> Oficina N° 7 Terminal tel.424119/ 436223 <a href="mailto:maryvalle@maryvalle.com">maryvalle@maryvalle.com</a>	<b>TRANSP. PATAG./ DON OTTO</b> Oficina N° 9 Terminal Tel. 4429496 <a href="http://www.donotto.com.ar">www.donotto.com.ar</a> <a href="mailto:donottoboltrw@hotmail.com">donottoboltrw@hotmail.com</a>
	<b>BAHIA S.R.L</b> Rawson Tel: 4482317 Fax: 4436223 <a href="mailto:transportebahiasrl@hotmail.com">transportebahiasrl@hotmail.com</a>	<b>CENTRAL ARGENTINO</b> Oficina N° 4 Terminal Tel. 4434410 <a href="mailto:elcondortrelew@hotmail.com">elcondortrelew@hotmail.com</a>
	<b>EL ÑANDU S.R.L.</b> Oficina N° 2 Terminal Tel. 4427499 <a href="mailto:mar_da9@hotmail.com">mar_da9@hotmail.com</a>	<b>EXPRESO QUE BUS S.R.L</b> Oficina N° 11 Terminal Tel. 4422760/ 4427557 Cel. 0280 -154662284 0800-333-7575 <a href="http://www.quebus.com.ar">www.quebus.com.ar</a>
	<b>CEFERINO</b> Oficina N° 19 Terminal Tel: 425550-15455519	<b>ANDESMAR</b> Oficina N° 12 Terminal Tel. 4433535 <a href="http://www.andesmar.com">www.andesmar.com</a>
		<b>EL CONDOR ETSA</b> Oficina N° 10 Terminal Tel. 4431675 <a href="http://www.condorestrella.com.ar">www.condorestrella.com.ar</a>
		<b>TRAMAT</b> Oficina N° 14 Terminal

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**

		Tel. 4435162 <a href="http://www.tramatweb.com.ar">www.tramatweb.com.ar</a>
		<b>MAR Y VALLE SRL</b> Oficina N° 7 Terminal tel.4424119/ 4436223 <a href="mailto:maryvalle@maryvalle.com">maryvalle@maryvalle.com</a>
		<b>TRANSP. ROBLEDO</b> Ruta N° 3 km. 1463 Tel. 4443498/154678094 <a href="mailto:chinolabch@yahoo.com.ar">chinolabch@yahoo.com.ar</a>

Fuente: Elaboración propia

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***

**ANEXO IX**

**INSTRUMENTOS CONSTRUIDOS PARA ABORDAR A ACTORES CLAVE  
SELECCIONADOS POR EL EQUIPO DE INVESTIGACIÓN.**

1. Taller Asociaciones Vecinales de los cuarenta y tres (43) Barrios de la ciudad de Trelew.
2. Entrevista a los miembros de la Comisión Directiva de la Cámara de Industria y Comercio del Este del Chubut. (CICECH)
3. Entrevista a Secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Trelew.
4. Entrevista al Director de Asociaciones Vecinales de Trelew
5. Diseño de encuesta de opinión a los usuarios del autotransporte urbano de pasajeros de la ciudad de Trelew, para determinar la Calidad del servicio.

**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***

### **PROYECTO DE INVESTIGACIÓN: LINEAMIENTOS PARA EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE TRELEW**

#### **TALLER CON LAS ASOCIACIONES VECINALES DE TRELEW**

##### **Objetivos:**

1. Caracterizar la ciudad de Trelew desde los puntos de vista social, político, económico, ambiental, de servicios y de infraestructura.
2. Identificar problemas y potencialidades de la ciudad de Trelew.

Tiempo: 2 horas

**Día 27/5 a partir de las 18:00**

**Lugar:** Asociación Vecinal Barrio San David

##### **Metodología:**

Taller participativo con las Asociaciones Vecinales y actores barriales de la ciudad de Trelew.

**Actividades:** Los participantes se reunirán en pequeños grupos para realizar una caracterización de la ciudad de Trelew en función de

- Problemas/Estrategias de soluciones/actores y organismos responsables.
- **Potencialidades/Estrategias de soluciones /actores y organismos responsables.**

##### **Preguntas disparadoras:**

1. ¿Qué cosas te gustan de la Trelew actual? Describirlas. Hacer referencia a los siguientes aspectos social, político, económico, ambiental, de infraestructura y servicios.
2. ¿Qué cosas de la ciudad no te gustan y desearías cambiar?
3. ¿Qué cosas extrañarías de Trelew si estuvieran lejos?

**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**

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN: LINEAMIENTOS PARA EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE TRELEW.**

**Entrevista a los miembros de la Cámara de Industria y Comercio del Este del Chubut.**

Seleccione con una cruz uno o más de las opciones que se sugieren y/o explique en los puntos que se lo solicita.

**A- BLOQUE RELATIVO A LAS PROBLEMATICAS URBANO-REGIONAL**

1. ¿Cuáles son a criterio de la Cámara los principales problemas que afectan actualmente a la ciudad de Trelew. Indicar el grado de impacto: Alto – Medio – Bajo

PROBLEMAS	GRADO DE IMPACTO
a- Estructurales: Infraestructura de servicios básicos	
b- Planificación urbana	
c- Seguridad	
d- Medios de Transporte	
e- Carencia de perfil productivo	
f- Otros: _____	

2. ¿Cómo afectan y que cambios concretos visualizan en el caso de que se trabaje sobre los aspectos mencionados?

Fundamente:

3. ¿A qué atribuyen los problemas mencionados en la primera pregunta y quienes serían los responsables de plantear soluciones?

**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**

Fundamente:

4. ¿Consideran necesario que se establezcan políticas públicas que refuercen y/o estimulen la creación de poli centros comerciales en la ciudad?

Sí

No

Por qué?

Canales para su concreción

Fundamente:

5. ¿Qué políticas públicas consideran que deberían desarrollarse para estimular la actividad comercial?

Fundamente:

6. Cuáles son las perspectivas a futuro que visualizan para la ciudad/región/Provincia desde los sectores que representan?

a- Expansión

b- Contracción

c- Mantenimiento de la situación actual

7. ¿Qué perfil económico / productivo debería consolidar la ciudad?

a. Industrial

b. Comercial y de servicios

c. Turístico

d. Un mix de todos ellos

d- Mantenimiento de la situación actual

**INFORME DE AVANCE**

8. ¿Qué proyectos debería impulsar el Estado para tener un perfil ideal de la ciudad?

PROYECTO	PERFIL IDEAL DE LA CIUDAD
Proyecto 1:	
Proyecto 2:	
Proyecto 3:	

**B- BLOQUE VINCULADO AL DESEMPEÑO DE LOS SECTORES QUE REPRESENTAN (COMERCIO E INDUSTRIA)**

9. ¿Consideran que los sectores económicos representados en la Cámara son los mayores generadores de empleo/renta de la ciudad en comparación de a otras actividades productivas?

Sí                      No

Por qué?

Fundamente:

10. ¿Consideran que existen desequilibrios inter e intra sectoriales por comparación con otros ámbitos de referencias? Ej. Servicios, minería, otros.

Sí                      No

Cuáles?

De haberlos como se deberían solucionar?

Fundamente:

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**

11. Consideran que los actuales niveles de inversión pública dirigidos al desarrollo de la infraestructura de servicios públicos facilita o incentiva el desarrollo de las actividades de los sectores que la Cámara representa? Identifique los sectores de mayores restricciones.

12. Dentro de los problemas que afectan a los sectores que la Cámara representa, que orden de prioridad le dan a los siguientes:

PROBLEMAS	ORDEN DE PRIORIDAD
a. Inflación	
b. Presión impositiva	
c. Disminución de la demanda	
d. Competencia extra regional	
e. Falta de personal calificado	
f. Falta de acceso al crédito	
g. Otros	

13. ¿Qué otro comentario o problemática quisieran agregar?

**Muchas Gracias por la participación!**

## INFORME DE AVANCE

### ENTREVISTA CON SECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS DE LA MUNICIPALIDAD DE TRELEW

El objetivo de estas entrevistas es detectar **conflictos y potencialidades** del funcionamiento de la ciudad y sus sistemas según la visión de diferentes actores. Por lo que las siguientes preguntas o temas abordados tendrían que ser analizados y respondidos en base a esta consigna.

1. Rol/objetivos/funciones tiene la Secretaría  
(Funciones programadas, reales y deseadas por la comunidad)
2. La organización en asociaciones vecinales constituye un elemento significativo de consulta a la hora de asignar recursos para obras y SP?
3. Se han realizado relevamientos de los principales problemas de cada Barrio? (**Sociales:** Pobreza, línea de pobreza, indigencia, NBI, ocupación, déficit habitacional, **ambientales;** de **infraestructura** y **servicios** que garantiza el Municipio: Ej. transporte, energía, agua y cloacas)  
Si tienen alguna forma de regionalización barrial, en base a qué información y si a la hora de aplicar acciones/políticas le sirve esa regionalización.
4. ¿Hubo / hay procesos de planificación y gestión del territorio en el ejido? Que rol ocuparon/ocupan las Asociaciones Vecinales, entidades intermedias Cooperativas, ONG y otros niveles de gobierno?  
Que injerencia tienen los otros niveles de gobierno en el accionar Municipal?
5. En el caso que no haya, a que se debe? Falta de equipos técnicos o falta de apreciación de necesidad de que haya un Plan, falta de acuerdos políticos, etc.
6. Esto le ha significado al Municipio pérdida de oportunidades para presentar proyectos y obtener financiamiento.
7. ¿Qué barrios de la ciudad cuentan con infraestructura de servicios básicos de salud y educación?
8. Trelew se ha caracterizado por una buena cobertura de servicios básicos de infraestructura, en qué medida el crecimiento de ocupaciones espontaneas ha alterado la situación? existe algún lineamiento de acción previsto?
9. Respecto al tema tierras, cómo se puede caracterizar la situación actual?
10. Y dado el nivel de utilización de las disponibilidades, existe algún mecanismo para el acrecentamiento de las mismas.(política de tierras)
11. Que otras inquietudes tiene el municipio que quiera manifestar.

MUCHAS GRACIAS POR SU RESPUESTA!

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

### ENTREVISTA CON EL DIRECTOR DE ASOCIACIONES VECINALES

1. ¿Qué rol/objetivos/funciones tiene la Dirección de Asociaciones Vecinales?
2. Se han realizado relevamientos de los principales problemas de cada Barrio? (**Sociales:** Pobreza, línea de pobreza, indigencia, NBI, ocupación, déficit habitacional, **ambientales;** de **infraestructura** y **servicios** que garantiza el Municipio: Ej. transporte, energía, agua y cloacas)
3. ¿La Municipal otorga una asignación presupuestaria para el manejo de las asociaciones vecinales?
4. ¿Qué presupuesto tiene la Dirección de Asociaciones Vecinales? Para que lo aplica?
5. ¿Hubo / hay procesos de planificación y gestión democrática del territorio en la ciudad? Qué rol ocuparon/ocupan las Asociaciones Vecinales?
6. ¿Cuál es el mecanismo de elección de autoridades de las Asociaciones Vecinales? cómo están conformadas.
7. ¿Qué barrios de la ciudad cuentan con infraestructura de servicios básicos de salud y educación?
8. ¿Hay antecedentes que Ud. conozca de algún programa de **trabajo en red** entre las asociaciones vecinales vinculado a problemas comunes y/o a intercambio deportivo, cultural, etc.?
9. ¿Qué actividades económicas predominan en los barrios? En función de esas actividades, se han detectado necesidades de capacitación en algún tema específico que tenga relevado?
10. ¿Las Asociaciones vecinales cumplen algún rol respecto a la definición del perfil productivo de la ciudad?
11. ¿Qué barrios de la ciudad tienen acceso a bienes y servicios básicos o tienen que recurrir al centro de la ciudad para satisfacerlos?
12. ¿Se ha detectado en la ciudad el surgimiento de policentros? Cuáles?
13. ¿Se han detectado en los barrios riesgos ambientales y/o antrópicos? Por Ejemplo inundaciones, construcciones irregulares próximas al río, ocupación de terrenos inundables, contaminación ambiental, etc. En caso afirmativo que acciones se llevan a cabo para reducir esos los riesgos?
14. Los barrios surgidos de ocupación espontáneas cuentan con formas de organización (Ej. autoconvocados) de que tipo? Se han vinculado con las Asociaciones Vecinales?

**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***

15. Considera que Trelew es una ciudad integrada o una ciudad con fragmentada? Cuáles son las razones? Desde el punto de vista del territorio dónde marca esa fractura?
16. ¿Cuáles son a su criterio las principales fortalezas y debilidades de la ciudad en la actualidad?
17. ¿Qué desafíos a futuro (próximos 30 años) tiene la ciudad? Positivos (oportunidades) y negativos (amenazas)
18. ¿Considera que la ciudad deberá reorientar su perfil productivo? Hacia dónde?
19. ¿Cuáles son los principales Proyectos existentes sobre Ordenamiento Territorial para la ciudad de Trelew? Ej. productivos, de infraestructura, de transportes y telecomunicaciones, etc.-

MUCHAS GRACIAS POR SU RESPUESTA!

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

**INFORME DE AVANCE**

	<b>FIRMAS DE LOS INTEGRANTES</b>	
<b>Director:</b> GOMEZ, Ana María		
<b>Co Director:</b> GUTIERREZ AZPARREN, Mariano		
<b>Unidad Ejecutora (U.E):</b>		
BABINO, Enrique		
BECCARIA, Claudia		
GALLARDO, Lorena		
INALAF, Raquel		
OBREQUE, Ester		
PAURA, Fernanda		
RODRIGUEZ, Lidia		
VERNIERI, Esteban		

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.