

Carlos Carbonell
Compilador

Turismo, pobreza *y* territorios *en* América Latina

Externado
de Colombia



Turismo, pobreza y territorios en América Latina

La ciudad de victoria en proceso de transformación: turismos nuevos emprendimientos a partir de la construcción del enlace Rosario - Victoria, Argentina

María Schweitzer (Argentina)

Procesos de crecimiento urbano asociados al turismo metropolitano en la interfase urbano - regional: estudio de caso en los municipios de San Jerónimo, Sopetrán, Santa fé de Antioquia y Olaya en el occidente antioqueño

Oscar Eduardo Pérez Moreno (Colombia)

Sector informal y economía del turismo en Cancún

Juan Carlos Arriafa Rodríguez

Rafael Romero Mayo (México)

Capítulo Tercero

Turismo, Pobreza y desarrollo regional



Cluster turístico como una alternativa de desarrollo regional en la microrregión Pólo Caparaó, Espirito santo, Brasil

LA CIUDAD DE VICTORIA EN PROCESO DE TRANSFORMACIÓN: TURISMO Y NUEVOS EMPRENDIMIENTOS A PARTIR DE LA CONSTRUCCIÓN DEL ENLACE ROSARIO-VICTORIA, ARGENTINA

**VICTORIA CITY IN A TRANSFORMING PROCESS: TOURISM AND NEW ENTERPRISES
AS RESULTS OF THE CONSTRUCTION OF THE BRIDGE ROSARIO-VICTORIA,
ARGENTINA**

Arq. Mariana Schweitzer
Magister en Planificación Urbana y Regional - UBA
Investigadora CONICET-CEUR
Profesora Adjunta Universidad de Buenos Aires
maschw@fadu.uba.ar

Resumen

El puente Rosario-Victoria, inaugurado en el 2003, fue planteado para integrar el Corredor Bioceánico Central como alternativa a los cruces existentes sobre el Río Paraná, el puente Zárate-Brazo Largo y el túnel Subfluvial Hernandarias. Vincula dos ciudades muy asimétricas en cuanto a sus dimensiones y complejidad funcional.

El presente trabajo visualiza y evalúa los efectos de este nuevo enlace, potenciados por la disminución del tiempo de viaje entre ambas cabeceras, tanto sobre el sistema de transporte regional, como también en el desarrollo urbano de la ciudad de Victoria, que está recibiendo un conjunto de actividades relacionadas con la expansión de la actividad turística con características y localización diferenciales en correspondencia con procesos de jerarquización espacial.

Abstract

The bridge Rosario-Victoria inaugurated in 2003, was designed to integrate the bio-oceanic central corridor as alternative to the existing crossing on the Parana river, the Zarate-Brazo Largo Bridge and the Hernandarias underwater tunnel. It links two very asymmetric cities respect their size and functional complexities.

This paper identifies and evaluates the effects of this new link, regarding the reduction of the travel time between the two cities, related to the regional transportation system so as to the urban development of Victoria city. This city is receiving a group of new activities related to the expansion of the tourist activities with differential characteristics and locations, in connection with the process of spatial hierarchies transformation.

Palabras clave

Corredores de transporte – transformaciones territoriales- turismo y territorio-
diferenciación espacial

Key words

Transport corridor - Territorial transformations - Tourism and territory - Spatial
differentiation

INDICE

- 1. Introducción**
- 2. La Ciudad de Victoria**
- 3. El Puente Rosario-Victoria**
- 4. El nuevo enlace y sus efectos sobre el territorio**
 - 4.1. Sobre los flujos de transporte en la región**
 - 4.2. Sobre la ciudad de Victoria**
 - 4.2.1. Los nuevos emprendimientos
 - 4.2.2. Las nuevas edificaciones
 - 4.2.3. El nuevo turismo
- 5. El proceso de diferenciación espacial**
- 6. Reflexiones finales**
- 7. Referencias bibliográficas**

LA CIUDAD DE VICTORIA EN PROCESO DE TRANSFORMACIÓN: TURISMO Y NUEVOS EMPRENDIMIENTOS A PARTIR DE LA CONSTRUCCIÓN DEL ENLACE ROSARIO-VICTORIA, ARGENTINA

1. Introducción

El espacio geográfico es producto de la interrelación entre naturaleza y sociedad, resultado del proceso de creación y transformación que lo convierte en medio productivo, y con ello apropiado por distintos actores sociales en función de sus intereses y posibilidades. De esta manera, cada espacio adquiere y altera su valor en función de la dinámica de estas interrelaciones.

El desarrollo de enfoques como el de centro-periferia a lo largo del siglo XX pasó por distintas etapas.

En la década del 30, Cristaller plantea la estructuración del espacio en base a la concentración de funciones en núcleos de distinto peso, generando una estructura jerarquizada que permite diferenciar en el espacio centros -lugares centrales- y periferias¹.

Posteriormente, en los años 60, desde América Latina y Europa el enfoque centro-periferia se despliega asociado al desarrollo a escala regional y a la división internacional del trabajo, con la estructuración del espacio mundial en espacios desarrollados y subdesarrollados.

En los 90, en el marco de la hegemonía del modelo neoliberal a escala mundial y del avance de las comunicaciones y de los cambios en las formas de producción, autores como Perre Veltz² plantean que el esquema centro-periferia estaría superado. Para este autor existirían territorios estructurados en red y otros estructurados en zonas donde eventualmente predominarían las estructuras en red y cada nodo de estas redes comandan las zonas.

Autores como Milton Santos, en relación al medio científico técnico, y Saskia Sassen³, al analizar las ciudades mundiales, plantean la existencia de funciones de comando concentradas en algunos pocos centros. Desde este punto de vista podría postularse la permanencia de la estructuración de centros y periferias.

¹ En su teoría de lugares centrales. Ver Cristaller 1996.

² En su libro *Mundialización, ciudades y territorios*. Ed. Ariel, 1994.

³ *La Ciudad Global* es una de sus destacadas producciones en donde profundiza sobre esta temática.

En la actualidad, a diferencia de etapas anteriores, esta estructuración centro-periferia no tiene que verificarse con contigüidad espacial ya que pueden identificarse funciones centrales en áreas que no lo son.

En el caso del área de estudio del presente trabajo se verificarían transformaciones territoriales consecuencias de, por un lado, el impulso de la Ciudad de Rosario y los actores sociales dominantes para constituirse en el principal nodo de transporte del MERCOSUR y la necesidad de acortar las distancias a las fronteras, y por otro lado, su materialización a través de la construcción del enlace Rosario-Victoria. Como resultado de estos cambios la toma de decisiones sobre la microrregión de Victoria sigue este proceso transfiriéndose en gran parte de la Ciudad de Paraná (Capital de la Provincia de Entre Ríos, donde se localiza la ciudad) hacia la ciudad de Rosario⁴.

La infraestructura de transporte a la vez que articula territorios y produce modificaciones en las condiciones de accesibilidad, genera la revalorización de espacios y crea nuevas potencialidades de desarrollo. Las interrelaciones entre espacios, la conectividad y las condiciones de accesibilidad contribuyen a estas asignaciones de valor. Cada subespacio territorial se transforma en relación a otros espacios y este proceso no puede ser entendido en forma aislada, sino como parte de un sistema global.

Este proceso se refleja en diferenciaciones espaciales al interior del caso de estudio, donde por un lado, como se verá en el trabajo, en gran parte del espacio urbano se siguen desarrollando actividades productivas previas al proceso mencionado, mientras que en otras áreas se verán transformaciones ligadas a los cambios en la estructura regional producto de la construcción del puente.

Por ello, cuando se realizan obras como la que se presenta en este trabajo, vinculada al transporte de cargas y a la eficiencia para el cruce de mercaderías dentro de los corredores de transporte, los impactos esperados no pueden circunscribirse a la temática del transporte o a las escalas en las que genera conexiones, sino que se debe abarcar una visión integral, identificando efectos en distintas escalas y temáticas.

⁴ Ni la Ciudad de Rosario (Provincia de Santa Fe) ni la Ciudad de Victoria (Provincia de Entre Ríos), cabeceras del Puente, son las capitales de sus respectivas Provincias.

En este caso la ciudad de Victoria, en la provincia de Entre Ríos, con el acortamiento de las distancias a partir de la construcción del Puente Rosario-Victoria, está siendo receptora de un despliegue de nuevos emprendimientos asociados al turismo, con alteraciones en la apropiación y usos del suelo, fundamentalmente por las nuevas actividades que se generan localizadas en su mayoría en una zona privilegiada de la ciudad, la ribera sobre el río Paraná. Esta localización ha ido desplazando las actividades tradicionales y con ellas a sus usuarios.

Prévot Shapira⁵ analiza la fragmentación espacial dentro de las ciudades como la existencia de sectores heterogéneos dentro de un mismo espacio urbano, particularmente en los países subdesarrollados, en donde los usos del suelo se constituyen social y económicamente desarticulados respecto a los sectores contiguos ya consolidados, e incluso existiría la propensión a absorber en ese proceso de expansión a las localidades circundantes. De allí sostiene que las sociedades actuales tienen contigüidad pero no continuidad social, cultural o estructural de manera de resultar en situaciones contrastantes.

El producto de este proceso, por lo tanto, es un espacio dividido. En nuestro caso de estudio, se trata de un espacio que recibe el valor producido por el turismo, las nuevas inversiones, el que consume el turista, y otro, dependiente del anterior, pero excluido de los beneficios, el espacio de servicio, el de la reproducción de la fuerza de trabajo, el que no está organizado ni construido para esta actividad productiva, pero que la sostiene y la hace posible.

Este trabajo pretende analizar los efectos de la construcción del Enlace Rosario-Victoria no sólo a escala regional sino abarcar a su vez una mirada más local, observando las transformaciones que genera sobre el territorio donde se asienta y extiende su influencia, en la revalorización del espacio y las pautas de relocalización de las actividades existentes así como las pautas de localización de las nuevas funciones.

2. La ciudad de Victoria

Victoria es una localidad del Sur de la Provincia de Entre Ríos, capital del departamento homónimo. Fundada a principio del siglo XIX luego del exterminio de los grupos

indígenas de la zona, en 1803 era un poblado de 7 familias. Se asentaron allí inmigrantes vascos y genoveses que se dedicaron a la explotación de la piedra caliza, cal y a las actividades agropecuarias. En 1826 se eleva su categoría a la de Villa y con ello se realiza el trazado y la delineación de las calles. En 1849 llegó a tener 1993 habitantes y ese mismo año se crea el departamento de Victoria, que adquiere jurisdicción propia en la provincia de Entre Ríos. A partir de entonces, y hasta principios del siglo XX, es cuando se construyen los principales edificios institucionales, culturales y recreativos. Son estas edificaciones, concentradas en el llamado Casco Histórico las que tienen un valor patrimonial destacable. Así fue que en julio de 2002, la Cámara de Diputados de la Nación aprobó la Declaración de Interés Histórico Nacional del Casco histórico urbano de Victoria⁶

El departamento de Victoria es uno de los menos poblados de la provincia de Entre Ríos, en 2001 no alcanzaba una densidad de 5 hab/km². La ciudad Tiene una gran primacía sobre el entorno, con 27.812 habitantes según el Censo Nacional de 2001, concentra más del 95% de la población que vive en aglomerados⁷ y casi el 82% del total de la población del departamento. Es la ciudad que más creció en la provincia en porcentaje según los datos de los censos de 1991 y de 2001, muy por encima de la media provincial (Cuadro N°1).

CUADRO N° 1
CRECIMIENTO POBLACIONAL DE LA CIUDAD Y DEL DEPARTAMENTO DE
VICTORIA,
1960-2001

	70/60	80/70	91/80	2001/91
Victoria departamento	-11.8	-1.8	+6.7	+12.9
Victoria Ciudad	+13	+11	+21.4	+21.3
Provincia de Entre Ríos	+0.8	+11.9	+12.3	+13.5

Fuente: Elaborado en base al Censo Nacional de Población y Vivienda, 2001. INDEC

⁵ Esta autora ha profundizado sobre temas de fragmentación y segregación espacial y social.

⁶ Ver en Anadón, Carlos y Murature, María del Carmen (1985) "Historia de La Matanza-Victoria" Argentina, Editorial Los Gráficos.

⁷ Como población urbana del Departamento de Victoria, el Censo Nacional de Población y Vivienda de 2001 reconoce luego de la ciudad de Victoria, con 27.812 habitantes, a Rincón de Nogoyá con 937 hab., Antelo con 178 hab., Charigüe con 90 hab., Molino Doll con 84 hab. y Laguna del Pescado con apenas 44 habitantes.

La ciudad de Victoria, con una topografía compuesta por 7 colinas, tiene un ejido de más de 600 manzanas y de forma casi cuadrada. Bordeada por cuatro Bulevares, dentro de ella se reconoce lo que se constituyó como *casco histórico* compuesto por 22 manzanas donde se sitúa la plaza principal y los edificios más significativos del centro cívico (Ver Figura N°1)



Figura N° 1 Vista aérea de la Ciudad de Victoria., al fondo el río Paraná
Casco Histórico

Las edificaciones son bajas, no superan las dos plantas⁸. El estado de la edificación es variable, mayormente conservado en la zona céntrica, en el casco histórico, y con deterioro a medida que nos vamos alejando, deterioro que también se verifica en la vía pública, prácticamente sin vegetación.

El tejido urbano es disperso, con posibilidades de densificación y la esperanza por parte de Victoria, en función de las nuevas condiciones generadas a partir de la habilitación del nuevo enlace, de duplicar su población a mediano plazo. Esta dispersión del tejido es muy significativa a escasos metros del casco histórico.

Entre los bulevares Pueyrredón y Brown se encuentra la rotonda que recibe la Ruta Nacional N°11 y la Ruta Nacional N°26, alternativas que sirven para acceder al Uruguay o más al norte hacia Brasil. La primera de ellas llega desde Santa Fe y Rosario por la cabecera del Enlace Vial, ubicada a 400m del perímetro de la ciudad.

⁸ Un solo edificio de propiedad horizontal sobresale a la vista en pleno centro urbano, contrastante con el resto de la arquitectura.

3. El puente Rosario-Victoria

Es un puente vial carretero ubicado en el delta del río Paraná entre las ciudades de Rosario (Provincia de Santa Fe) y Victoria (Provincia de Entre Ríos). Dista menos de 400 km de la Ciudad de Buenos Aires. Está compuesto por una conexión vial de 59,4 km de longitud y 2 carriles de circulación, que abarca un puente principal y un conjunto de terraplenes y puentes en la zona de islas que constituyen el valle de inundación del Río Paraná.

La idea de unir por tierra las provincias de Santa Fe y Entre Ríos surgió a mediados del siglo XX, luego de aproximadamente treinta intentos de materialización con distintas características a lo largo de varias décadas. En los últimos años del siglo pasado se iniciaron los estudios que dieron origen a la obra finalmente concretada, que se define en el marco de los proyectos de corredores de transporte interoceánicos. Estos corredores están constituidos por ejes viales, ferroviarios e hidroviarios que en sus extremos vinculan puertos de ultramar. Dentro de esta estrategia, pretenden sumarse como parte de estos ejes numerosas rutas que cruzan el continente y con ellas los puentes que salvan los obstáculos fluviales.

En el caso del Corredor Bioceánico Central, a los cruces que atravesaban el río Paraná, el Túnel Santa Fe-Paraná “Hernandarias” y el Puente Zárate-Brazo Largo, se sumó el puente Rosario-Victoria como nueva alternativa (Ver Figuras N°3 y N°4).



Figura N° 2: El Puente Rosario-Victoria como parte del corredor de transporte interoceánico

A nivel mundial, en la década del 90, el modelo neoliberal implicó un repliegue del estado benefactor que subsidiaba el gasto público y la desregulación de los mercados y ello ha repercutido en los procesos productivos y en la gestión del espacio⁹. Estos efectos resultantes de la globalización y del ajuste macroeconómico, reflejados en ámbitos regionales y locales derivaron en la privatización de empresas públicas¹⁰, de sectores con mayor rentabilidad (entre ellos transporte, energía y comunicaciones) y en el incremento de las inversiones externas, a nivel urbano inclusive¹¹.

Si bien esta obra se realizó en el contexto de las políticas neoliberales, con un Estado que no se presentaba como interventor directo de obras de infraestructura, en este caso, para hacer esta obra “viable/rentable” para el sector privado, ofreció un subsidio tal que la inversión no sólo aseguró la rentabilidad del concesionario, sino que también se estableció que empezaran las inversiones con el enlace funcionando y ya se estuvieran percibiendo las recaudaciones del peaje. De allí que se la figura de esta intervención sea de obra pública con cobro de peaje y del tipo subsidiada. La concesión se otorgó por 25 años y en 1998 comenzaron las obras que permitieron la habilitación del enlace en mayo de 2003¹².

El proyecto se planteó por objetivos, además conformar el corredor de integración central, Sao Paulo-Valparaíso, articulando con la Hidrovía Paraná-Paraguay, el de contribuir al descongestionamiento del Túnel Subfluvial Hernandarias como alternativa de cruce sobre el Río Paraná de menor distancia entre Rosario y la zona central del país con los cruces de frontera¹³, reducción que se produce fundamentalmente hacia los cruces de Colón Paysandú y Gualeguaychú- Fray Bentos¹⁴.

⁹ Este tema es desarrollado por Méndez Ricardo (1997) “Geografía económica: lógica espacial del capitalismo global” Barcelona, Ed. Ariel

¹⁰ La Ley N° 23936 de Emergencia Económica junto a la Ley N° 23967 hacen posible las privatizaciones de empresas públicas

¹¹ Ver Manzanal, Mabel (2000) “Neoliberalismo y territorio en la Argentina de fin de siglo” en Revista Economía, Sociedades y territorio, Vol II Número 7, enero-junio, México, El Colegio Mexiquense AC.

¹² El costo final, incluyendo las obras del puente, expropiaciones y equipamiento, ascendió a 377,7 millones, de los cuales el Estado Nacional aportó 224,6 y las provincias de Santa Fe y de Entre Ríos 10 millones cada una, completando un subsidio estatal de 244,6 millones. El tránsito medio diario anual (TMDA) fue estimado en 3.000 a 3700 vehículos diarios en un principio, con alrededor de 1.200 camiones, y hacia el final de la concesión se estimó en 8.300 a 10.000 vehículos, de los cuales 3.200 serían camiones.

¹³ - Informe del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos. Secretaría de Obras Públicas de la Nación, 1996. Conexión Física Rosario-Victoria

¹⁴ Desde Rosario hasta la frontera internacional, por el Túnel Subfluvial la distancia por Gualeguaychú es de 560km, por Colón de 515km, por Concordia de 478km y por Paso de los Libres de 736km. Por Zárate-

Asimismo contemplaba objetivos multipropósito, entre ellos los de potenciar el desarrollo interactivo de las economías regionales caracterizadas por la producción agrícola, ganadera e industrial y el turismo recreativo.

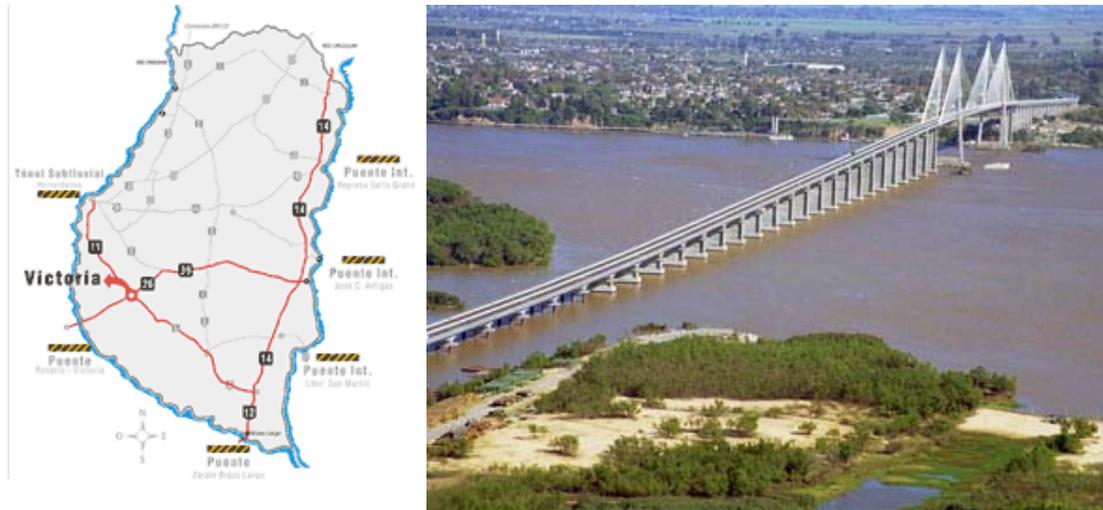


Figura N° 3. El Puente Rosario-Victoria como tercera alternativa de cruce sobre el Paraná

4. El nuevo enlace y sus efectos sobre el territorio

Los efectos se analizan contemplando por un lado, aquellos producidos sobre los flujos de transporte en la región en su relación con la articulación vial sobre el río Paraná, y, por otro lado, los generados sobre la ciudad de Victoria con el acortamiento del tiempo de viaje entre esta ciudad, que no llega a los 30.000 habitantes, y el Gran Rosario. Este conglomerado supera ampliamente el millón de habitantes y se localiza en el departamento más poblado y denso de la provincia de Santa Fe¹⁵. El viaje entre ambas cabeceras se redujo de las casi 6 horas en lancha a sólo 35 minutos

4.1 Sobre los flujos de transporte en la región

Se ha mencionado anteriormente que sobre el río Paraná estaban construidos dos cruces desde décadas anteriores, el cruce por el Puente Zárate-Brazo Largo, con la cabecera a 100km aproximadamente de la ciudad de Buenos Aires, y el Túnel Subfluvial

Brazo Largo, estas distancias son respectivamente de 387km, 452km, 568km y 799km. Con el Puente Rosario-Victoria, los recorridos se reducen a 271km, 283km, 335km y 593km respectivamente.

¹⁵ Con una densidad de casi 600 hab/km²., esta ciudad tuvo su expansión urbana, económica y demográfica vinculada a su puerto, al ferrocarril y a la inmigración. En los últimos años, luego de la crisis

Hernandarias, entre las provincias de Santa Fé y Entre Ríos, que viene sufriendo problemas de asentamiento y de saturación de su capacidad. El Puente Rosario-Victoria es la tercera alternativa de cruce, recientemente inaugurada (Ver Figura N° 2).

Para visualizar las transformaciones en los flujos de transporte se han analizado las variaciones producidas en los cruces por el Túnel Subfluvial Hernandarias y el puente Zárate-Brazo Largo¹⁶.

Si analizamos la situación previa a la inauguración del enlace Rosario-Victoria, hasta 1996 Zárate-Brazo Largo captaba mayor volumen de tránsito que el túnel Subfluvial Hernandarias. En 1996 y 1997 se emparejaron los flujos y a partir de allí el túnel Hernandarias captó mayor tránsito medio diario anual (TMDA). En el 2002 las diferencias fueron mayores llegando a superar el 7% (Cuadro N°2). En cuanto a la composición del tránsito, si bien el porcentaje de vehículos livianos era mayor que el de los vehículos pesados en ambos casos, el cruce por Zárate registró un porcentaje mucho más alto de vehículos pesados que el Túnel Subfluvial.

CUADRO N° 2
EVOLUCION DEL TRANSITO MEDIO DIARIO ANUAL (TMDA) DE EN LOS
CRUCES SOBRE EL RÍO PARANÁ. TOTALES Y PORCENTAJES 1994-2005¹⁷

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Zárate	8207	7872	8297	8365	8266	8598	8117	8041	7132	7458	8144	8915
%	53.2	51.8	49.8	50	48.8	48.4	49.5	47.6	46.2	40.7	40.1	
Ros-Victoria										3127	3416	2973
%										17.1	16.8	
Hernandarias	7210	7324	8362	8362	8667	9158	8289	8869	8289	7742	8749	S/D

del 2001 y con el auge de las exportaciones granarias, crece sensiblemente y este despunte se refleja a nivel urbano.

¹⁶ Por supuesto que estas series están fuertemente influenciadas por el curso de nuestra economía y del resto de la región, habiéndose registrado en el período de análisis profundos cambios como la crisis que estalló a fines de diciembre de 2001 en nuestro país con el fin de la convertibilidad y las consecuentes transformaciones en el comercio exterior, así como la crisis que también experimentó Brasil al año siguiente.

¹⁷ Para la estimación del Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) por el enlace Rosario Victoria se ha considerado los datos de los cruces por los peajes del Organismo de Control de las Concesiones Viales (OCCOVI) según la cantidad de días en cada caso, 245 días en 2003 y 365 en 2004. No fueron incluidos los datos del TMDA en el Túnel Hernandarias debido a que la estación La Guardia operó solamente en el mes de diciembre de 2005. La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) acusa un cruce total de 8724 de vehículos por día.

%	46.8	48.2	50.2	50	51.2	51.6	50.5	52.4	53.8	42.2	43.1	
TMDA total que cruza el Paraná	15417	15196	16659	16727	16933	17766	16406	16910	15421	18327	20309	

Fuente: Elaborado en base a datos de Vialidad Nacional (DNV), Dirección de Tránsito y del Organismo de Control de las Concesiones Viales (OCCOVI).

En 2004, primer año completo de funcionamiento del nuevo enlace, el TMDA sube en todas las estaciones. En porcentajes de captación de vehículos que cruzan sobre el Paraná, entre el 2002 y el 2004 Zárate disminuyó sobre el total de los cruces del Paraná del 46,2% al 40,1% y el túnel pasó del 53,8% al 43,1%. Así vemos que el cruce nuevo tuvo más incidencia sobre el Túnel Subfluvial que sobre Zárate. En el 2004 el nuevo enlace captó casi el 17% del total de los vehículos pasantes. En 2005, si bien no hay datos de TMDA del túnel¹⁸, podemos observar que Rosario-Victoria disminuye el porcentaje de captación en un 13% y Zárate lo aumenta en un 5,3%.

Respecto a la composición del tránsito en 2003 por efecto de la inauguración Rosario-Victoria tuvo un flujo más alto en porcentaje de vehículos livianos, porcentaje que fue disminuyendo a favor del tránsito pesado que fue incrementando su incidencia año a año llegando en el 2005 a representar casi el 35% del total de los vehículos pasantes (Ver Cuadro N°3)

El mayor flujo se produce entre las ciudades cabeceras y considerando el corredor de integración y los cruces sobre el río Uruguay con conexiones más directas desde el enlace Rosario-Victoria (principalmente Gualeguaychú y Colón), a partir de la habilitación del nuevo enlace aumentó el movimiento en la aduana de Gualeguaychú que ya era la más utilizada en la provincia de Entre Ríos.

CUADRO N° 3

TRANSITO PASANTE POR ESTACIONES DE PEAJE SELECCIONADAS.

En miles de vehículos y en porcentajes por categoría por año¹⁹

¹⁸ El puesto de control de la Ruta N°168, La Guardia, no funcionó durante el año por problemas en la ruta y recién se lo pudo reinstalar a mediados de diciembre de 2005.

¹⁹ No hay estación de peaje en el túnel Subfluvial Hernandarias. El cruce por Rosario-Victoria es medido desde mayo de 2003, fecha en que fue inaugurado.

Estación de peaje	Vehículos pasantes totales			Porcentajes de cruces por categoría vehicular y por año								
				A			B			C		
Años	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Zarate	3175	3091	3254	69.3	66.6	66.7	5.2	5.3	3.4	25.5	28.1	29.8
Rosario-Victoria	766*	1247	1085	71.4	65.8	5.5	5	5.5	5.8	23.6	28.7	34.9

Fuente: Elaborado en base a datos del OCCOVI, Organismo de Control de Concesiones Viales, Ministerio de Economía de la Nación.

4.2 Sobre la ciudad de Victoria

Como se ha señalado, si bien uno de los objetivos, tal vez el de mayor peso, fue que el enlace pase a integrar el corredor bioceánico como eslabón de cruce sobre el río Paraná, interesa analizar los efectos sobre los territorios afectados por el trazado y por las consecuencias de las nuevas condiciones de accesibilidad entre estas dos ciudades de tan distinto tamaño y complejidad funcional, fundamentalmente sobre Victoria, que por tener menor envergadura y grado de consolidación edilicia recibe los mayores impactos. Es a partir de las nuevas condiciones de accesibilidad que despunta la actividad turística con un empuje que incluye el desarrollo de nuevas actividades y con ello la construcción de emprendimientos dirigidos a este sector, que están transformando a la ciudad y mayormente a la zona costanera.

A nivel de políticas urbanas, en 1995 se sancionó un Plan de Ordenamiento Urbano previendo los efectos que pudieran derivar de la construcción del Puente. Posteriormente, en abril de 2004, tras ver el crecimiento de la ciudad por la apertura del enlace, se decide rever, actualizar y completar dicho plan, argumentando que el mismo resulta restrictivo “para una ciudad que pretende captar inversiones y retener rentas”. El plan nuevo, según los responsables, busca mantener la identidad de la ciudad, aprovechar sus recursos y tratar de “modernizar las zonas que son modernizables”.

Dentro del nuevo Plan, la altura edilicia puede ser duplicada en determinadas zonas, llegando a permitirse edificaciones de 3 o 4 plantas dentro del ejido. Y se designó un sector particular y con muy buena vista para que el inversor pueda construir hasta 12 pisos, altura que incluso es permitida en el casco urbano en los denominados Corredores Urbanos, que agrupados de a pares atraviesan el ejido de Norte a Sur y de Este a Oeste,

próximos a los bulevares. Estas modificaciones al plan fueron discutidas a comienzos de febrero de 2006 y aprobadas a mediados de ese año.

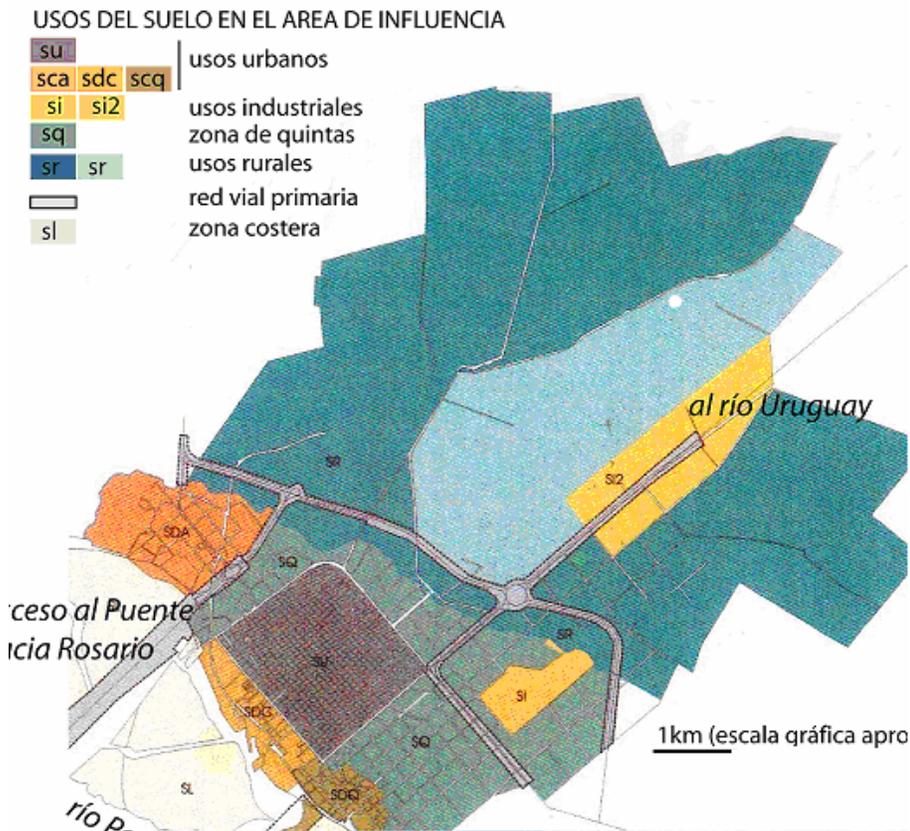


Figura N° 4. Zonificación Plan Urbano 2006, Municipalidad de Victoria

4.2.1 Los nuevos emprendimientos

Podemos identificar 4 zonas con distintas características (ver Figura N°5):

a. La costanera. Zona extra-bulevares hasta el río

En esta zona se localizaba el club de pescadores, el Puerto de Victoria -desde donde se viajaba en 5 y 6 horas hacia Rosario-, el Camping Municipal, el Mirador de la Virgen y el circuito del Corso.

Debido a la puesta en valor para el desarrollo de actividades turísticas ha recibido las mayores transformaciones, desde los bulevares Moreno y Rivadavia y sobre la Av. Centenario, que conecta la zona ribereña del Paraná con el caso urbano.

Como nuevos emprendimientos podemos señalar un hotel de 5 estrellas inaugurado en noviembre del 2004, un casino que comenzó a funcionar en octubre del 2005, un club náutico avanzando sobre el río Paraná y se ubicó también una nueva oferta gastronómica.

Se ha remodelado la costanera. El balneario ubicado enfrente a la playa de estacionamiento del casino se inauguró en 2005 como municipal y se concesionó por 10 años en enero de 2006. Esta concesión implica la realización de una serie de emprendimientos que van desde mejorar servicios, hasta ampliarlos dentro de los primeros 5 años desde la posesión con actividades atractoras del turismo, no sólo en época estival, sino que puedan extenderse a lo largo del año²⁰.

Las termas Victoria del Agua es otro de los proyectos firmado por el municipio y la provincia. La construcción comenzó en el 2006. Esta es otra actividad que apunta a captar turismo durante todo el año.

Por otro lado, empresarios de Buenos Aires expresaron su voluntad de edificar otro hotel de 5 estrellas, pero hay oposición fuerte de algunos de los vecinos de Victoria por la localización prevista sobre una de las colinas.

b. La zona de las islas del río Paraná

Esta es una zona de humedales que amerita un análisis particular por las precauciones que deben tenerse para su utilización y la mitigación de los efectos negativos que pudieran derivar. Las 5 bajadas proyectadas desde el puente a la zona de las islas conllevarían a la mayor afluencia de turistas.

Las autoridades municipales tienen proyectado generar un canal de navegación para destinarlo a la práctica deportiva y travesía en contacto directo con la naturaleza, caza y pesca. Una de las complicaciones que implica este proyecto es la necesidad de realizar algunas expropiaciones. Este emprendimiento fue formulado por el Municipio pero está orientado al sector privado.

Se plantea también la constitución de un corredor turístico que incluye el desarrollo de actividades productivas como la producción de miel.

²⁰ En este lapso el concesionario deberá cumplir con la provisión de servicios de restaurantes, pizzerías, confitería bailable, heladería y organizar entretenimientos y actividades deportivas. También se estipula que deberá poner en alquiler carpas, sombrillas y vehículos acuáticos, construir dos paradores aterrazados en la playa, locales de venta de artículos regionales, áreas de juegos infantiles, instalar cestos, iluminación

c. El casco urbano

En el casco urbano también se están produciendo transformaciones. Se mejoró y se incrementó la oferta gastronómica y hotelera, y si bien se observan nuevas actividades comerciales, los cambios se dan en menor medida que en la zona de la costanera.

Uno de los proyectos del casco urbano, bastante cuestionado, es la construcción de un hotel de 4 estrellas a una cuadra de la plaza central, dentro del casco histórico de la ciudad²¹. Estaría compuesto por 48 habitaciones en planta baja y cuatro pisos, con un centro de convenciones y estacionamiento en el subsuelo.

La terminal de ómnibus es otro proyecto del 2005 que no prosperó pero sigue en agenda.

d. El entorno rural

En relación a la ganadería se plantea el incremento de la actividad por la proximidad del mercado de Rosario y la reducción en los fletes de Entre Ríos.

Se evalúa en las inmediaciones de Victoria la reapertura de un establecimiento lácteo. Otro proyecto, Cruz del MERCOSUR, consiste en la construcción de un mercado central de poli-rubros de 12 hectáreas y de un predio ferial para exponer productos para su comercialización. Incluiría sitios de procesamiento.

El Gran Rosario recibe gran parte de la producción ganadera de Entre Ríos para su terminación, y/o comercialización. En sentido contrario, a Victoria llega leche para su elaboración.

En cuanto a los campos de Victoria y sus alrededores, se observa una mayor demanda por parte de agricultores santafesinos que buscan arrendar o comprar tierras a pocos kilómetros de Rosario.

y señalización adecuados. El Municipio por su lado se comprometió a aportar arena para las playas del balneario en todas las temporadas.

²¹ Ordenanzas han permitido aumentar la altura de las edificaciones de la ciudad hasta el doble de lo permitido por el Plan Urbano de 1995.

ZONIFICACIÓN DEL ÁREA URBANA DE VICTORIA

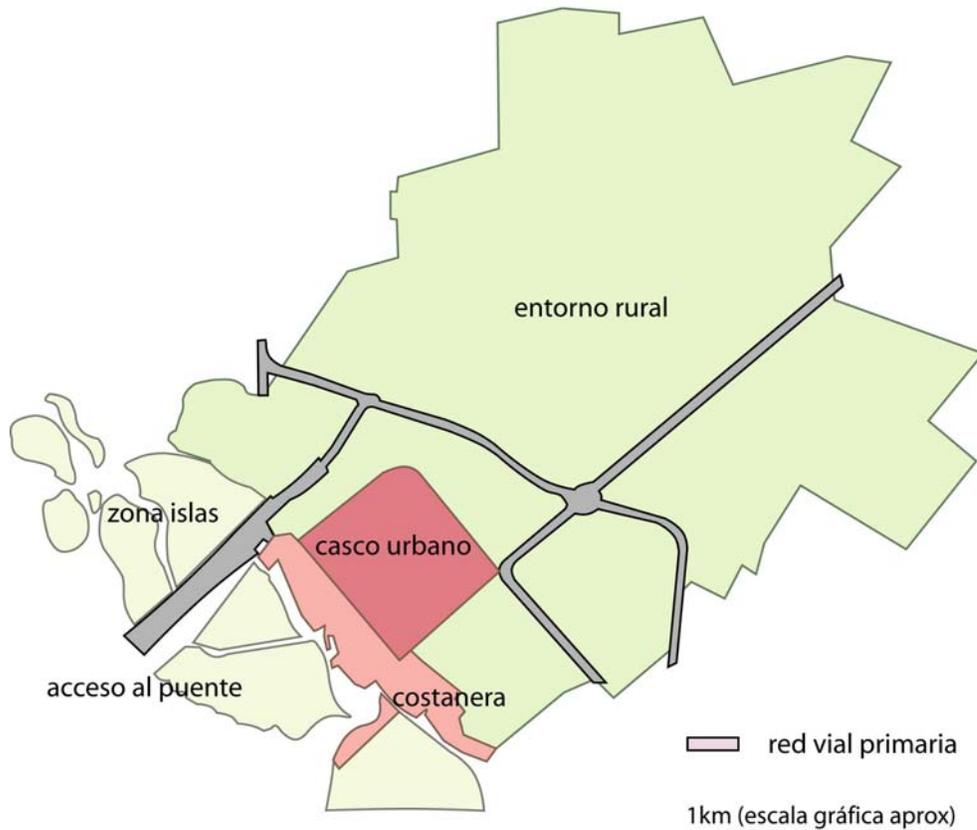


Figura N° 5 – Zonas identificadas: Costanera, Zona de Islas del Río Paraná, Casco Urbano y Entorno Rural

4.2.2. Las nuevas edificaciones

Analizando la cantidad de metros cuadrados construidos desde el año 2000 y hasta el año 2005, según la información de la Secretaría de Obras y Servicios Públicos de la Municipalidad de Victoria, en principio se evidencia como el año de mayor crecimiento de la construcción al 2002, que casi triplica los metros solicitados en el 2001. En cuanto a la cantidad de metros totales el año 2005 prácticamente alcanza los mismos metrajes (ver Cuadro N° 4).

Analizando los porcentajes por destino de los metros cuadrados construidos, el mayor crecimiento corresponde a los destinados a hotelería en el años 2002, que como señalamos fue cuando se produjo el mayor despunte de la construcción. Ese año los metros con ese destino representaron casi el 18% sobre el total. Al año siguiente,

durante el 2003, si bien disminuyen los metrajes destinados a hotelería a la mitad, siguen teniendo un importante peso relativo, superando el 11 % del total.

Es significativa la cantidad de metros con destino vivienda, fundamentalmente sin actividades comerciales asociadas. Este crecimiento es sostenido desde el 2002, presentando un alza destacada en el 2005.

Respecto al destino comercio tanto asociado a viviendas como exclusivo, los metrajes son mayores a partir del 2003, evidentemente asociados a la afluencia del turismo. Los locales de gastronomía, si bien en el 2003 empiezan a desarrollarse con más significación, recién en el 2005 tienen un peso relativo de importante.

El destino industrial es poco relevante en estos años, no se han producido edificaciones de gran envergadura.

Finalmente, los metros destinados a salud y a educación, los específicos para cubrir las necesidades de la población de Victoria, fueron los menos desarrollados, con muy escasa significación.

CUADRO N° 4
METROS CUADRADOS CONSTRUIDOS: NUEVOS Y AMPLIACIONES,
ENTRE 2000 Y 2005

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Vivienda unifamiliar o multifamiliar	3.621	6.615 x 1,8	10.635 x 2,9	10.561 x 2,9	9.151 x 2,5	15.055 x 4,2
Vivienda unifamiliar o multifamiliar con comercio	1.293	1.879 x 1,5	2.971 x 2,3	6.041 x 4,7	4.737 x 3,7	5.123 x 4,0
Comercio	1.699	1.254	531	2.043 x 1,2	2.365 x 1,4	1.417
Gastronomía	0	0	164 0,6%	595 2,3%	120 0,6%	1.040 3,6%
Hotelería	142	408 x 2,9	5.160 x 36,0 17,6%	2.674 x 18,8 11,6%	134	2.491 x 17,5 8,5%
Industria y talleres	0	171	183	609	864 4%	268
Salud	0	0	0	14	23	0
Educación	0	0	0	0	0	122
Total de metros cuadrados por año	7.305	11.958	29.352	25.963	21.523	29.271

FUENTE: Elaboración propia en base a información provista por la Municipalidad de Victoria, Secretaría de Obras y Servicios Públicos, Departamento de Obras Privadas, 2006.

4.2.3. El nuevo turismo

Si bien la cantidad de visitantes en Victoria previa a la apertura del puente era poco significativa, las características del turismo han ido cambiando desde la inauguración.

En el 2003, año en que se inauguró el enlace, alcanzaron a 80.000 los visitantes, en el

2004 llegaron a ser 120.000 y en el 2005, ya con el Casino inaugurado, la cifra superó 1.200.000 visitantes²².

En relación a los orígenes de los turistas, del mayormente dirigido a la pesca proveniente de Buenos Aires, ha aumentado en forma considerable el originario de Rosario, Santa Fe, Paraná Córdoba, Mendoza y San Luis. Con mayor poder adquisitivo, fundamentalmente se trata de familias y de gente de mediana edad que busca tranquilidad, fuera de las opciones más ruidosas, más “juveniles” que ofrecen las playas de Rosario y otras sobre el río.

También se extendió el promedio de estadía. Entre enero del 2005 y enero del 2006 se extendió el promedio de estadía de un fin de semana hasta una semana.

Observando los motivos del cruce es de destacar la incidencia del tránsito por negocios los días hábiles, así como los vinculados al esparcimiento los feriados, que han decrecido a favor de las actividades laborales y comerciales. Sin bien el peso de los cruces generados por razones de enseñanza son poco significativos, el incremento en porcentaje que han tenido merece su atención²³.

Según datos del Instituto de Estudios del Transporte de la Universidad Nacional de Rosario, comparando los cruces en los días feriados y los motivos de los viajes, entre 2003 y 2004, deportes, esparcimiento y espectáculos decrece del 69,8 a 52,6% sobre el total de los cruces y crecen los cruces por negocios y trabajo del 8,4 al 18,5%; el motivo originado en compras y razones personales también crece del 13,1 al 22%. Respecto a los días hábiles, la mayoría de los cruces se originan por trabajo y negocios, creciendo en el mismo período del 46,4 al 60%. El cruce por escuela y enseñanza subió del 0,6 al 3,8% y las compras y razones personales también se destacan con porcentajes que crecieron en ese período del 11,6 al 17,4%.

5. El proceso de diferenciación espacial

Cuando se valoró el paisaje y los atractivos naturales y construidos para el desarrollo del turismo como una actividad económica, en conjunto con la mayor accesibilidad

²² Según datos aportados por la Dirección de Turismo de Victoria, el Casino recibe hasta 25.000 visitantes por semana.

²³ En materia educativa, las universidades rosarinas captan estudiantes entrerrianos que optan por capacitarse allí. Igual situación se observa en materia de salud.

generada por el enlace que puso en valor el espacio en otras relaciones, empezaron a surgir nuevas actividades que se fueron localizando en espacios privilegiados.

En este sentido las nuevas reglamentaciones que asignaron nuevos valores al territorio en función de las intensidades y usos que se le confirieron. A partir del nuevo Plan se establecieron nuevos usos y la posibilidad de densificación de las construcciones. El Municipio ha contribuido a estos cambios con la regulación, que implica valoraciones diferenciales de los espacios. Los agentes privados también condujeron a una nueva organización y transformación espacial decisiva vinculada al negocio turístico.

Así han surgido nuevos espacios de servicios asociados a la nueva actividad: alojamientos, restaurantes, balnearios, comercios vías rápidas de acceso, servicios de movilidad y esparcimiento. Es importante destacar que estos espacios construidos para el turismo difieren de los utilizados por los residentes de Victoria, y se localizan fundamentalmente en la zona costanera.

Estos espacios destinados al consumo turístico son los que reciben parte del valor producido por dicha actividad para reproducir la imagen que se desea vender. En referencia al espacio público, Bertonecello señala que la privatización del uso del espacio para desarrollar servicios recreativos y culturales implica una creciente división social del uso urbano en vinculación con la capacidad económica de acceso al mismo²⁴.

La población de residencia permanente consume un espacio que no es el mismo que consume el turista. Son espacios exclusivamente residenciales, con servicios básicos de agua, alumbrado, recolección de residuos y gas en red o envasado, comercios de alimentos, establecimientos educativos, sanitarios y religiosos, servicios de mantenimiento mecánico, entre otros, con una estructura edilicia en gran parte deteriorada.

La literatura sociológica considera la segregación urbana como la combinación de disparidades sociales y geográficas para los diferentes sectores de la población, como el resultado de disparidades sociales que se manifiestan en desiguales condiciones de acceso a la vivienda, infraestructuras y servicios. En un sentido amplio se incluyen otras

²⁴ Este tema es abordado en Bertonecello, Rodolfo (1996) "El turismo y las grandes metrópolis: La ciudad de Buenos Aires" en Adyr Balastrieri Rodríguez (Comp.), Turismo e geografía. Reflexões teóricas e enfoques regionais, Sao Paulo, Hucitec,

condiciones ambientales desiguales, tales como acceso a espacios verdes, calidad del agua y del aire, riesgos de aluviones, etc.

Las transformaciones territoriales producidas al intensificarse la actividad turística mayormente focalizada espacialmente, evidencian un proceso de jerarquización y segregación territorial entre el espacio del turista y el correspondiente a los espacios de reproducción de la fuerza de trabajo. Es decir que la funcionalización de los espacios complementarios genera fragmentación territorial ya que no todos los espacios sirven a las necesidades de la propia actividad.

En este proceso también amerita señalarse que la población residente ha sido desplazada del área revalorizada, antes en su totalidad de uso público y actualmente concesionada y edificada por construcciones que abastecen las nuevas demandas de consumo.

Así se identifican espacios de servicios que consume la población estable, tales como escuelas, hospitales y servicios de abastecimiento en general, y, por otro lado, espacios con servicios destinados al consumo del turista, tales como hoteles, resort, campings, cabañas, restaurantes, salones de té, comercios de souvenir, etc. (Ver Figuras N° 6 y N°7)



Figura N° 6 Tejido urbano disperso, deterioro edilicio, en Casco Urbano



Figura N° 7 Sector turístico. Club Náutico, Casino y Hotel 5 Estrellas, sobre Costanera

6. Reflexiones finales

Debemos destacar que la infraestructura de transporte cumple un rol destacado en la articulación de los territorios y produce modificaciones en las condiciones de accesibilidad, revalorización de espacios y creación de nuevas potencialidades de desarrollo. Por ello cuando se trata de evaluar los efectos de una obra de estas características se debe abarcar una visión integral y considerar también que los beneficios y los perjuicios pueden evaluarse en distintas escalas, con distintos sentidos e intensidades, y analizar la vinculación con la generación, retención y distribución de la riqueza social al interior de la región y entre distintos actores sociales.

A manera de síntesis del presente trabajo podemos observar que a **nivel regional** se materializan vías regulares entre Brasil y Chile formando parte del Corredor Bioceánico. Sin embargo, se han invertido importantes sumas en el proyecto del puente, mientras que la red vial desde Victoria hacia la frontera con Uruguay no está en condiciones de absorber los flujos que se generan con la nueva obra, al menos en cuanto a la “eficiencia” que se pretende darle al corredor como optimización de las condiciones para la circulación de las mercaderías. El mayor flujo se verifica entre las cabeceras.

El TMDA estimado en el proyecto se inscribe en las previsiones en cuanto a la cantidad de cruces, pero en el caso de las cargas no alcanzaron los porcentajes estimados representando el 30% del total de los vehículos que cruzaron en 2004 y aumentando en 2005 al 34,95%. Igualmente cabe destacar que en 2005 han disminuido los porcentajes de cruces en el nuevo enlace.

Y como ya se mencionó anteriormente, el cruce que mayor pérdida sobre el volumen de tránsito ha tenido es el Túnel Subfluvial Hernandarias, cumplimentando de esta manera uno de los objetivos del proyecto.

A **nivel local**, y en cuanto a las diferentes características de las ciudades, los mayores impactos se ven sobre el uso del suelo en Victoria.

Al crecimiento del turismo de un 150% en los dos últimos años, las plazas hoteleras lo acompañaron creciendo un 40%²⁵. Este aumento no es proporcional al número de visitantes, independientemente de si éstos pernoctan o no en la ciudad. Se han incrementado domicilios particulares que ofrecen servicios de hospedaje en el 2005 en un 34%. El sector gastronómico creció un 36% y aumentó el precio del cubierto. También se incrementaron las actividades relacionadas como los servicios mecánicos y la venta de combustibles, de recuerdos de la ciudad, de productos regionales, etc.

Como se mencionó anteriormente se ha intensificado la construcción de comercios y viviendas, nuevas y ampliaciones, a partir de la habilitación del enlace vial, llegando a cuadruplicar los metros cuadrados construidos en el año 2002 (el de mayor crecimiento) en relación al año 2000. Los años posteriores continuó incrementándose la construcción.

Victoria ha sido la ciudad que ha experimentado el mayor crecimiento y desarrollo del sector turístico de la provincia. Sin embargo conserva el carácter de “pueblo” con carencias, conviviendo tras boulevard con lo turístico y el nuevo tránsito generado por el enlace. Se señalan como carencias la falta de viviendas, de escuelas y de cobertura de salud, así como la falta de una estructura de proyecto turístico²⁶. Y con ello se observa también una dualización en el consumo de bienes y servicios entre el habitante de Victoria de escaso poder adquisitivo por haberse destinado actividades hacia otro público.

²⁵ La oficina de turismo informa que la progresión de plazas ha sido en 1997 de 400, en 2000 de 500, en el 2003 de 600 y en enero del 2006 de 1000 las plazas.

²⁶ Estas carencias fueron señaladas por el Concejal de la Unión Cívica Radical Rizzo en el Diario Paralelo 32 el 4 de febrero de 2006, agrega respecto a la ordenanza urbanística que “*el responsable de turismo no vive en la ciudad, que hasta la fecha todo lo referido al turismo es llevado a cabo por el sector privado, que no hay partida presupuestaria, como tampoco desde lo público un Plan que oriente por donde debe encuadrarse el inversor. Se trata de voluntarismo, no hay propuesta.... falta política habitacional para el problema de miles de familias, el hospital está desbordado y la gente va a atenderse a Nogoyá.... No*

Hay numerosos proyectos que apuntan a que Victoria siga aumentando su oferta turística, no solamente en temporada estival sino durante todo el año con la construcción de clubes privados, complejos turísticos, cabañas, turismo de estancias y el proyecto controvertido de las termas. Si bien se incluyen actividades ganaderas e industriales, como inversión destinada al desarrollo, los impactos logrados son muy pocos por el momento.

La tranquilidad, intimidad y la soledad de la ciudad es un elemento muypreciado, por ello todo lo que se construya debe tender a conservar ese aspecto que forma parte del recurso. Desde el punto de vista económico, no exclusivamente, es perjudicial atentar contra ese atractivo, ya que perderlo implicaría disminuir la afluencia de turistas que lo valoran.

Si bien las expectativas de la población de la ciudad de Victoria están divididas, ya que por un lado se visualiza la posibilidad de incrementar la oferta de empleos con los nuevos emprendimientos, por otro lado se cuestiona la potencial pérdida de la calidad de vida y de la identidad de esta ciudad, y que incluso este conjunto de transformaciones podría derivar en el deterioro del patrimonio histórico y comprometer al ecosistema. Se corre el riesgo de transformar a esta ciudad, que justamente por sus características particulares es fuente de atracción turística, en otra ciudad, más densa, más diversificada, con sus consecuencias sobre su calidad ambiental y la tranquilidad que la caracteriza. Si no se cuida el patrimonio y la identidad de esta ciudad histórica, las consecuencias de esta “modernización” pueden ser muy negativas e irreversibles.

Con relación al impacto que el turismo tiene sobre el ambiente, la gestión eficaz de esta actividad debe evitar la externalización de impactos negativos y el uso abusivo de los recursos naturales y culturales sobre los que se apoyó, y de esta manera la pérdida de la calidad de los atractivos y de la imagen final de los destinos ya que la ausencia de una racionalidad ambiental termina afectando al propio turismo.

La responsabilidad del deterioro no es del turista únicamente, sino de quienes planifican y organizan las actividades. Además del gobierno local, con las ordenanzas y políticas urbanas, otros importantes modificadores de dichos espacios son la especulación

conocemos el proyecto de la costa. Es negativa la instalación de un hotel en la colina ubicada frente al balneario municipal, hay otros lugares...Debe ser parque público (por ordenanza municipal)....”.

inmobiliaria y la construcción, que en general tienen dinámicas mucho más aceleradas que las de las propias comunidades donde se insertan, con los consecuentes problemas en la dotación de servicios y en la segregación espacial de la población residente.

Así es que el gobierno local, a través de las políticas urbanas, los turistas, y los especuladores inmobiliarios contribuyen al proceso de segregación de los residentes locales, a la separación espacial de las áreas turísticas del resto del centro, que conlleva, en ocasiones, a una segregación social.

Si se busca un proceso de desarrollo turístico equilibrado deben limitarse las diferencias sociales y económicas en la sociedad y la distribución del beneficio excesivo en determinados grupos sociales o territorios frente a la marginación o empobrecimiento de otros. Por ello, se debe pensar en el logro de una equidad social, en donde el turismo pueda generar un reparto tanto de costos como de beneficios.

Otro aspecto a considerar es la sostenibilidad ambiental, la conservación y el respeto de los recursos y valores naturales, que son la base de la propia actividad turística, ya que su existencia garantiza para el futuro el sostenimiento de la actividad.

Asimismo no sólo se debe suponer la rentabilidad privada, sino también el aumento de los beneficios a la comunidad en general. La eficacia económica implica que el turismo ha de ser ante todo una actividad generadora de ingresos para la sociedad como única forma de que sea una actividad sustentable y generadora de empleos dignos.

De esta manera, se debe impulsar el turismo preservando el medio ambiente, evitando el deterioro del capital natural, cultural y arquitectónico, y buscar al mismo tiempo incorporar a las comunidades locales al desarrollo.

7. Referencias bibliográficas

Material estadístico

Dirección Nacional de Vialidad, 2004. Estudios del Tránsito en la red nacional de caminos 2002, TMDA, Clasificación, serie histórica, niveles de servicios, índice de variación años 2001/2002/2003, República Argentina.

Dirección Nacional de Vialidad, 2005. Estudios del Tránsito en la red nacional de caminos 2002, TMDA, Clasificación, serie histórica, niveles de servicios, índice de variación años 2002/2003/2004, República Argentina.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, INDEC, 2002, Censo Nacional de Población y Vivienda 2001. Resultados por Localidad. Provincia de Entre Ríos, Ministerio de Economía, Buenos Aires.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, INDEC, 2002 Censo Nacional de Población y Vivienda 2001. Resultados por Localidad. Provincia de Santa Fe, Ministerio de Economía, Buenos Aires.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, INDEC, 2005 Comercio Exterior, Trabajos especiales. Cruces por aduanas 1992-2004.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, INDEC, 2002, Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001, Resultados Provisionales. Total del País, Ministerio de Economía, Buenos Aires.

Organismo de Control de Concesiones Viales, OCCOVI, 2005, Material estadístico sobre Conexión Física Rosario-Victoria, Detalle de la clasificación Vehicular, Ministerio de Economía, Buenos Aires.

Organismo de Control de Concesiones Viales, OCCOVI, 2005, Material estadístico sobre Corredores de la Red Vial Nacional Detalle de la clasificación Vehicular, Ministerio de Economía, Buenos Aires.

Organismo de Control de Concesiones Viales, OCCOVI, 2005, Corredores de la Red Vial Nacional, Tránsito pasante por puesto y categoría, Material estadístico sobre Estaciones de Peaje en las Rutas Nacionales 1999-2004 y en la Conexión Física Rosario-Victoria 2003-2004, Ministerio de Economía, Buenos Aires

Material periodístico

Diarios La Capital, Diario La Nación, Paralelo 32, diversos artículos

Páginas web

www.rosario.com.ar,

www.puenterosvic.com.ar

www.santafe.gov.ar

www.turismovictoria.com.ar

www.virtualturist.com

www.victoriaglobal.com.ar

Documentos de trabajo y presentaciones en Congresos

- Grupo de Trabajo- Conexión Física Rosario-Victoria. Provincia de Entre Ríos, Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos de la Nación, 1997. Banco de Información y Data Room, Licitación Pública citada para el 30-05-97
- Instituto del Transporte de la Facultad de Ingeniería de Rosario, 2004
- Impacto de la conexión Rosario-Victoria sobre las comunicaciones, Instituto del Transporte de la Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y agrimensura, Universidad Nacional de Rosario, C1-T013, sin fecha.
- Informe del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos. Secretaría de Obras Públicas de la Nación, 1996. Conexión Física Rosario-Victoria
- Laurín, Alicia (2001), “Una Mirada Geográfica alrededor del Turismo” *presentado al VIII Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Santiago de Chile, Chile.
- Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos. Secretaría de Obras Públicas de la Nación, 1997 Pliego de bases y condiciones. Conexión Física Rosario-Victoria., Buenos Aires.
- Xª Comisión del Complejo Regional, 1980, “Antecedentes Complejo Regional Rosario-Victoria”

Libros y artículos en libros

- Anadón, Carlos y Murature, María del Carmen (1985) *Historia de La Matanza-Victoria*, Editorial Los Gráficos, Entre Ríos.
- Bertoncello, Rodolfo (1996) “El turismo y las grandes metrópolis: La ciudad de Buenos Aires” en Adyr Balastrieri Rodríguez (Comp.), *Turismo e geografía. Reflexões teóricas e enfoques regionais*, Hucitec , Sao Paulo.
- Castell, Manuel (1974), *La Cuestión Urbana*, México, Ed. Siglo XXI.
- Christaller, Walter (1966) *Central Places in Southern Germany*, Prentice Hall, Englewood Cliffs.
- Manzanal, Mabel (2000) “Neoliberalismo y territorio en la Argentina de fin de siglo” en *Revista Economía, Sociedades y territorio*, Vol II Número 7, enero-junio, México, El Colegio Mexiquense AC
- Méndez Ricardo (1997) *Geografía económica: lógica espacial del capitalismo global*, Ed. Ariel, Barcelona.
- Prévôt Schapira, Marie France (2001) “Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades” en *Perfiles Latinoamericanos*, Diciembre, número 19. México. Ed FLACSO
- Santos, Milton (1994) *Técnica, espacio tempo. Globalizacao e meio técnico-científico informacional*, Sao Paulo, Hucitec.

- Santos, Milton (1996) *A natureza do espaço. Técnica e tempo razão e emoção*. Hucitec. Sao Paulo.
- Sassen, Saskia (1991) *La ciudad global*. Buenos Aires, Ed. Eudeba.
- Schweitzer, Alejandro, Elma Montaña y Mariana Schweitzer, (2004) “Territorios locales y espacios mundializados en el Mercosur” (22 pags.), en Laurelli, Elsa (Dir.) *Nuevas territorialidades: desafíos para América Latina frente al Siglo XXI.*, Buenos Aires, Ed. Ediciones Al margen, UNLP y CESLA.
- Schweitzer, Mariana. (2000). *Procesos y paradigmas de la mundialización e integración de las regiones: Estrategias de estructuración del territorio y los nuevos proyectos de infraestructura en el Cono Sur*, PROPUR-UBA, Tesis de Maestría inédita Buenos Aires.
- Soja, Eduard W. (1985) “La espacialidad de la vida social: hacia una re teorización transformativa” en *Social relations and spatial structures*. Derek G. y John Urry, Eds Londres.
- Suarez, Odilia (1999), *El Territorio Argentino*, Buenos Aires, Ediciones FADU-UBA.
- Veltz, Pierre (1994) *Mundialización, ciudades y territorios*. Barcelona, Ed. Ariel