



TURISMO E INFRAESTRUCTURA URBANA: LA REFUNCIONALIZACIÓN DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE GUALEGUAYCHÚ COMO ATRACTIVO TURÍSTICO

*Diego Kuper¹
Rodolfo Bertoncello²*

Resumen

Los estudios sobre el turismo coinciden en que el mismo se organiza en torno de los denominados atractivos turísticos, los que pueden ser analizados como rasgos propios de los lugares que son instituidos como tales mediante procesos sociales de selección y transformación llevados a cabo por actores sociales con propósitos definidos que actúan en diversas escalas. Estos atractivos turísticos tienen la característica de ser fijos, es decir, no pueden ser trasladados al lugar de residencia habitual de los turistas, lo cual motiva el desplazamiento de éstos y provoca el hecho turístico.

Las tendencias actuales del turismo se asocian con la valorización de los más diversos atractivos y, de esta forma, provocan la multiplicación de lugares de destino turístico. En muchos casos, esta multiplicación de atractivos involucra la refuncionalización y resignificación de antiguos constructos de equipamiento e infraestructura que, habiendo perdido sus funciones originales pero cargados de valor social (ya sea por su emplazamiento o por sus cualidades patrimoniales), son convertidos en atractivo y soporte de la actividad turística. Los lugares donde estos se emplazan consolidan su atractividad turística a través de estos procesos.

Este trabajo tiene por objetivo general analizar estas cuestiones y procesos en la localidad de Gualaguaychú, provincia de Entre Ríos; se trata de un destino turístico nacional de consolidación reciente que, en la última década, muestra un notable auge a partir de la valorización del carnaval como atractivo turístico, al tiempo que el turismo ocupa un papel cada vez más importante como estrategia para el desarrollo local, razón por la cual es incentivado por diversos actores. Específicamente, el trabajo analiza el proceso de refuncionalización y valorización con fines turísticos del antiguo predio de la estación del ferrocarril de la ciudad de Gualaguaychú, que

¹ Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. E-mail: dkup@tutopia.com / dikupe@hotmail.com

² Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. Investigador independiente del CONICET. E-mail: rberton@fibertel.com.ar

ha dado como resultado su transformación en el “corsódromo”, equipamiento y atractivo turístico fundamental pues en él se realiza el desfile de las comparsas del carnaval.

El análisis de esta refuncionalización implica, por una parte, la consideración de procesos generales vinculados con la privatización de los servicios ferroviarios del estado y su parcial desmantelamiento, los que desembocan en la potencial disponibilidad del equipamiento ferroviario del lugar. Por otra parte, requiere el análisis de las acciones que propician su utilización para nuevas funciones, y la identificación de los procedimientos legales que posibilitaron dicha reutilización.

Palabras claves: turismo, infraestructura urbana, atractivos turísticos, Gualeguaychú, Entre Ríos

Introducción

Las tendencias actuales del turismo se asocian con la valorización de los más diversos atractivos, lo que permite la multiplicación de lugares de destino turístico. En muchos casos, esta multiplicación de atractivos involucra la refuncionalización y resignificación de antiguos constructos de equipamiento e infraestructura que, habiendo perdido sus funciones originales pero cargados de valor social (ya sea por su emplazamiento o por sus cualidades patrimoniales), son convertidos en atractivo y soporte de la actividad turística.

Este trabajo tiene por objetivo general analizar estas cuestiones y procesos en la localidad de Gualeguaychú, provincia de Entre Ríos; se trata de un destino turístico nacional de consolidación reciente que, en la última década, muestra un notable auge a partir de la valorización del carnaval como atractivo turístico, al tiempo que el turismo ocupa un papel cada vez más importante como estrategia para el desarrollo local, razón por la cual es incentivado por diversos actores. Específicamente, el trabajo analiza el proceso de refuncionalización y valorización con fines turísticos del antiguo predio de la estación del ferrocarril de la ciudad de Gualeguaychú, que ha dado como resultado su transformación en el “corsódromo”, equipamiento y atractivo turístico fundamental pues en él se realiza el desfile de las comparsas del carnaval.

El turismo y los atractivos turísticos

El turismo puede ser considerado como una práctica social recreativa donde un actor fundamental, el turista, se desplaza en el espacio desde su lugar de residencia habitual hacia un lugar o destino turístico durante un período de tiempo limitado y para satisfacer ciertas necesidades de ocio. Este desplazamiento o “hecho turístico” está motivado esencialmente por la presencia, en este lugar de destino, de ciertos

atributos o rasgos (**atractivos turísticos**) que tienen la característica de ser fijos, es decir, no pueden ser trasladados al lugar de residencia habitual del turista.

Lo anterior muestra que el espacio cumple un rol central en el hecho turístico, al punto que algunos autores proponen considerarlo como una práctica social donde se consume fundamentalmente espacio (Cruz, 2000). Sin embargo, los estudios tradicionales sobre el turismo han conceptualizado al espacio como mero escenario, el lugar donde ocurre el hecho turístico y con atributos que son, por sí mismos, atractivos turísticos; concretamente, son aquellos estudios fuertemente empíricos y descriptivos donde el turismo es concebido como un sistema, con un área de origen, otra de destino y un corredor por donde se desplazan los flujos (para una discusión de este tema véase Bertonecello, 2002). Desde otras perspectivas, que parten de considerar al espacio como un elemento constitutivo de lo social, los atractivos turísticos que dan lugar al hecho turístico no serían meramente alguno de los atributos existentes en el lugar de destino, sino el resultado de procesos sociales específicos a través de los cuales ciertos atributos son seleccionados y acondicionados para ser convertidos en atractivos turísticos. En tanto estos procesos son llevados a cabo por un conjunto de actores sociales con propósitos definidos que actúan en diversas escalas entrando en juego determinados intereses e intencionalidades, valores e ideas, el conocimiento y análisis de sus acciones concretas resultan fundamentales para comprender tanto la forma como esto sucede como la distribución social de costos y beneficios que resulta de esto y, también, la transformación de un lugar determinado en otro que, a partir de esto, deviene un “lugar de destino turístico (véase al respecto Bertonecello, Castro y Zusman, 2003). De esta forma, el turismo acaba imponiendo una nueva organización socio espacial que implica mudanzas, transformaciones, adaptaciones y nuevos sentidos de vida de los lugareños (Cruz, 2000; Bertonecello, 2007).

Simultáneamente el turismo es práctica generadora de actividades económicas: para que se efectivice el desplazamiento, la permanencia en el lugar de destino y la realización de distintas prácticas que satisfacen sus necesidades de ocio, el turista requiere de un conjunto de servicios tales como alojamiento, refrigerio, restauración, desplazamiento, etc. y de infraestructuras características de los espacios urbanos. Estos servicios e infraestructuras constituyen a la vez el soporte y la fuente de atractivos para el turismo (Cruz, 2000). Es decir, están en la base de la atractividad de los lugares para el turismo porque permiten el acceso a los atractivos y a la vez pueden convertirse en atractivos por sí mismos.

En el marco de la expansión y diversificación a nivel mundial de las actividades vinculadas al comercio y los servicios en general (esfera del consumo), el turismo viene adquiriendo, en los últimos años, en Argentina un notable desarrollo convirtiéndose en una actividad económica cada vez más importante. Este desarrollo se manifiesta en el número creciente de personas que practican turismo en el país, en el surgimiento de nuevos destinos turísticos, en la multiplicación de las modalidades y productos turísticos (cultural, rural, de naturaleza, ecológico, aventura, etc.), en su creciente presencia en los medios de comunicación y en el mayor grado de institucionalidad política gubernamental. Paralelamente, la práctica del turismo dejó

de circunscribirse exclusivamente al período vacacional, como en el tradicional “turismo de masas”, sino que se ha extendido a todo el año de la mano de estas nuevas modalidades lo que, como ya se adelantó, conlleva la multiplicación de los lugares de destino turístico.

En gran medida, esta expansión del turismo fue posible e incentivada por diversos actores a partir de que el mismo es asociado con una serie de valores positivos, especialmente en lo que respecta a sus efectos económicos. La demanda de una diversidad de productos y servicios derivados, la generación de puestos de trabajo, el ingreso de dinero y la redistribución social del ingreso han sido los principales argumentos utilizados para considerar al turismo como una actividad que permite el desarrollo de áreas atrasadas. Este rol del turismo como “pasaporte para el desarrollo”, que no es nuevo ni exclusivo de la Argentina, es revitalizado y retomado en la década de 1990, cuando junto con la implementación del modelo liberal el turismo vuelve a aparecer con fuerza en la medida en que es visto como una estrategia para superar las estructurales crisis de las distintas economías locales (crisis de las actividades tradicionales, aumento de la desocupación, déficit crónico en las cuentas públicas municipales, etc.) que, por cierto, eran en gran medida consecuencias de la implementación de ese mismo modelo.

La posibilidad de convertir los más diversos rasgos de los lugares en atractivos turísticos, que se vio potenciada por la difusión de las nuevas formas de hacer turismo que privilegiaron la novedad y lo heterogéneo, fue aprovechada en el contexto nacional precipitado por muchos actores de lugares afectados por la crisis, que se abocaron a “descubrir” cualidades de sus lugares pasibles de ser convertidas en atractivos turísticos para, a través de las actividades turísticas, superar o al menos paliar los efectos de la crisis. De esta forma, se han valorado los más diversos atractivos y se han multiplicado y diversificado los destinos turísticos. En muchos casos, esta multiplicación de atractivos ha involucrado la refuncionalización y resignificación de antiguos equipamientos e infraestructura que, habiendo perdido sus funciones originales pero cargados de valor social (ya sea por su emplazamiento o por sus cualidades patrimoniales), son convertidos tanto en atractivos como en soportes de la actividad turística. Más allá del éxito que se haya logrado en estos emprendimientos, esto es, en atraer efectivamente turistas dinamizando con estos sus economías, lo cierto es que los lugares donde esto ha ocurrido se han transformado.

Refuncionalización de equipamientos urbanos y revitalización urbana

Existe amplio consenso en reconocer que la crisis económica mundial de mediados de la década de 1970 fue el punto de partida que desembocó en el surgimiento de un fenómeno particular en la historia del siglo XX y del mundo capitalista conocido genéricamente como globalización. Sin entrar aquí en la discusión acerca de si se trata de un fenómeno nuevo o de una etapa o modalidad de un largo proceso que coincide prácticamente con la consolidación del capitalismo, lo cierto es que lo que hoy se rotula como “globalización” presenta características particulares, entre ellas, que la expansión del capitalismo alcanza prácticamente los

límites planetarios reales (Taylor y Flint, 2002), que se han acelerado las comunicaciones o que la circulación, especialmente de dinero, se ha hecho más fluida y cubre el planeta todo. Algunas de las características típicas de la globalización actual tienen, además, una alta incidencia sobre los fenómenos urbanos: relaciones más directas entre los procesos urbanos y el capital financiero como consecuencia de los procesos de desregulación financiera (volatilidad temporal e inestabilidad espacial de las condiciones financieras); reducción en los tiempos y costes de movimiento de las personas, las mercaderías y la información; cambios en las formas y organización de la producción con dispersión geográfica y fragmentación de los sistemas de producción y centralización creciente del poder; cambios en la “filosofía rectora” de la acción estatal (asociación público-privado-ajuste estructural y austeridad fiscal) bajo la idea (no siempre explicitada) de proteger más los intereses privados que aquellos sociales, concretamente, el reemplazo de las medidas de bienestar social por subvenciones públicas al capital y la implementación de instrumentos para la creación de terrenos fértiles para la acumulación capitalista (Harvey, 2000).

En este nuevo contexto, las áreas urbanas atravesaron también profundas transformaciones. Estructuradas en gran medida en torno a las funciones industriales y los servicios a la producción de sus entornos rurales, debieron hacer frente a los efectos negativos provocados por la salida de estas industrias (consecuencia de la desindustrialización o de la relocalización de las mismas), la disminución de sus servicios tradicionales, o la imposibilidad de seguir brindándolos sin acompañar las nuevas tendencias (como ha sucedido con las funciones portuarias, en las que el cambio tecnológico llevó a la obsolescencia y abandono al grueso de la infraestructura disponible en las ciudades). En forma paralela, y en gran medida como consecuencia de lo anterior, se fue dando una fuerte expansión y diversificación de las actividades vinculadas al comercio y los servicios avanzados (entre ellos los vinculados con la esfera del consumo) que se transformaron en sectores de punta para la generación de negocios y realización de ganancias, desplazando de su primacía absoluta a los sectores productivos como la industria (Bertoncello, 1996).

En este contexto, también acontecieron cambios en los roles estatales y una generalizada escasez de recursos del sector público, junto con la descentralización hacia los gobiernos locales que, en algunos lugares, significó un descenso de los niveles de crecimiento económico. De esta forma, fueron transformándose las concepciones sobre qué función debían cumplir las ciudades: “la idea que dominaba era que la ciudad era una máquina de crear riqueza y que la función del urbanismo era engrasar la maquinaria” (Hall, 1996:354). A su vez, la globalización iba requiriendo “de ciertos lugares estratégicos, las ciudades, para proyectarse de manera ubicua por el conjunto del territorio planetario” (Carrión, 2001:9). De esta forma, las ciudades tuvieron que bruscamente adaptarse a la desaparición de su base industrial en función de las lógicas de consumo y de los servicios avanzados convirtiéndose en “locus de competitividad”, es decir, en espacios de valorización del capital, con condiciones de acumulación apropiadas para los grandes inversores

y empresarios locales y externos (ver para más detalles Ciccolella, 1999; Novick, 2003; Torres, 2001). En palabras de Hall (1996:360): “Los tiempos de la economía de las manufacturas urbanas habían pasado y la clave consistía en encontrar para la ciudad un nuevo papel como centro de servicios”.

Con la desaparición de la base industrial, en parte asociada a los cambios tecnológicos en la producción, a las nuevas formas de organización de la actividad y a las transformaciones operativas del sistema de transporte, en muchas ciudades se desencadenaron procesos de decadencia urbana. Ellas empezaron a contar con grandes terrenos vacíos o semivacíos (normalmente gran parte de este suelo era público) ocupados por los restos de fábricas y almacenes obsoletos a los cuales debían encontrárseles nuevas funciones, mientras que la población trabajadora vinculada a estos lugares se veía inmersa en un proceso de deterioro social con altos índices de desocupación y pobreza. A su vez estos terrenos ofrecían un valioso acervo patrimonial y una posición estratégica dada su cercanía y alta conectividad con las áreas centrales de la ciudad.

Ante esta situación de deterioro social y de crisis urbana, el contexto político de la época reclamaba rápidos resultados, visibles, fáciles de presentar y de “vender” mientras que el clima profesional del planificador urbano demandaba una nueva ortodoxia reconfortante, clara, asequible, políticamente avalada y financiada dado que su propia legitimidad se veía amenazada. (Hall, 1996; Terán Troyano, 1996). “Ya no se pedía que se controlara y guiara el crecimiento sino que se generara, fuera como fuera” (Hall, 1996:355). De esta forma “el urbanista se identificó cada vez más con el promotor” (op.cit.:354).

Estas nuevas demandas derivaron en nuevas propuestas y metodologías de intervención que genéricamente se denominaron proyectos de **revitalización urbana** o **proyectos urbanos**. Basados en la innecesariedad de una instancia de reflexión global sobre el conjunto de la ciudad, algo que se había considerado indispensable en los planes tradicionales, los proyectos urbanos se mostraron como una alternativa real y realizable para la concreción de las transformaciones necesarias tomando como supuesto la hipótesis del derrame y a través de la intervención en espacios urbanos estratégicos (especialmente en los espacios públicos) y puntuales, suponiendo que ellos, a su vez, provocarían nuevas transformaciones sobre el resto del tejido urbano (Pierro et al, 2004; Novick, 2003). Estas operatorias sobre fragmentos de la ciudad privilegiaban los aspectos morfológicos y alentaban como filosofía institucional la “colaboración creativa” entre organismos públicos y capital privado. En definitiva, se trataba de una forma de intervención que dependía de las oportunidades más que de los planes, resultando en “una suma de intervenciones emblemáticas de marketing urbano en tanto el espacio público se transformó en vidriera de ciudades donde el mercado seleccionaba las localizaciones privilegiadas y abandonaba a su suerte las áreas postergadas” (Novick, 2003:71).

Estas estrategias de intervención privilegiaron proyectos urbanos orientados a nuevas actividades recreativas, culturales y de consumo, poniendo en función de esto un fuerte énfasis en la estetización y el embellecimiento, en muchos casos a

través del rescate y refuncionalización del patrimonio urbano. Hall (1996) denominó estos fenómenos como

“rousificación” en función de la primacía que adquirirían las nuevas actividades recreativas, culturales y de consumo (en detrimento de las políticas de vivienda social) generando la idea de la “ciudad como escenario”. El momento de hegemonía de este tipo de operatorias a nivel mundial fue sin dudas la década de 1980 y los ejemplos paradigmáticos fueron la transformación de los *docklands* de Londres y el área portuaria de Baltimore y de Boston en Estados Unidos. En Argentina sin duda ha sido el caso de Puerto Madero, llevado a cabo durante la década de 1990.

Los proyectos de revitalización urbana de áreas portuarias tuvieron un papel destacado en estos procesos. En Argentina, a las áreas portuarias se les sumaron las estaciones de ferrocarril con sus playas de maniobras y edificios complementarios. Muchas de estas instalaciones habían sido abandonadas total o parcialmente desde finales de la década de 1950 como parte de la implementación de políticas a favor del desarrollo de la red caminera y el transporte automotor en combinación con escasa inversión, falta de mantenimiento y clausura de ramales ferroviarios.

La refuncionalización de estas áreas orientadas al desarrollo de actividades terciarias y centrales, entre ellas el turismo, y asociadas a las nuevas pautas culturales de consumo (expansión de las industrias culturales) fue una de las alternativas más utilizadas a partir de reconocerles la capacidad de absorber grandes volúmenes de mano de obra y de recuperar y reciclar equipamientos e infraestructura urbana cargados de valores sociales impresos a los largo del tiempo y transformables en recurso turístico (Bertoncello, 1996). Esto llevó a que las áreas portuarias y las viejas estaciones de ferrocarril fueran consideradas, con frecuencia, como áreas estratégicas de promoción económica de la ciudad (Bertoncello, 2006).

Galeguaychú y el desarrollo del ferrocarril

Galeguaychú es una ciudad que se encuentra en el sudeste de la provincia de Entre Ríos sobre el río Galeguaychú próximo a su desembocadura en el río Uruguay, distante 250 kilómetros de la ciudad de Buenos Aires. Cuenta con una población de aproximadamente 75.000 habitantes, según el censo 2001, siendo el tercer centro urbano en importancia de la provincia después de Paraná (la capital) y Concordia.

Aunque fue fundada en 1783 por el sargento mayor Don Tomás de Rocamora, es a partir de la victoria de Urquiza sobre Rosas en 1852 y con la firma del decreto de libre navegación de los ríos que Galeguaychú inicia un período de gran prosperidad, al tiempo que Entre Ríos se va constituyendo como una de las provincias más importante y dinámica del país. Su puerto adquirió gran relevancia gracias al intercambio comercial: por él salían los productos provenientes de los saladeros y a través de él empezaron a llegar inmigrantes europeos (italianos, franceses, vascos, alemanes del Volga, judíos). Además, alrededor del puerto se instalaron empresas de navegación, astilleros, aserraderos. Con este período de prosperidad la ciudad comenzó a expandirse desde su núcleo original (institucional, alrededor de la plaza San Martín) hacia el sur y el este donde estaba localizado el

puerto. Se empezó a diversificar la actividad agropecuaria (cereales, avicultura y ovinos) en su área de influencia, y además se construyeron molinos harineros, fábricas alimenticias y uno de los primeros frigoríficos del país.

En el marco de un fuerte desarrollo de la infraestructura ferroviaria por el que atravesaba el país y como consecuencia de este desarrollo económico de la ciudad, en el año 1888 comenzó la construcción del ramal ferroviario secundario Parera-Gualeguaychú de la línea troncal del Ferrocarril Central Entrerriano (posteriormente Ferrocarril General Urquiza). Este ferrocarril estaba conectado con Buenos Aires por medio de un *ferry-boat* adaptado para el transporte de carga y pasajeros que atravesaba el río Paraná, entre Ibicuy (Entre Ríos) y Zárate (Buenos Aires) y llegaba hasta el puerto de Gualeguaychú por el sector sur de la ciudad, donde también se construyeron la estación de ferrocarril Gualeguaychú y sus instalaciones complementarias. Como en tantas otras ciudades del país, el ferrocarril se transformó en un elemento importante de la ciudad ya que transportaba la correspondencia, la mercadería hasta el puerto y hacia las fábricas a través de ramales secundarios (como el del molino, la aceitera y el frigorífico) y a los pasajeros. Pero el ferrocarril era fundamentalmente una fuente generadora de puestos de trabajo. De esta forma, alrededor de la estación se formó un barrio conocido como el Barrio de la Estación.

A partir de la segunda mitad del siglo XX y como consecuencia de las anteriormente citadas políticas nacionales de favorecimiento del transporte automotor, el ramal ferroviario Parera-Gualeguaychú fue sufriendo un progresivo deterioro en cuanto a su infraestructura y paulatinamente dejó de utilizarse. El Barrio de la Estación y el mismo predio de la estación de Gualeguaychú fueron perdiendo la vitalidad de antaño convirtiéndose en sectores degradados de la ciudad. Adicionalmente, los cambios en la tecnología del transporte marítimo-fluvial (tendencia a economías de escalas con buques más grandes y de mayor calado, y luego generalización de uso de contenedores por su carácter intermodal y obsolescencia de grandes edificios de depósitos) hicieron que también el puerto dejara de utilizarse convirtiéndose en otro sector degradado de la ciudad. La provincia en general y Gualeguaychú en particular quedaron aisladas físicamente del resto del país, lo que generó enormes obstáculos para el desarrollo económico de ambos y provocó la crisis de la actividad agroindustrial. La posterior construcción de los puentes “Unidad Nacional” (Zárate-Brazo Largo-1976) que cruza el río Paraná y “Gral. San Martín” (Fray Bentos-Puerto Unzué-1977) que cruza el río Uruguay, junto con el túnel subfluvial “Uranga-Begniss” (Santa Fe-Paraná) que cruza el río Paraná, al tiempo que volvieron a conectar físicamente la provincia con el resto del país, fueron decisivos para el definitivo abandono del ramal ferroviario en cuestión.

Un conjunto de razones, entre las que predominaron las de tipo macroeconómico (hiperinflación, fuerte déficit fiscal, caída de reservas) determinaron que en 1989 el gobierno nacional decidiera encarar un proceso de reforma del Estado que se formalizó en la ley nacional 23.696 (ley de “emergencia administrativa”). Esta ley declaraba en “estado de emergencia la prestación de los servicios públicos” y en su artículo 17 determinaba que el Poder Ejecutivo, entre

varias alternativas, podía vender o concesionar las distintas empresas públicas. A la empresa ferroviaria nacional, tanto de carga como de pasajeros, Ferrocarriles Argentinos, la modalidad que le correspondería fue la concesión por un determinado período de tiempo.

El Ferrocarril General Urquiza, con la exclusión del tramo electrificado Federico Lacroze - General Lemos, fue concesionado exclusivamente para la explotación del transporte de cargas al consorcio Ferrocarril Mesopotámico S.A., integrado por las empresas Impsa S.A.C., Falesia S.A., Olmatic S.A. y Petersen, Thiele y Cruz S.A. Tanto en el pliego de bases y condiciones (anexo 32.1.1) como en el contrato de concesión (punto 9.9) estaba contemplada la realización de proyectos ferro-urbanísticos dentro de los predios concesionados, sea por iniciativa del gobierno nacional como de los gobiernos provinciales o municipales. Específicamente, el anexo 32.1.1 indicaba que el concesionario no podía oponerse a la realización de estos proyectos como tampoco se lo obligaba a financiarlos. Pero sí debía consultársele a los efectos de “acordar el diseños y nueva operatoria (...) de tal forma que ellos no sean incompatibles con la explotación ferroviaria de la concesión”. El ramal Parera-Gualeguaychú estaba incluido en la concesión, aunque prácticamente no era utilizado por la empresa Ferrocarril Mesopotámico S.A., al igual que el predio de la estación de Gualeguaychú.

La empresa Ferrocarriles Argentinos fue finalmente declarada en liquidación a través del decreto presidencial 1.039 de 1995. Sus inmuebles y bienes, de propiedad estatal, fueron transferidos para su administración a un ente creado especialmente, el ENABIEF (Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios) a través del decreto presidencial 1.383 de 1996. Finalmente estos inmuebles y bienes fueron integrados con el resto de los bienes estatales en un nuevo ente creado específicamente, el ONABE (Organismo Nacional de Bienes del Estado) creado a través del decreto presidencial 443 de 2000.

Paralelamente, en el año 1992 se sancionó la ley nacional 24.146 por la cual el Poder Ejecutivo Nacional estaba obligado a “disponer la transferencia a título gratuito a favor de provincias, municipios y comunas, de bienes inmuebles innecesarios para el cumplimiento de sus fines o gestión de la Administración Pública Nacional, sus empresas y entes descentralizados o de otro ente donde el Estado nacional tenga participación”. Precisamente el artículo 3 de esta ley limitaba las transferencias solamente para programas de rehabilitación y desarrollo urbano, construcción de infraestructura de servicios, viviendas de interés social, unidades educacionales, culturales, asistenciales, sanitarias o deportivas y habilitación de parques o plazas públicas.

Gualeguaychú y el turismo

En general se considera que con la construcción de las grandes obras viales anteriormente citadas, Gualeguaychú comenzó a ser visitada de manera espontánea por turistas. Así, en la década de 1980 empieza a desarrollarse la oferta turística del lugar a partir de la iniciativa individual del sector privado con la habilitación de las primeras playas privadas, balnearios (como el Ñandubaysal sobre el río Uruguay), campings y complejos de bungalows que en un principio respondían a un mercado local y luego se expandieron. Esta oferta se organizó teniendo como principales atractivos los ríos y el “atractivo paisaje litoraleño”.

Sin embargo, el turismo comienza a considerarse como una actividad de trascendencia para la realidad socio-económica de la ciudad con el desarrollo del denominado “Carnaval del País”. El carnaval en Gualeguaychú tiene una larga tradición remontándose su origen hacia 1870 y se caracterizaba por ser una fiesta de carácter local. Los corsos de los primeros años del siglo XX se desarrollaban al atardecer porque la ciudad no contaba con adecuada iluminación, y el público desfilaba ida y vuelta por un circuito enmarcado de palcos familiares en las veredas de la calle principal 25 de Mayo (entre Rocamora y Mitre). “Numerosos carruajes poblaban el circuito llevando a las niñas más bonitas con sus trajes de fantasía, con serpentina y papel picado” (Carnaval del País, 2007: web).

Posteriormente el carnaval fue sufriendo algunos cambios. En las décadas siguientes se impusieron las murgas tradicionales con máscaras que al igual que las murgas uruguayas actuales, cantaban sus canciones y eran autoras de sus propias letras que contenían numerosas apreciaciones y críticas sobre los “temas del momento” en la ciudad. Los cánticos ocurrentes y la gracia de los escoberos, diablos y demás figuras, otorgaban atractivo a las numerosas agrupaciones que venían al centro desde todos los barrios y no contaban con presencia femenina. Todos estos carnavales eran gratuitos y estaban organizados por la Municipalidad.

Sin embargo, a mediados de la década de 1970, los carnavales empezaron a declinar. En este contexto un comerciante de la ciudad (Luis Daroca) con la colaboración de una profesora de danzas, creó en 1976 la comparsa "Acorad" con recursos propios que “revolucionó” los tradicionales corsos (en los que predominaban las murgas) con la incorporación de trajes de lamé, raso, lentejuelas, plumas y canción propia con ritmo murguero y de samba brasileña. El esfuerzo financiero que significaba para este empresario, más las inundaciones que sufrió la ciudad en 1978 y que afectaron su negocio, hicieron que la comparsa dejara de existir prontamente. Pero a pesar de esta experiencia (o a causa), este empresario ese mismo año planteó una nueva forma de organizar los siguientes corsos a través del cobro de una entrada. A cambio proponía que la recaudación fuera para quienes presentaban las comparsas y que el carnaval no se transformara en un negocio lucrativo particular. Exigía, de esta forma, que no fueran personas sino instituciones las que presentaran las comparsas y organizaran el carnaval. El entonces intendente Isidoro Etchebarne aceptó la modificación. Así, se formó la Comisión del Carnaval Internacional del Río Uruguay, integrada exclusivamente por diez instituciones socio-deportivas que aceptaron organizar “un espectáculo carnavalesco, que sea

atractivo, pero además serio, diagramado y competitivo, comprometiendo la solvencia de quienes debían actuar como jurado del evento” (Carnaval del País, 2007: web). De esta forma el protagonismo del espectáculo se centró en la comparsa y el público quedó en una posición secundaria.

El primer corso se llevó a cabo en 1979. La Comisión organizadora trajo muchas comparsas de prestigio de Corrientes y de Brasil para recaudar los primeros fondos y empezó a mejorar el nivel de los desfiles. Finalmente a partir de 1981 el carnaval tomó el formato actual y fue creciendo con fuertes influencias de los carnavales de Brasil y, en menor medida, de los carnavales de Corrientes y las murgas uruguayas. El asombroso desarrollo del carnaval de Gualeguaychú hizo que, en pocos años, el escenario callejero utilizado para los desfiles resultara insuficiente, tanto para el público como para las propias comparsas. De esta forma se fueron dando las condiciones y surgieron las demandas para la construcción de un equipamiento específico para el desfile, el **corsódromo**, cuyas dimensiones permitiesen el mayor lucimiento de las comparsas y una mayor comodidad para el público.

Paralelamente, Gualeguaychú se encontraba atravesando una profunda crisis económica de la que también era parte el país. El turismo que atraía el carnaval fue instalándose como una alternativa para superarla, sobre la que se generaron fuertes expectativas. Así, la actividad turística fue declarada de interés municipal mientras que varias zonas de la ciudad fueron catalogadas como turísticas (ordenanza municipal 10.048/1994). A su vez, varias de estas zonas y edificios fueron declarados patrimonio de la ciudad, por su valor testimonial en lo que respecta a un período de prosperidad en la historia de la ciudad, a través de la ordenanza municipal 9.683/91 creadora del “Programa de preservación del patrimonio cultural, histórico, monumental, arquitectónico, urbanístico y ambiental de la ciudad de Gualeguaychú”. Esta ordenanza, que obligaba a la adopción de medidas de preservación y mantenimiento del patrimonio arquitectónico, incluyó en el catálogo oficial al edificio de la estación del ferrocarril y su cuadro (instalaciones complementarias), como así también a los galpones del puerto.

En este contexto, con el ramal ferroviario Parera-Gualeguaychú prácticamente sin utilización y el predio de la estación de ferrocarril abandonado, a mediados de la década de 1990 la Municipalidad de Gualeguaychú inició las gestiones para la transferencia de este predio con la intención de rehabilitar y renovar ese sector de la ciudad a partir de la construcción de un corsódromo. Basándose en las atribuciones que le confiere la Ley Orgánica Provincial en materia de planificación urbana y desarrollo de actividades productivas, y haciendo uso del artículo tercero de la ley nacional 24.146 sumado al respaldo político de la Provincia de Entre Ríos (otorgado a través del decreto provincial 5.326 de 1994), ese mismo año 1994 la Municipalidad de Gualeguaychú firmó el “Acta de Remodelación Ferro urbanística” junto con Ferrocarriles Argentinos (propietaria de los terrenos) y Ferrocarriles Mesopotámicos S.A. (empresa concesionaria) donde se acordó la transferencia del predio hacia la Municipalidad en términos de “tenencia precaria” y la futura titularidad del dominio. Contando con la autorización técnica de la Dirección

Nacional de Transporte Ferroviario, se acordó que el tramo Gualeguaychú-Palavecino (la estación previa) del ramal Parera-Gualeguaychú fuera clausurado, quedando la estación Palavecino como terminal provisoria.

Este Acta fue homologada a través de la ordenanza municipal 10.053/94 ratificándose con la firma de un convenio entre la Municipalidad y la empresa concesionaria, donde la primera se comprometía a construir una nueva estación Gualeguaychú (que finalmente nunca fue construida) y a exceptuar a Ferrocarriles Mesopotámicos S.A. del pago de contribuciones municipales por la duración de la concesión. Mientras tanto, el Concesionario daba conformidad para que la Municipalidad clausurase la estación Gualeguaychú definitivamente.³ Finalmente, cumplidos todos los pasos establecidos, la ley nacional 25.773 del 2003 terminó por transferir a título gratuito los terrenos del ramal Parera-Gualeguaychú de la línea Urquiza incluidos en la trama urbana de la ciudad, salvo el cuadro de la estación de Gualeguaychú.⁴

La Municipalidad de Gualeguaychú a través de la ordenanza municipal 10.195/96 se hizo cargo del proyecto de revitalización urbana de la zona sur de la ciudad que contempló la desafectación de la infraestructura ferroviaria en toda la trama urbana. Este proyecto incluyó la rehabilitación del predio de la estación como parque público (Parque de la Estación); la apertura de calles por donde se encontraba el trazado de las vías (avenida Parque); la utilización de algunos galpones ferroviarios para la construcción y almacenaje de las carrozas utilizadas en el carnaval; la rehabilitación como paseo recreativo y para excursiones náuticas del puerto; la construcción en el antiguo edificio de talleres del ferrocarril del “Museo del Carnaval” con la intención de exhibir las distintas disciplinas que hacen al carnaval; y, con la colaboración de la Comisión del Carnaval, la construcción del corsódromo a partir de la remodelación y refuncionalización de la vieja estación de ferrocarril.

El corsódromo fue finalmente inaugurado el 18 de enero de 1997 en un predio de 7,5 hectáreas. Concluidas las obras, la Municipalidad cedió en concesión las instalaciones a la Comisión del Carnaval encargada de organizar el carnaval. En este corsódromo, considerado el más grande del país y con una capacidad para 40.000 personas sentadas, se lleva a cabo actualmente el carnaval todos los fines de semana de enero, febrero y el primero de marzo. Cuenta con una pasarela para el espectáculo que tiene un ancho de 10 metros y una extensión total de 550 metros, con tribunas, sillas y zona VIP entre otras instalaciones específicas (como iluminación y sonido apropiadas para televisaciones) que permiten el mejor lucimiento de las comparsas y la mayor comodidad del público. Las últimas mejoras en infraestructura se fueron

³ Para que esta Acta adquiriera vigencia, además de la sanción de la ordenanza municipal 10.053/94 y la firma del mencionado convenio, el Poder Ejecutivo Nacional, en su carácter de concedente de los servicios ferroviarios, debía aprobarla. Lo hizo mediante la resolución 52/96 del Ministerio de Economía Obras y Servicios Públicos de la Nación.

⁴ Sin embargo esta ley fue vetada por el decreto presidencial 741/2003 aduciendo evitar futuros conflictos contractuales con la nueva y actual empresa concesionaria del ferrocarril de cargas (América Latina Logística), manteniendo la Municipalidad solamente la tenencia precaria.

realizando por iniciativa de los clubes integrantes de la Comisión del Carnaval, a través de préstamos solicitados al Banco de Entre Ríos, los cuales contaron con el aval crediticio de la Municipalidad. A partir de estas intervenciones el carnaval adquirió un desarrollo notable, alcanzando trascendencia nacional e internacional.

“Para Gualeguaychú el Carnaval significa el más importante fenómeno turístico, social, cultural y económico en la historia de la ciudad, al punto que el espectáculo genera cada verano un movimiento de divisas que se equipara al presupuesto anual municipal, y tiene miles de protagonistas” (Comisión Mixta Gualeguaychú Turismo, 2007: web). Aunque el carnaval no es una actividad económica con fines de lucro, hoy es un espectáculo que mueve 8 millones de pesos por recaudaciones en concepto de entradas, publicidad, televisación, etc. (Comisión Mixta Gualeguaychú Turismo, 2007). Se realiza con el aporte de los mismos socios de cada club que integra la Comisión organizadora y de habitantes de la ciudad. No recibe subsidios directos ni de la Municipalidad ni de empresas privadas, aunque sí el apoyo de la primera. Todo lo recaudado se reinvierte al año siguiente para la mejora de la comparsa y para el pago de los que desfilan y los que trabajan en su diseño.

Actualmente se organiza a través de un desfile competitivo entre tres comparsas que rotan cada año, de acuerdo a las posiciones obtenidas el año anterior, con otras dos comparsas que quedan afuera por cuestiones de solvencia económica del espectáculo. Las comparsas representan a cinco de los clubes deportivos y sociales locales “más representativos” que forman parte de la Comisión del Carnaval. Las cinco comparsas que vienen compitiendo desde 1981 son: Marí Marí (Sol Naciente o Amanecer) del Club Central Entrerriano, Kamarr (Luna en árabe) del Centro Sirio-Libanés, Ara Yeví (Tiempo de diversión en guaraní) del Club Tiro Federal, O' Bahía del Club de Pescadores, y Papelitos del Club Juventud Unida.

El carnaval es el motor fundamental que orienta a Gualeguaychú hacia una ciudad con perfil turístico (Gualeguaychú, Municipalidad, 2000). A través de este crecimiento del carnaval el turismo en Gualeguaychú empezó a ser considerado como un área de intervención prioritaria con grandes perspectivas de crecimiento dada la cercanía y conectividad actual⁵ de la ciudad con los principales centros emisores de turismo del país y a partir de la valorización de su entorno natural y paisajístico y de la calidad de vida de la ciudad y sus residentes (tranquilidad, seguridad y amabilidad). A partir de diagnosticar la falta de “una política turística desde el estado que direcciona los esfuerzos de los diversos actores con cierto nivel de coherencia” (Gualeguaychú, Municipalidad, 2002: web) la actividad turística a nivel local empezó a ser gestionada por un organismo específico de composición mixta (sector público más sector privado) denominado Consejo Mixto Gualeguaychú Turismo creado por la ordenanza municipal 10.481/2001 y con el objetivo de promover e incrementar el desarrollo de la actividad turística dentro de la ciudad de Gualeguaychú y zonas de influencia. Paulatinamente la oferta turística

⁵ Están muy avanzadas las obras de construcción de la “Autopista Mesopotámica” que completa la conexión por autopista de Gualeguaychú con Buenos Aires.

empezó a diversificarse, con el objetivo de posicionar a la ciudad como destino turístico a lo largo de todo el año (superando de esta forma la estacionalidad propia de la actividad), especialmente como destino de fin de semana de la ciudad de Buenos Aires y de Rosario y aumentar el público visitante de otras provincias.

Gualeduaychú se encuentra actualmente promocionando nuevas modalidades y ofertas turísticas como el turismo de naturaleza, emprendimientos de ecoturismo, turismo rural y otras actividades vinculadas con la naturaleza como la pesca deportiva (embarcada o no), los deportes náuticos, cabalgatas, senderismo y proyectos para la ampliación de la oferta balnearia sobre el río Gualeduaychú. El patrimonio histórico y cultural también es promocionado turísticamente. Además del patrimonio arquitectónico (ordenanza 9.683/1991) se viene promocionando el denominado “Corso Matecito”. Este curso “alternativo” se realiza todos los viernes de enero y febrero en las calles con la participación de murgas y máscaras libres. Es una iniciativa de la Dirección de Cultura que tiene por objetivo “mantener las costumbres, rescatar y difundir nuestras raíces, apostar a la participación del público y reencontrarnos con lo nuestro, (...) que conmemora el carnaval de antaño” (Comisión Mixta Gualeduaychú Turismo, 2007: web).

Adicionalmente se están desarrollando alternativas para el tiempo libre en invierno o en días lluviosos de verano con la incorporación de nuevas ofertas de entretenimiento como el casino “temático” (con una decoración inspirada en el carnaval), el hipódromo, el autódromo, el campo de golf, el aeródromo, el estadio, el club hípico, el velódromo, el kartódromo y la “vida nocturna”. También se están llevando a cabo proyectos para mejorar la oferta gastronómica de la ciudad.

Finalmente, y no menos importante, para alcanzar los objetivos anteriormente mencionados, se viene desarrollando el turismo termal. Gualeduaychú cuenta hoy con dos Parques Termales. Además de ser promocionados como los más cercanos a Buenos Aires y sus aguas poseer propiedades terapéuticas para varios tipos de enfermedades, cuenta con amplias comodidades para el alojamiento y el baño.

Reflexiones finales

Durante las últimas décadas muchas ciudades en el mundo han encarado procesos de revitalización de algunos de sus sectores urbanos considerados claves. Estas estrategias de intervención han tenido una amplia difusión mundial porque se mostraron como una alternativa válida en oposición a las formas tradicionales de intervención de las ciudades que venían siendo fuertemente cuestionadas desde distintos ámbitos. Los proyectos de revitalización urbana ofrecían un menú de propuestas concretas, factibles y oportunas para dar respuesta a una nueva serie de demandas con fuerte injerencia urbana. Entre ellas, las demandas de los nuevos sectores dinámicos y de mayor rentabilidad del capital, especialmente la rama de las actividades terciarias avanzadas, para la localización de sus áreas de comando y para la inversión de sus excedentes en nuevos proyectos inmobiliarios urbanos; la necesidad de darle una solución a la aparición de nuevos sectores urbanos degradados y en desuso, como puertos y playas ferroviarias, y al incremento de población desocupada y pauperizada como consecuencia de la reorganización

espacial y productiva de las actividades industriales; la adaptación a los profundos cambios en los roles estatales, la descentralización de funciones hacia gobiernos locales y la escasez de recursos públicos como para encarar cualquier tipo de intervención; y por sobre todas las cosas dar respuesta a las urgentes demandas políticas del momento. En este cuadro de situación, la intervención en espacios urbanos emblemáticos a través del fomento de actividades recreativas, como la actividad turística, ha sido una de las estrategias más ensayadas en todo el mundo en función de la visibilidad que otorgaban este tipo de actividades para la promoción de la ciudad y la radicación de inversiones, de su capacidad de absorber grandes contingentes de mano de obra desocupada y de valorizar y recuperar sectores urbanos degradados pero con alto valor histórico y social.

Gualeguaychú, claramente no puede categorizarse como una ciudad de primera jerarquía mundial. Sin embargo no estuvo al margen de estos procesos que ocurrieron en el mundo, aunque la forma en que se manifestaron en ella fueron particulares, de acuerdo a las especificidades del lugar. En principio, la aparición de áreas degradadas y sin un uso formal, como la estación del ferrocarril y el puerto, pero con un fuerte contenido patrimonial tanto en sus dimensiones estéticas como en las histórico-culturales en combinación con la crisis económica por la que atravesaba la ciudad y las expectativas generadas alrededor del turismo que atraía el notable crecimiento del carnaval han sido los elementos disparadores de estos procesos. Como contexto es importante mencionar la creciente importancia del turismo a nivel nacional y la diversificación de la actividad en destinos y productos turísticos. También es de destacar que la iniciativa de este proceso ha sido mayoritariamente local con fuerte presencia estatal y participación de la sociedad civil, como ejemplifica la colaboración de la Comisión del Carnaval. De esta forma Gualeguaychú ha logrado reinstalarse como una ciudad dinámica a nivel nacional a través del auge del turismo, en un contexto de alta competitividad entre ciudades, recuperando áreas degradadas como el Barrio de la Estación y el corredor ferroviario, refuncionalizando viejos equipamientos patrimonializados como la estación de ferrocarril y el puerto y ofreciendo productos turísticos específicos que la distinguen de otros destinos turísticos nacional y, así, incentiva su visita turística. En la provincia de Entre Ríos, en casi todas las ciudades, se festeja el carnaval pero en ninguna ha tenido semejante trascendencia, poder de convocatoria y permanencia como en Gualeguaychú.

Finalmente y específicamente en lo que respecta al debate sobre una Geografía del turismo, la concepción de los atractivos turísticos como productos resultantes de procesos sociales de valorización (selección más acondicionamiento) de rasgos y atributos de los lugares permite, a partir del caso de la construcción del corsódromo de Gualeguaychú, comprender que las infraestructuras y los equipamientos urbanos no sólo funcionan como soportes de la actividad turística, porque permiten el acceso a los atractivos turísticos, sino que pueden funcionar por sí mismos como atractivos turísticos.

Referencias

- BERTONCELLO, R. (2007). Turismo y territorio. Aportes para una Geografía del turismo. En: Actas del Primer Congreso de Geografía de Universidades Nacionales. Río Cuarto: UNRC, 5-8 de junio. Formato CD.
- BERTONCELLO, R. (2006). El Puerto Madero de Buenos Aires. El turismo como objetivo y como estrategia. En: Revista electrónica Patrimonio: Lazer&Turismo. Mayo Fecha de consulta: 27 de noviembre de 2007. <http://www.unisantos.br/pos/revistapatrimonio/artigos.php?cod=71>
- BERTONCELLO, R. (2002). Turismo y territorio. Otras prácticas, otras miradas. En: *Aportes y Transferencias*. Mar del Plata: 6 (2) pp. 31-50.
- BERTONCELLO, R. (1996). *El turismo y las grandes metrópolis: la ciudad de Buenos Aires*. En: Rodrigues, A. *Turismo e Geografía: Reflexões teóricas e Enfoques Regionais*. Sao Pablo: Editora Hucitec, pp. 209-223.
- BERTONCELLO, R., Hortensia Castro y Perla Zusman (2003). Turismo y patrimonio: una relación puesta en cuestión. In: Bertoncello, R. y Alessandri C., Fani A. *Procesos territoriales en Argentina y Brasil*. Buenos Aires: IG-FFyL-UBA, pp.277-292.
- CARNAVAL DEL PAÍS (2007). Gualeguaychú. Carnaval del País. Sitio oficial de Internet. www.carnavaldelpais.com.ar Fecha de consulta: 20 de septiembre.
- CARRIÓN, F. (2001). Las nuevas tendencias de la urbanización en América Latina. En: CARRIÓN, Fernando (ed.) *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina*. Quito: FLACSO, pp. 7-24.
- CICCOLELLA, P. (1999). *¿Grandes inversiones y reestructuración metropolitana en Buenos Aires: Ciudad global o ciudad dual del siglo XXI?* En: Actas del V Seminario Internacional de la Red de investigadores en globalización y Territorio. Toluca, México, 21-24 septiembre.
- COMISIÓN MIXTA GUALEGUAYCHÚ TURISMO (2007). Gualeguaychú Turismo. Sitio oficial de Internet. www.gualeguaychuturismo.com/ Fecha de consulta: 20 de septiembre.
- CRUZ, R. DE CASSIA A. (2000). *Política de turismo e territorio*. Sao Pablo: Contexto.
- ENTRE RÍOS, Secretaría de Turismo (2007). Turismo Entre Ríos “Siempre es temporada”. Sitio oficial de Internet. <http://www.turismo.entrerios.gov.ar/> Fecha de consulta: 20 de septiembre.
- GUALEGUAYCHÚ, Municipalidad (2007). Municipalidad de Gualeguaychú. Sitio oficial de Internet. <http://www.gualeguaychu.gov.ar/> Fecha de consulta: 20 de septiembre.
- GUALEGUAYCHÚ, Municipalidad (2002). Plan Estratégico Gualeguaychú.
- GUALEGUAYCHÚ, Municipalidad (2000). Prediagnóstico del Plan Estratégico Gualeguaychú.
- HALL, P. (1996). *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*. Barcelona: Ediciones del Serbal, Colección La Estrella Polar.
- HARVEY, D. (2000). Mundos urbanos posibles. En: RAMOS, Ángel (ed.), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: ETSAB.

- KULLOCK, D. (2004). Veinte años de debate sobre la Planificación Urbana. En: Revista *Cuatro*.
- KULLOCK, D. (1995). Las luces y las sombras. En: *Revista Encrucijadas*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 2.
- KUPER, D. (2008). Turismo y desarrollo local: el caso de Gualaguaychú. En: Actas de las X Jornadas Cuyanas de Geografía. Mendoza: Instituto y Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo. Formato CD.
- NOVICK, A. (2004). Voz: *Plan*. En: LIERNUR, Jorge y ALIATA, Fernando (dir.) *Diccionario de la Arquitectura y el Urbanismo*. Buenos Aires: AGEA, Suplemento de Arquitectura del Diario Clarín.
- NOVICK, A. (2003). Espacios y proyectos. Oposiciones, hegemonías e interrogantes. En: *Las dimensiones del Espacio Público. Problemas y proyectos*. Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
- PIERRO, N, PODESTÁ M. y KULLOCK D. (2004). *Buenas Prácticas Docentes*. Buenos Aires: Ediciones Cooperativas.
- SASSEN, S. (2001). Elementos teóricos y metodológicos para el estudio de la ciudad global. En: CARRIÓN, F. (ed.) *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina*. Quito: FLACSO, pp. 178-198.
- TAYLOR, P. y FLINT C. (2002). Geografía Política. Economía-mundo, Estado-nación y localidad. Madrid: Trama Editorial.
- TERÁN TROYANO, F. (1996). Evolución del planeamiento urbanístico (1846-1996). En: *Ciudad y Territorio*. Estudios Territoriales. Madrid: 28 (107-108) pp. 167-184.
- TORRES, H. (2001). Cambios socio territoriales en Buenos Aires durante la década de 1990. En: *EURE Revista latinoamericana de estudios urbano regionales*. Santiago de Chile: 26 (80) pp. 33-57.
- TAKATS, A. (1991). La ciudad de Gualaguaychú y su entorno. Un enfoque geográfico. Inédito

Normativas legales

Leyes

- Ley nacional 23.696 (1989) Reforma del Estado.
- Ley nacional 24146 (1992) Transferencia de bienes nacionales a municipios.
- Ley nacional 25.773 (2003) Transferencia a título gratuito terrenos tramo Palavecino-Gualaguaychú a la Municipalidad de Gualaguaychú.
- Ley provincial 3001 Ley orgánica municipal.

Decretos

- Decreto presidencial 741 (2003) Veto a la ley nacional 25.773 (2003) de transferencia a título gratuito del tramo Palavecino-Gualaguaychú.
- Decreto provincial 5326 (1994) Respaldo provincial al proyecto urbanístico.

Ordenanzas municipales

Ordenanza 9683 (1991) Creación del “Programa de preservación del patrimonio cultural, histórico, monumental, arquitectónico, urbanístico y ambiental de la ciudad de Gualeguaychú”.

Ordenanza 10.048 (1994) Declaración Ciudad Turística.

Ordenanza 10.053 (1994) Homologación Acta remodelación ferro urbanística.

Ordenanza 10.195 (1996) Aprobación proyectos de revitalización urbana.

Ordenanza 10.481 (2001) Creación Consejo Mixto Gualeguaychú Turismo.

Resoluciones

Resolución Ministerio de Economía Obras y Servicios Públicos de la Nación 1496 (1991) Aprobación pliego concesión Ferrocarril Urquiza (cargas).

Resolución Ministerio de Economía Obras y Servicios Públicos de la Nación 78 (1993) Adjudicación de la concesión.

Resolución Ministerio de Economía Obras y Servicios Públicos de la Nación 52 (1996) Aprobación Acta Remodelación.