

36703

PROVINCIA DE ENTRE RIOS
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

PRIMERA ENTREGA

ESTUDIO PRELIMINAR DEL SISTEMA DE
TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS
INTERURBANO Y REGIONAL EN LA PROVINCIA

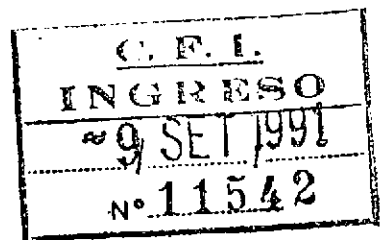
INFORME PRELIMINAR SUJETO A REVISION

Ing. Santiago Tazzioli

Setiembre de 1991

O/H 32
T 14
I

F311
F312
2404
F30
J211



Rosario, 6 de setiembre de 1991

Señor Secretario General del
Consejo Federal de Inversiones
Ing. Juan José Ciácerá
S/D

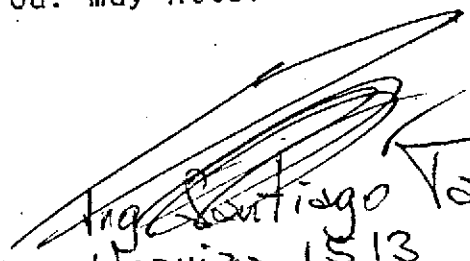
Ref.: Entrega parcial trabajo
acordado por Exp. 1741/91

De mi consideración:

De acuerdo a lo acordado en el contrato de referencia y el plan de trabajo en el establecido, acompaño a la presente el informe parcial del trabajo "Estudio Preliminar del Sistema de Transporte Interurbano y Regional en la Provincia" correspondiente a la Provincia de Entre Ríos.

Este informe tiene el carácter de provisorio en función de una serie de datos que no han podido ser confirmados o no se obtuvieron aún por falta de disponibilidad de los mismos en las correspondientes reparticiones provinciales.

Sin otro particular, saludo a Ud. muy Atte.


Santiago Tozzioli
Urquiza 1513 4º B
2000 Rosario.

**ESTUDIO PRELIMINAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR
DE CARGAS INTERURBANO Y REGIONAL DE LA PROVINCIA**

INFORME PARCIAL

CONTENIDO

- A) Plano general de la provincia
- B) Aspecto Social: Análisis de la distribución geográfica, tasa de crecimiento demográfico composición y estructura de la población.
- C) Aspectos legales.

ADVERTENCIA:

Este informe tiene el carácter de provisorio en función de una serie de datos que no han podido ser confirmados, aún no han sido relevados o no se obtuvieron aún por falta de disponibilidad de los mismos en las correspondientes reparticiones provinciales y otros elementos de juicio que se irán incorporando en el desarrollo del trabajo.

Setiembre de 1991

ESTUDIO PRELIMINAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y REGIONAL DE CARGAS EN LA PROVINCIA DE ENTRE RIOS

INTRODUCCION:

El análisis de las principales características de la población representa un factor esencial en los estudios realizados en las áreas donde la misma se encuentra asentada. Constituye el análisis del "medio" en el que se desarrollan los fenómenos socio-económicos, psico-sociales y biológicos.

Sin un conocimiento adecuado de la distribución de la población sobre un territorio se hace difícil obtener constantes estadísticas que presenten verdadero valor para establecer las interrelaciones con el medio que la sustenta.

Con intención de satisfacer nuestro principal objetivo presentamos la caracterización de los aspectos demográficos de la provincia de Entre Ríos.

CRECIMIENTO INTERCENSAL:

El comportamiento de la población de la Provincia puede ser analizado a través del volumen y de la tasa de crecimiento anual medio por cada mil habitantes, datos que se presentan en la siguiente Tabla:

TABLA 1:

POBLACION DE LA PROVINCIA DE ENTRE RIOS SEGUN DATOS DE LOS CENSOS NACIONALES

Periodo	Población	Tasa de crecimiento Mediox1000 Hab.
1869	134.271	- -
1895	292.019	28.5
1914	425.373	19.5
1947	787.362	18.1
1960	805.357	1.7
1970	811.691	0.8
1980	908.313	11.2
1991	1.021.137	11.7

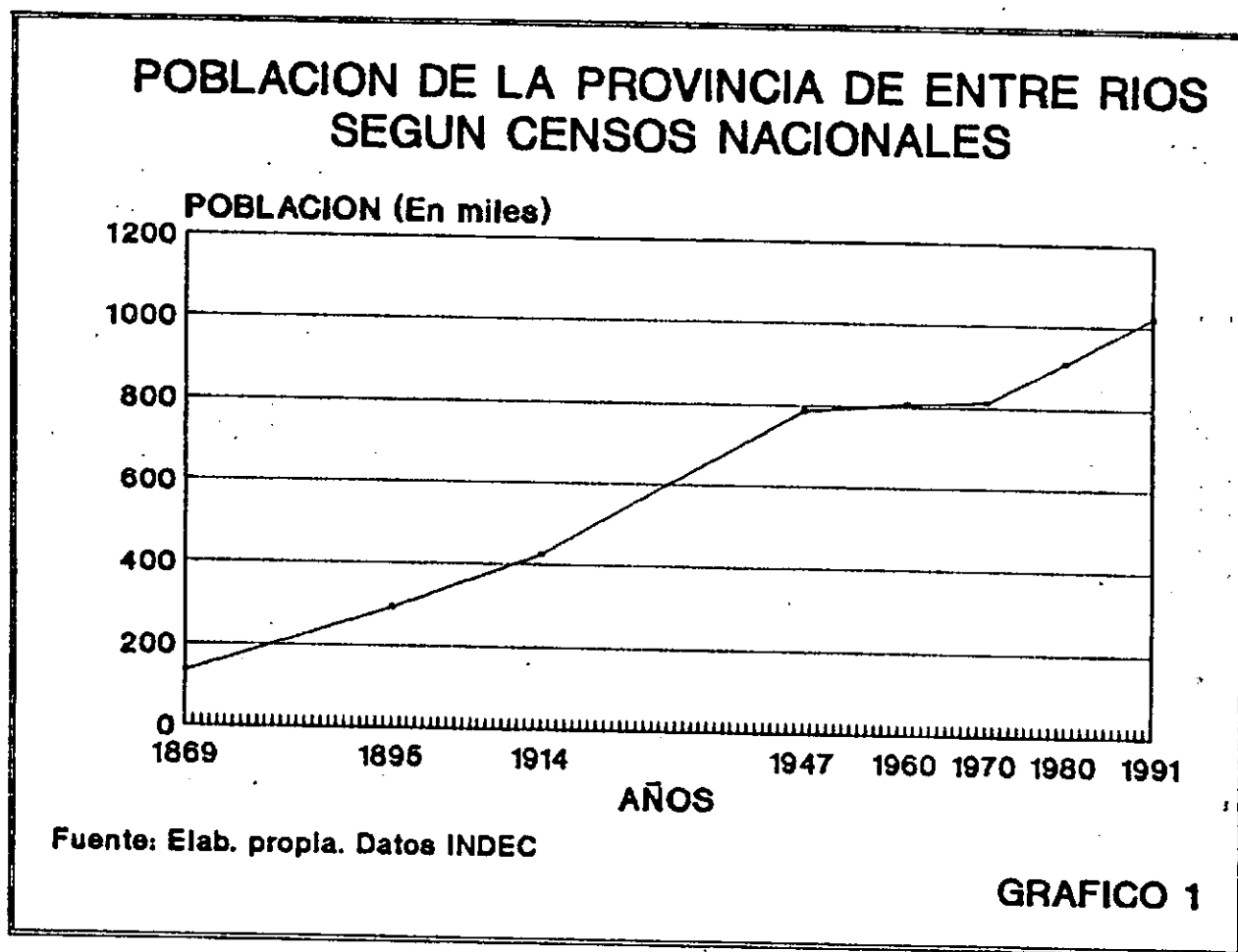
Crecimiento: 1869 - 1991: 12.6

Fuente: INDEC

Según Cuadro anterior y Gráfico 1 la Provincia de Entre Ríos sufrió un decrecimiento en la población que se refleja en las tasas hasta el censo del '70. A partir de este periodo se manifiesta una mejora significativa que se mantiene en los datos

del Censo de 1991.

Es evidente que esta Provincia que desde 1869 fuera expulsando en forma permanente a su población, está provocando una modificación en su evolución a través de la retención poblacional que se refleja en las tasas de los dos últimos periodos.



CARACTERIZACION DEL AREA EN ESTUDIO:

TABLA 2:

SUPERFICIES DE LAS JURISDICCIONES POR DPTOS. (En Km2 a 1980)

Departamentos	SUP. Total	Plantas Urbanas	Ejidos Munic.	Conglom. Urbanos
Colon	3491	18.56	415.08	14.42
Concordia	3683	14.61	173.77	25.71
Diamante	2774	7.45	250.55	8.95
Federacion	3760	19.82	369.06	19.82
Federal	5060	6.52	169.25	6.52
Feliciano	3143	3.20	105.91	3.20
Gualeguay	7178	8.08	174.92	10.50
Gualeguaychu	7086	16.88	270.02	27.68
I. del Ibicuy	4500			
La Paz	6500	12.77	245.23	12.77
Nogoya	4282	10.45	232.55	13.01
Parana	4974	51.17	592.73	56.31
Tala	2663	10.26	253.74	12.90
Uruguay	5855	33.40	224.60	16.70
Victoria	6822	8.00	100.00	12.47
Villaguay	7010	8.63	261.37	13.18
Total	78781	229.80	3838.78	254.14

Fuente: IGM - Dir. de Inf. Est. y Censos

Entre Rios, que forma parte de las provincias del Noreste Argentino (NEA), ocupa la parte sur de la mesopotamia, con una superficie de 78.781 Km2, cuenta a la fecha con dieciséis Departamentos cuyas denominaciones figuran en el Cuadro 2. De ellos Federal data de 1972, conformado por parte de los Departamentos Concordia, La Paz y Villaguay. El Departamento Islas del Ibicuy fue creado en 1984 por desagregación del Departamento Gualeguaychu.

Posee 66.976 Km2 de tierra firme y el resto corresponde a islas y tierras anegadizas. El Departamento Paraná tiene el mayor porcentaje de superficie dedicada a conglomerados urbanos (1,1%), le siguen Diamante (0,9%) y Concordia (0,7%). El resto presenta cifras significativamente inferiores.

Ocupación del Territorio:

La Densidad Media por Km² en la Provincia tiene tendencia creciente. En este último Censo la apropiación de territorio alcanzó 12.9 hab/km². Este valor indica una buena ocupación territorial a nivel provincia, superando el valor nacional (11.6 Hab/Km² para 1991).

Este comportamiento no es similar en todo el territorio. Existen importantes áreas territoriales muy despobladas, alcanzando valores críticos, menores de 5 hab/km², considerados geopolíticamente como "espacios vacíos".

Los departamentos que se encuentran en estas condiciones son: Federal, Feliciano y Victoria, donde el suelo, el clima y la flora natural contribuyen a su vaciamiento; en estas regiones se producen actividades con escaso rendimiento, obras de infraestructura insuficiente y de mínima relevancia. La población es fundamentalmente rural y esparcida. El departamento Islas del Ibicuy se encuentra en este grupo con la menor densidad poblacional de la provincia, correspondiéndole 2.40 Hab/Km², esto se debe a que esta zona está dedicada casi exclusivamente a la explotación forestal, con áreas sin actividad económica por poseer tierras bajas e inundadas. Carece casi absolutamente de infraestructura social y física.

En contraposición podemos ubicar a los departamentos Colón, Diamante, Federación y Uruguay con densidades similares a la provincial y con tendencia creciente reflejada en los períodos intercensales. Los departamentos Concordia y principalmente Paraná reflejan una importante concentración poblacional con cifras sensiblemente superiores al resto de la provincia, 37.5 y 54.9 respectivamente. (Tabla 3).

La ocupación en estos departamentos no es homogénea, encontrándose municipios que absorben una mayor masa en comparación con el resto del espacio departamental. Los datos se muestran en la Tabla 4A.

Las principales poblaciones, según Censo 1991 se encuentran en las siguientes ciudades:

PROVINCIA DE ENTRE RIOS

C.F.I.

ESTUDIO PRELIMINAR TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS

POBLACION SEGUN CENSOS NACIONALES, TASA DE CRECIMIENTO ANUAL MEDIO Y DENSIDAD MEDIA

	P O B L A C I O N								CRECIMIENTO ANUAL MEDIO POR CADA 1000 HAB.								DENSIDAD MEDIA POR KM2							
JURISDICCION	1869	1895	1914	1947	1960	1970	1980	1991	1869 -95	1995 -14	1914 -47	1947 -60	1960 -70	1970 -80	1980 -91	1869	1895	1914	1947	1960	1970	1980	1991	
PROVINCIA	134271	292019	425373	787362	805357	811691	908313	1021137	28.4	19.5	18.0	1.73	0.78	11.2	10.6	1.70	3.70	5.39	9.99	10.2	10.3	11.5	12.9	
Colon	4148	13826	24665	41185	42027	45587	48658	55885	41.4	29.6	15.2	1.55	8.12	6.51	12.5	1.18	3.96	7.06	11.7	12.0	13.0	13.9	16.0	
Concordia	12198	28197	41134	86766	98666	110401	123190	138296	30.4	19.6	21.6	10.6	10.2	10.9	10.5	3.31	7.65	11.1	23.5	27.0	29.9	33.4	37.5	
Diamante	3875	15324	19627	34647	37286	35262	36952	39735	45.8	12.9	16.7	5.64	-5.5	4.68	6.59	1.39	5.52	7.07	12.4	13.4	12.7	13.3	14.3	
Federacion	5064	12993	16239	32564	35513	35725	41351	48796	33.7	11.6	20.2	6.66	0.59	14.5	15.0	1.34	3.45	4.31	8.66	9.44	9.50	10.9	12.9	
Federal	---	---	---	---	---	---	21115	22104							4.16							4.17	4.36	
Feliciano	3961	7865	9048	17254	12938	11875	11598	12426	25.3	7.36	18.9	-21.	-8.5	-2.3	6.26	1.26	2.50	2.87	5.48	4.11	3.77	3.69	3.95	
Gualedguay	15195	20510	28676	42653	38218	37952	40276	42916	11.4	17.4	11.8	-8.4	-0.6	5.94	5.76	2.11	2.85	3.99	5.94	5.32	5.28	5.61	5.97	
Gualedguaychu	18397	29168	46505	83500	83796	80820	91658	89370	17.4	24.1	17.2	0.27	-3.6	12.5	-2.2	2.59	4.11	6.56	11.7	11.8	11.4	12.9	12.6	
J. del Ibicuy	---	---	---	---	---	---	---	10575															2.35	
La Paz	7653	21147	26337	58670	54634	55331	58080	61837	36.0	11.5	23.0	-5.4	1.26	4.84	5.69	1.17	3.25	4.05	9.02	8.40	8.51	8.93	9.51	
Nogoya	9006	20997	27160	46799	41289	36993	36691	37194	30.7	13.4	16.0	-9.6	-10.	-0.8	1.23	2.10	4.90	6.34	10.9	9.64	8.63	8.56	8.68	
Parana	18649	51221	71843	148106	175124	189537	226050	273210	35.8	17.6	21.0	12.8	7.90	17.5	17.1	3.74	10.2	14.4	29.7	35.2	38.1	45.4	54.9	
Tala	5568	12543	17837	30782	26636	23690	23525	24248	29.6	18.3	16.1	-11.	-11.	-0.6	2.75	2.09	4.71	6.69	11.5	10.0	8.89	8.83	9.10	
Uruguay	11327	19690	40626	71695	73974	73720	77828	90244	20.7	36.5	16.7	2.40	-0.3	5.42	13.4	1.93	3.36	6.93	12.2	12.6	12.5	13.2	15.4	
Victoria	10515	16126	24579	34772	32578	28737	28231	30216	16.2	21.8	10.4	-5.0	-12.	-1.7	6.17	1.54	2.36	3.60	5.09	4.77	4.21	4.13	4.42	
Villaguay	8172	22462	31092	57669	51678	46441	43150	44085	35.8	16.9	18.1	-8.4	-10.	-7.3	1.94	1.16	3.20	4.43	8.22	7.37	6.62	6.15	6.28	

FUENTE: DIRECCION DE INFORMATICA, ESTADISTICA Y CENSOS - Prov. Entre Rios

TABLA 3

TABLA 4B:

PRINCIPALES CIUDADES DE ENTRE RIOS

CIUDADES	POBLACION	% DEL DPTO.	% DE LA PROV.
Paraná	210.610	81.1	20.6
Concordia	121.970	94.6	11.9
Gualeguaychú	65.615	83.4	6.4
Concep. del Uruguay	64.412	84.7	6.3
Guauguay	33.360	90.2	3.3

Estas ciudades concentran el 47.9% del total de la población de la provincia; en consecuencia podemos determinar que la distribución territorial de la población no es suficientemente homogénea con concentraciones puntuales muy importantes.

Conforme a los datos de los cuatro últimos censos nacionales, estos municipios reflejan un significativo crecimiento en desmedro del resto de la provincia, (ver Tabla 3 y 4).

TABLA 5:

CIUDADES	PRINCIPALES CIUDADES DE ENTRE RIOS			
	CENSO 60	CENSO 70	CENSO 80	CENSO 91
Paraná	107.551	127.635	161.638	210.610
Concordia	56.654	72.137	94.222	121.970
Gualeguaychú	29.863	40.661	51.400	65.615
C. del Uruguay	36.486	38.967	46.247	64.412
Guauguay	16.542	20.401	24.867	33.360

POBLACION URBANA Y RURAL

Analizando la población a través de los censos se observan los siguientes valores:

TABLA 6:

DEPARTAMENTO:	JURISDICCION	1960	1970	1980	1991
COLON	TOTAL	42027	45587	48658	55885
	COLON	6813	10122	11646	17570
	SAN JOSE	2188	5333	6800	12592
	SAN SALVADOR	2108	3256	4343	9451
	VILLA ELISA	2715	3227	4550	7675
	RESTO	28203	23649	21319	8597
CONCORDIA	TOTAL	85593	94809	123190	138296
	CONCORDIA	56654	72137	94222	121970
	GENERAL CAMPOS	1400	1475	1877	2579
	LA CRIOLLA				1777
	LOS CHARRUAS				2525
	RESTO	27539	21197	27091	9445
DIAMANTE	TOTAL	37286	35262	36952	39735
	DIAMANTE	10948	12686	13476	17522
	GENERAL RAMIREZ	3203	4439	5403	7278
	V.LIB. SAN MARTIN	1198	1863	2961	4322
	VALLE MARIA				1856
	RESTO	21937	16274	15112	8757
FEDERACION	TOTAL	35513	35725	41351	48796
	FEDERACION	4247	4876	7266	10427
	CHAJARI	9075	10720	15223	22959
	S.JAIME DE LA FRONT.	1997	2517	2817	3426
	VILLA DEL ROSARIO	321	407	710	2257
	SANTA ANA				1709
	RESTO	19873	17205	15335	8018
FEDERAL	TOTAL	20495	21740	21115	22104
	FEDERAL	5256	6977	8967	13071
	SAUCE DE LUNA				2446
	RESTO	15239	14763	12148	6587
FELICIANO	TOTAL	12938	11875	11598	12426
	S.JOSE DE FELICIANO	3721	3884	4999	8652
	RESTO	9217	7991	6599	3774
GUALEGUAY	TOTAL	38218	37952	40276	42916
	GUALEGUAY	16542	20401	24867	33360
	GENERAL GALARZA	2435	2704	3062	3613
	RESTO	19241	14847	12347	5943
GUALEGUAYCHU	TOTAL	83796	80880	91658	89370
	ALDEA SAN ANTONIO				1106
	GUALEGUAYCHU	29863	40661	51400	65615
	URDINARRAIN	3484	4577	5453	6977
	LARROQUE	1993	2138	3151	4987
	IBICUY	3356	3073	3080	-
	PARANACITO	418	418	423	-
	RESTO	44682	30013	28151	10685
I.DEL IBICUY	TOTAL				10575
	IBICUY				4090
	PARANACITO				2603
	RESTO				3882
LA PAZ	TOTAL	51323	51979	58080	61837
	LA PAZ	11028	12299	14954	21356
	SANTA ELENA	8174	11525	14816	18174
	BOVRIL	1955	2988	4750	6300
	ALCARAZ	376	1518	1467	1960
	RESTO	29790	23649	22093	14047
NOGOYA	TOTAL	41289	36553	36651	37184
	NOGOYA	10911	12877	15890	20161
	LUCAS GONZALEZ	1145	1806	3316	4114
	HERNANDEZ	283	1035	1290	1672
	ARANGUREN				1178
	RESTO	28950	20835	16155	10069
PARANA	TOTAL	175124	189537	226050	273210
	PARANA	107551	127635	161638	210610
	CERRITO	1276	1307	2099	3416
	CRESPO	5706	7615	10648	14577
	HASENKAMP	1789	1730	2815	3632
	HERNANDARIAS	2788	2735	3017	4307
	MARIA GRANDE	2819	3440	4526	5948
	SEGUI	2161	2232	2601	3245
	VIALE	3873	4411	5667	7207
	ORO VERDE				1632
	SAN BENITO				3136
	TABOSSI				980
	VILLA URQUIZA				1024
	RESTO	47161	38432	33039	13496
TALA	TOTAL	26636	23690	23525	24248
	ROSARIO DEL TALA	7350	8005	9894	12562
	MACIA	2674	2105	3514	4726
	GDOR. MANSILLA	947	1050	1418	1966
	RESTO	15665	12530	8699	4994
URUGUAY	TOTAL	73974	73720	77828	90244
	CASEROS				1494
	CONC. DEL URUGUAY	36486	38967	46247	64412
	BASAVILBASO	6614	7338	7650	8796
	VILLA MANTERO	989	981	1017	2306
	RESTO	29885	26434	22914	14236
VICTORIA	TOTAL	32578	28737	28231	30216
	VICTORIA	15108	17046	18894	23003
	RESTO	17470	11691	9337	7213
VILLAGUAY	TOTAL	48567	43645	43150	44085
	VILLAGUAY	12463	15591	18762	26721
	VILLA CLARA	1557	1736	1856	2354
	VILLA DOMINGUEZ	984	767	1233	1860
	RESTO	33563	25551	21299	13150
PROVINCIA	TOTAL	805357	811691	908313	1021137
	URBANA	416942	506630	636675	875942
	RESTO	388415	305061	271638	145195

FUENTE: DIRECCION DE INFORMATICA, ESTADISTICA Y CENSO.

TABLA 7:

PROCESO DE URBANIZACION SEGUN CENSOS				
Censo Año	Urbana	%	Rural	%
1947	421.239	53.5	366.123	46.5
1960	416.942	51.8	388.415	48.2
1970	506.630	62.4	305.061	37.6
1980	636.675	70.1	271.638	29.9
1991				

Fuente: Elaboración propia en base a datos censales.

La urbanización de la población se refleja en forma progresiva desde 1947 con una pequeña disminución en el periodo 47/60, cuya causa no es fácil de interpretar.

Uno de los fundamentos posibles puede encontrarse en la reestructuración de las fuerzas armadas que motivó cambios de localización de una importante masa poblacional.

El comportamiento de la provincia con respecto a esta variable sigue la tendencia general del país y del mundo como consecuencia de una mayor tecnificación rural que requiere menor cantidad de mano de obra y un mayor desarrollo industrial en las ciudades que actúan como polo de atracción.

La población se distribuye a nivel de centros urbanos, según muestra la Tabla 8 :

TABLA 8:

CENTROS URBANOS SEGUN TAMAÑO

Tamaño p/No hab.		% de Centros Urbanos			
		1960	1970	1980	1991
hasta	2.000	34.0	27.7	19.1	23.7
2.000 a	5.000	27.7	34.0	34.1	30.5
5.001 a	10.000	14.9	10.6	17.1	15.3
10.001 a	20.000	14.9	17.0	19.2	13.5
20.001 a	50.000	4.3	6.5	4.2	10.3
50.001 a	100.000	2.1	2.1	4.2	3.4
2.64					
100.001 y más		2.1	2.1	2.1	3.4

Hasta el año 1980 las poblaciones que más crecieron fueron las comprendidas entre 5.000 y 20.000 hab., pero en este último periodo intercensal se produce una modificación significativa en la distribución, aumentan su importancia poblacional las ciudades de 20.001 a 50.000 hab. y las de más de 100.000 hab..

Los centros con menos de 2.000 hab. también incrementaron su participación como consecuencia de la escasez de trabajo rural y la intención de alcanzar un mejor nivel de vida.

INDICE DE MASCULINIDAD
COMPOSICION DE LA POBLACION SUGUN SEXO - CENSO 1991

TABLA 7:

CENSO NACIONAL DE POBLACION Y VIVIENDA 1991. PROV. DE ENTRE RIOS

DEPARTAMENTO	VIVIENDAS	POBL.TOTAL	VARONES	MUJERES	IND.M
COLON	17783	55885	27930	27955	0.99
CONCORDIA	37203	138296	67765	70531	0.96
DIAMANTE	11538	39735	19593	20142	0.97
FEDERACION	13018	48796	24898	23898	1.04
FEDERAL	5929	22104	11136	10968	1.01
FELICIANO	3170	12426	6334	6092	1.03
GUALEGUAY	13656	42916	20930	21986	0.95
GUALEGUAYCHU	27274	89370	43955	45415	0.96
ISLAS DEL IBICUY	3499	10575	5697	4878	1.16
LA PAZ	15957	61837	30871	30966	0.99
NOGOYA	11264	37194	18555	18639	0.99
PARANA	77106	273210	131850	141360	0.93
TALA	7941	24248	12174	12074	1.00
URUGUAY	26534	90244	42363	47881	0.88
VICTORIA	9942	30216	14984	15232	0.98
VILLAGUAY	12943	44085	22124	21961	1.00
TOTAL VIVENDAS	294757				
TOTAL POBLAC.		1021137	501159	519978	0.96

Este índice que expresa el porcentaje de varones por cada 100 mujeres, nos da idea de la distribución de la población por sexo.

La tasa de masculinidad promedio para la provincia según censo 1991 es de 96.4, inferior a la del censo 1980 que era de 98.1, indicando que en este período intercensal en promedio se incrementaron las mujeres en relación a los hombres, igual comportamiento se reflejó en los anteriores datos censales; a pesar de este valor, a nivel departamental se presentan distintas situaciones: de prácticamente equilibrio como la de los departamentos Colón, Tala, Villaguay, La Paz, Nogoyá, cero de predominio de uno de los sexos.

Los departamentos con mayor número de varones que de mujeres son: Federación, Federal, Feliciano y fundamentalmente el nuevo departamento de Islas del Ibicuy con 116.8 de tasa. A excepción de Federación, estos también poseen baja densidad poblacional.

Son zonas expulsoras de población, con escaso desarrollo en materia de infraestructura, con producción fundamentalmente agropecuaria de tipo extensiva. La industria frigorífica de carnes rojas es la de mayor importancia; el resto de las

industrias no estan desarrolladas.

DISTRIBUCION DE LA POBLACION POR GRUPO DE EDADES

Si bien no se cuenta con estos datos para el censo de 1991, a través del cuadro No 8 se comprueba que la población de la provincia pasa de ser una población joven en 1947 con menos del 4% de viejos a una población vieja con más del 7% de viejos, según conceptos de la Naciones Unidas.

TABLA 10:

PROPORCION DE POBLACION POR GRUPO DE EDADES S/CENSOS			
CENSO	JOVENES 0 / 19	ADULTOS 20 / 64	VIEJOS 65 Y +
1947	50.32	45.71	3.97
1960	46.93	47.48	5.59
1970	43.67	49.53	6.80
1980	41.94	49.86	8.20

Fuente: Secretaría de Planificacilon, Prov. de Entre Rios.

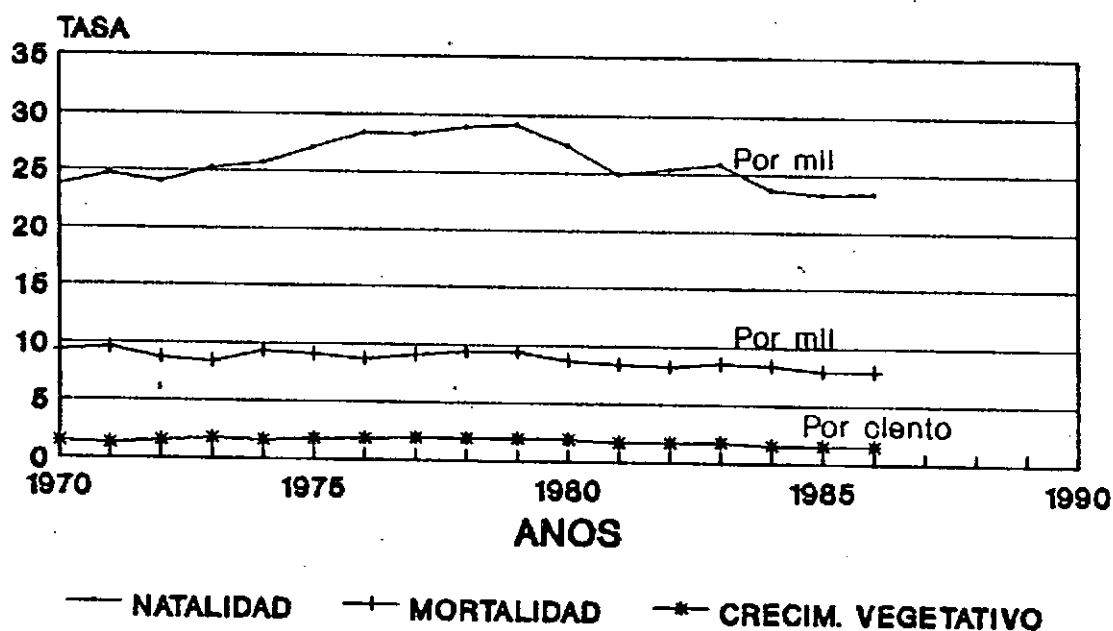
El primer grupo (0 a 19 años) muestra una disminución a través del tiempo, mientras que en los grupos adultos y viejos crecen, fundamentalmente el de (65 o + años) que lo hace en forma significativa.

Estos porcentajes son fundamentales indicadores de la posibilidad de desarrollo económico a través del potencial poblacional.

COMPORTAMIENTO SOCIO-ECONOMICO

La relación entre la población económicamente pasiva (0 a 14 años y 65 o + años) y la económicamente activa (entre 15 y 64 años), dato que surge de la composición por edades, es un condicionante del desarrollo económico de una región, en este caso, la provincia de Entre Rios posee un alto porcentaje de dependencia potencial (68.87% para 1980), dado por la baja tasa de natalidad, tasa que no provoca una recuperación en los primeros grupos y una disminución de la mortalidad que provoca un envejecimiento de la población. La evolución de estas tasas entre 1970 y 1991 se muestra en el siguiente cuadro, evidenciando continuidad en el comportamiento:

EVOLUCION DE LAS TASAS DE NATALIDAD, MORTALIDAD Y CRECIMIENTO VEGETATIVO



Fuente: Elab.propia o/datos Sec.de Plan.

GRAFICO 2

TABLA 11:

EVOLUCION DE LAS TASAS DE NATALIDAD, MORTALIDAD Y CRECIMIENTO VEGETATIVO. PROV.ENTRE RIOS (1970-1986)

AÑO	TASA DE NATALIDAD%	TASA DE MORTALIDAD%	CRECIMIENTO VEGETATIVO%
1970	23.7	9.3	1.45
1971	24.7	9.6	1.30
1972	24.0	8.7	1.54
1973	25.2	8.4	1.72
1974	25.7	9.3	1.61
1975	27.0	9.1	1.73
1976	28.4	8.7	1.85
1977	28.3	9.1	1.87
1978	28.9	9.4	1.89
1979	29.2	9.4	1.91
1980	27.31	8.76	1.86
1981	24.99	8.44	1.66
1982	25.40	8.36	1.70
1983	25.80	8.64	1.72
1984	23.71	8.38	1.53
1985	23.30	8.00	1.53
1986	23.43	8.02	1.54
1987			
1988			
1989			
1991			

Fuente: Elaboración propia.

El crecimiento vegetativo relaciona la población total con el incremento vegetativo (nacimientos menos defunciones); esta tasa porcentual muestra la posibilidad de crecimiento poblacional, sin considerar el efecto migratorio, es decir, no tiene en cuenta las migraciones que pudieron realizarse en ese período. En consecuencia, su comportamiento depende de las evoluciones de las tasas de natalidad y mortalidad, las que a lo largo de la serie presentan ascensos y descensos, para recién evidenciar una leve continuidad en el comportamiento a partir de la última década.

Los departamentos de mayor dependencia potencial son según censo 1980 Federal (83.08), Feliciano (95.52) y La Paz (81.71), determinando que la región noroeste de la provincia posee un bajo índice productivo con el menor porcentaje de población en edades económicamente activas, lo que expresa la continuidad del proceso migratorio en esta región.

Es importante destacar que Entre Ríos posee una importante porción de su población menores de 15 años (32.6%). Estos indicadores surgen de la composición de la población para los departamentos de la provincia según datos de 1980, los que se detallan de la siguiente forma:

TABLA 12:

GRUPO DE EDADES E INDICE DE DEPENDENCIA POTENCIAL
POR DEPARTAMENTO

AÑO	TASA CRECIMIENTO TOTAL%	CRECIMIENTO VEGETATIVO%	MIGRACIONES %
1975	1.10	1.73	-0.63
1976	1.22	1.85	-0.63
1977	1.24	1.87	-0.63
1978	1.30	1.89	-0.59
1979	1.30	1.91	-0.61
1980	1.25	1.86	-0.61
1981	1.37	1.66	-0.29
1982	1.08	1.70	-0.62
1983	1.22	1.72	-0.50
1984	1.22	1.53	-0.31
1985	1.22	1.53	-0.31

Fuente: Elab. propia en base a los datos del trabajo: Diagnóstico Socio-Económico de la Provincia.

Los datos correspondientes a la columna Tasa de Crecimiento Total se obtuvieron en función de las proyecciones de población entre censos que efectuó la Dirección de Informática, Estadística y censos de la Provincia de Entre Ríos.

El cuadro refleja un proceso emigratorio decreciente, es decir, que la tendencia muestra una importante mejora en la retención del crecimiento vegetativo.

POBLACION CON NECESIDADES BASICAS INSATISFECHAS

Otros indicadores de la situación socio-económica de la provincia son obtenidos del Mapa de Pobreza, año 1980. Surgen en consecuencia, los datos de población urbana y rural por departamentos, que conforman hogares con necesidades básicas insatisfechas, así como el número de hogares urbanos o rurales con niveles críticos de privación.

Estas variables se distribuyen por departamentos según muestran las tablas 13 y 14.

Los departamentos Federal, Feliciano y La Paz poseen alrededor del 50% de la población en hogares con necesidades básicas insatisfechas (Ver Tabla 13). Ningún departamento presenta menos del 25% de la población con dificultades básicas. La zona norte es la más comprometida porque además de los departamentos mencionados muestran altos porcentajes Federación, Concordia y Villaguay.

Nuevamente puede apreciarse en la Tabla 14 que la región Norte es la más afectada, con el nivel más alto en los departamentos Federal y La Paz, siendo también críticas las situaciones en los departamentos Feliciano, Concordia y Villaguay.

TABLA 13:

**PORCENTAJE DE LA POBLACION DE LA PROVINCIA POR
DEPARTAMENTO EN HOGARES CON NECESIDADES BASICAS
INSATISFECHAS**

DEPARTAMENTO	CODIGO DENOMINACION DE LA VARIABLE					
	A	B	C	D	E	F
COLON	6812	385	1208	1240	1181	627
CONCORDIA	13710	887	2637	2773	2678	758
DIAMANTE	4813	268	718	894	808	431
FEDERACION	6134	234	711	1161	1367	531
FEDERAL	6756	462	1401	1497	1141	518
FELICIANO	4134	261	788	966	743	344
GUALEGUAY	6147	286	1058	1352	1107	420
GUALEGUAYCHU	10393	651	1982	2102	2050	720
I. DEL IBICUY						
LA PAZ	13721	865	2642	2846	2786	863
NOGOYA	6598	337	1026	1313	1162	622
PARANA	10974	666	1900	1965	2030	1074
TALA	3791	179	614	701	642	474
URUGUAY	8658	558	1611	1495	1535	928
VICTORIA	4085	220	789	695	809	302
VILLAGUAY	11447	755	2163	2471	2371	914
TOTAL	118173	7127	21344	23471	22410	9532

REFERENCIAS:

CODIGO	DENOMINACION DE LA VARIABLE
A	TOTAL POBLACION RURAL EN HOGARES CON NECESIDADES BASICAS INSATISFECHAS S/CENSO '80
B	POBLACION RURAL EN HOGARES CON NECESIDADES BASICAS INSATISFECHAS - MENORES DE 2 ANOS S/CENSO '80
C	POBLACION RURAL EN HOGARES CON NECESIDADES BASICAS INSATISFECHAS - NINOS EN EDAD PRE-ESCOLAR S/CENSO '80
D	POBLACION RURAL EN HOGARES CON NECESIDADES BASICAS INSATISFECHAS - NINOS EN EDAD ESCOLAR S/CENSO '80
E	POBLACION RURAL EN HOGARES CON NECESIDADES BASICAS INSATISFECHAS - JOVENES S/CENSO '80
F	POBLACION RURAL EN HOGARES CON NECESIDADES BASICAS INSATISFECHAS - MAYORES DE 65 ANOS S/CENSO '80

FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICAS Y CENSOS

TABLA 14:

**PORCENTAJE DE HOGARES URBANOS Y RURALES POR
DEPARTAMENTOS CON NIVELES CRITICOS DE VIVIENDA**

DEPARTAMENTO	CODIGO DENOMINACION DE LA VARIABLE					
	A	B	C	D	E	F
COLON	1290	356	530	269	87	566
CONCORDIA	5836	2533	2172	1086	852	1937
DIAMANTE	1132	235	140	168	78	481
FEDERACION	1612	491	177	367	296	1295
FEDERAL	793	302	167	160	90	199
FELICIANO	427	145	139	109	33	214
GUALEGUAY	1573	466	346	134	205	791
GUALEGUAYCHU	3527	1801	931	776	481	1878
I. DEL IBICUY						
LA PAZ	2948	1217	808	724	285	1394
NOGOYA	1435	424	263	517	78	824
PARANA	9660	4268	2439	2438	1079	5862
TALA	883	368	198	351	69	466
URUGUAY	2701	1010	698	516	111	1172
VICTORIA	1231	433	199	188	97	667
VILLAGUAY	1065	404	409	178	87	419
TOTAL	36113	14461	9616	7981	3928	18165

REFERENCIAS:

CODIGO	DENOMINACION DE LA VARIABLE
A	TOTAL HOGARES URBANOS CON NIVELES CRITICOS SEGUN CENSO 1980
B	HOGARES URBANOS CON NIVELES CRITICOS DE // HACINAMIENTO SEGUN CENSO 1980
C	HOGARES URBANOS CON NIVELES CRITICOS DE // VIVIENDA SEGUN CENSO 1980
D	HOGARES URBANOS CON NIVELES CRITICOS DE // CONDICIONES SANITARIAS S/CENSO 1980
E	HOGARES URBANOS CON NIVELES CRITICOS DE // ASISTENCIA ESCOLAR S/CENSO 1980
F	HOGARES URBANOS CON NIVELES CRITICOS DE // CAPACIDAD DE SUBSISTENCIA S/CENSO 1980

FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICAS Y CENSOS

PROVINCIA DE ENTRE RIOS
ESTUDIO PRELIMINAR TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS

C.F.I.

VARIACION INTERCENSAL 1980 - 1991

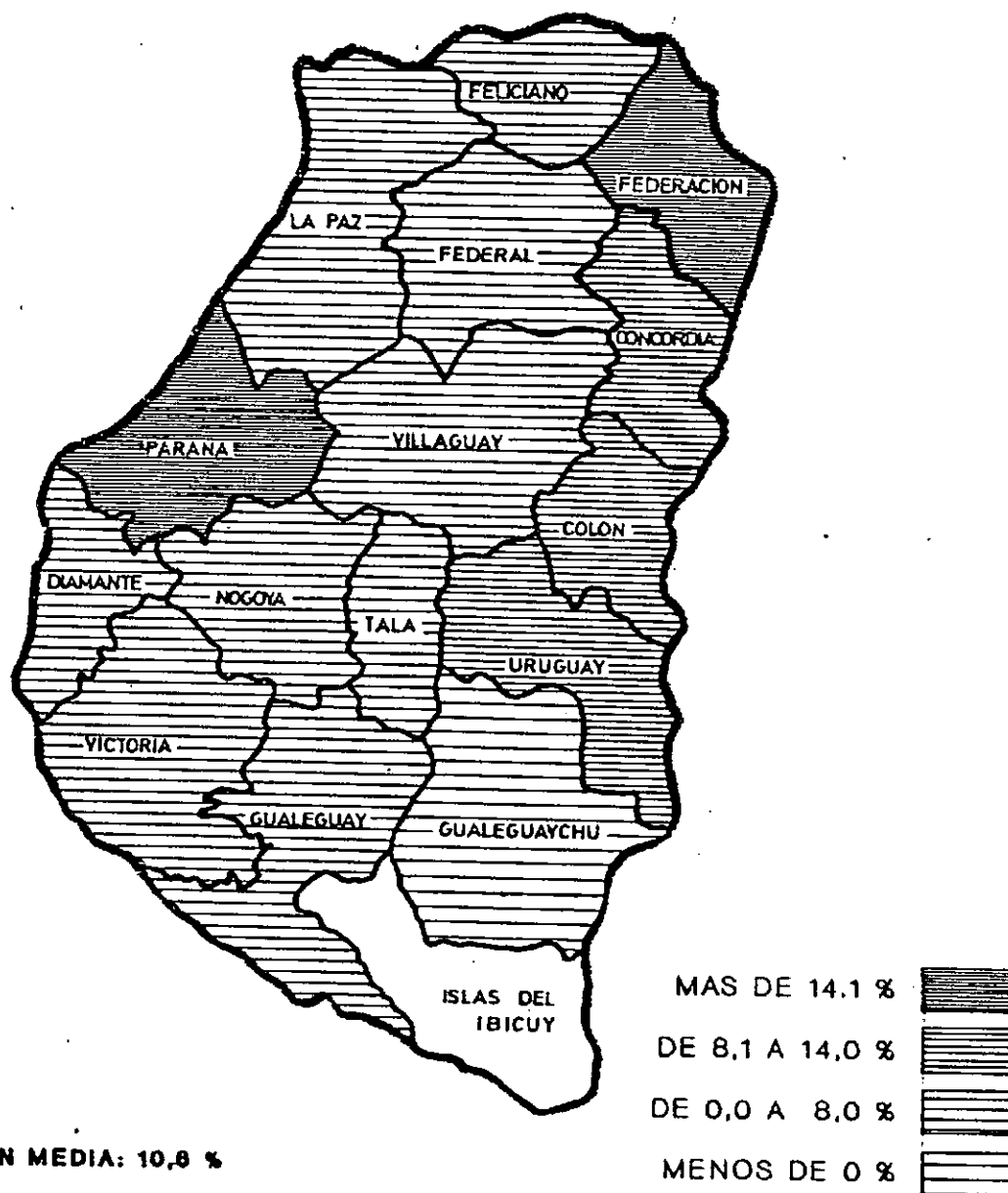


GRAFICO 3

PROVINCIA DE ENTRE RIOS
ESTUDIO PRELIMINAR TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS

C.F.I.

DENSIDAD DE POBLACION POR DEPARTAMENTOS 1991

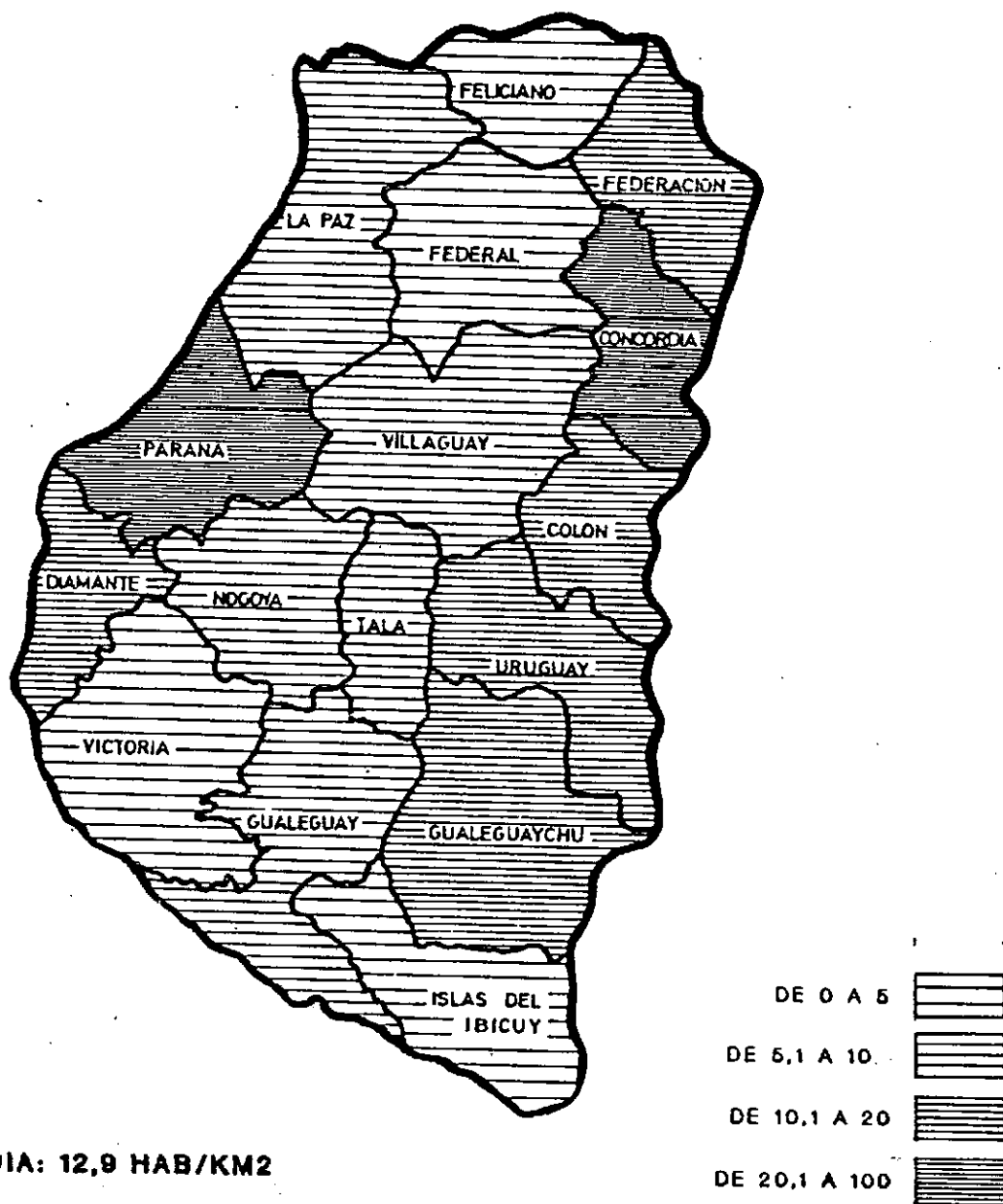


GRAFICO 4

ESTUDIO PRELIMINAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERURBANO Y REGIONAL DE CARGAS EN LA PROVINCIA DE ENTRE RIOS

ASPECTOS LEGALES:

INTRODUCCION:

La Provincia de Entre Rios no tiene reglamentado en general el transporte vial de cargas. Solo se encontró un Decreto que particulariza sobre medidas de seguridad a tomar para el transporte de rollizos.

Esta situación de casi absoluta desregulación es aparentemente muy acorde con las corrientes actuales de liberación y desestatización de la mayoría de las actividades que no corresponden específicamente al estado, entre las que se encuentra el transporte de cargas, pero se trata de una real situación de anarquía.

El desconocimiento y descontrol casi absoluto de lo que sucede en un sector no puede de ninguna manera propender a su funcionamiento y desarrollo racional y económico.

Básicamente los rubros reglamentables de la actividad son:

- * Acceso y permanencia en el mercado.
- * Nivel de la oferta.
- * Calidad del servicio.
- * Tarifa.
- * Itinerarios.

Una puntualización exhaustiva de cada uno de estos temas daría como resultado un sistema totalmente rígido y regulado, lo cual no es deseable.

La evaluación de la situación servirá para definir una política de mejoramiento y desarrollo del sector, en función de determinados principios básicos.

Es fundamental contar con objetivos claros y efectuar permanentes evaluaciones de situación a fin de ajustar las estrategias dispuestas para su consecución y corregir tempranamente los errores que se pudiesen cometer.

El mantenimiento de señales claras y constantes dan

confianza a los operadores y alientan a los empresarios a efectuar inversiones que redundarán en beneficio del sistema.

Por el contrario, las contradicciones, el no cumplimiento de los enunciados o el frecuente cambio de rumbo crean el caos y la desconfianza, promoviendo el no acatamiento de las reglas planteadas.

PRINCIPIOS:

El desarrollo de este trabajo se hace siguiendo básicamente los siguientes principios:

- * Libre competencia.
- * Libre empresa.
- * Regulaciones mínimas.
- * Mínima intervención del estado (Fiscalización, planificación, promoción de modos y complementaciones).
- * Diálogo permanente con los sectores interesados.

OBJETIVOS:

Se adoptarán como objetivos la racionalización del modo, minimizando los costos, aumentando su eficiencia y su seguridad, tanto desde el punto de vista de la circulación como desde el policial y su complementación con otros medios.

METAS:

Algunas de las metas más importantes a alcanzar para lograr los objetivos enunciados son :

- * Conocimiento amplio del parque disponible y su utilización.
- * Creación de un Registro Provincial de Transporte.
- * Lograr una adecuada calidad de servicio, enfatizando en los aspectos de seguridad.
- * Promover la participación de los sectores interesados en la discusión de los problemas y medidas a adoptar.
- * Asesorar al transportista.

- * Brindar pautas sobre valores y variaciones tarifarias.
- * Promover la utilización de modos complementarios para racionalizar el transporte.
- * Promover la utilización de determinadas rutas o corredores.
- * Lograr convenios con otros estados provinciales para favorecer el retorno de viajes con carga desde y hacia la Provincia.
- * Integrar la legislación correspondiente al transporte automotor de cargas en un cuerpo legal que trate integralmente la problemática del transporte.

Estas medidas deben ser adoptadas dentro de una planificación general y de manera progresiva, revisando periódicamente el éxito de cada paso y la conveniencia de dar el siguiente.

A continuación se desarrollarán brevemente los puntos enunciados:

- CONOCIMIENTO AMPLIO DEL PARQUE DISPONIBLE Y SU UTILIZACIÓN: El conocimiento del parque automotor es imprescindible para conocer la situación de la oferta de transporte. Los datos complementarios sobre antigüedad, modelo y estado del mismo servirán para ajustar esta información a la realidad. Los datos sobre la utilización del parque son importantes para efectuar análisis de la demanda y evaluar el dimensionamiento global de la flota existente. Estos indicadores, junto a otros, como pueden ser cantidad de accidentes que presenten como causa deterioro de los vehículos; el elevado porcentaje de infracciones a las disposiciones sobre cargas máximas o relación peso potencia de determinados modelos, etc., pueden indicar a las autoridades de aplicación la oportunidad o no de por ejemplo, disponer de líneas de crédito para renovación de equipos, controles especiales, y otras medidas tendientes a mejorar cada situación.

- CREACIÓN DE UN REGISTRO PROVINCIAL DE TRANSPORTE: Este registro, destinado a habilitar el parque para operar en el transporte provincial y, por convenio con la Nación, inscribirá a los vehículos para operar a nivel interjurisdiccional e internacional.

La inscripción en este registro implicará el pago de una tasa de inspección a fin de asegurar la recaudación de recursos genuinos

para el montaje y mantenimiento de la estructura administrativa y de control necesaria.

A su vez, de acuerdo a los convenios firmados con la Nación, podrá actuar agente de recaudación.

En este registro se recabarán periódicamente los datos que resulten convenientes.

- LOGRAR UNA ADECUADA CALIDAD DE SERVICIO, ENFATIZANDO EN LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD: El servicio de transporte debe tener características de calidad tales como rapidez, seguridad, puntualidad, protección de la integridad de la carga.

La seguridad hace a tres aspectos: a) que la carga no se deteriore o pierda por deficiencias en el vehículo contenedor.

b) que la circulación del vehículo no produzca accidentes en la vía pública

c) que se adopten los recaudos necesarios para minimizar los asaltos en la ruta.

Otro aspecto que hace a la calidad de servicio es el grado de deterioro que produce cada vehículo a la calzada y el grado de interferencia que produce en el tránsito (Medidos por el peso por eje y relación potencia-peso respectivamente)

- PROMOVER LA PARTICIPACION DE LOS SECTORES INTERESADOS EN LA DISCUSION DE LOS PROBLEMAS Y MEDIDAS A ADOPTAR: El tener un foro para discutir los problemas del sector ayuda a las autoridades a mantener un contacto permanente con los distintos grupos con intereses en el mismo de manera fluida y permanente, donde se puedan consensuar sin necesidad de establecer contactos parciales y a veces comprometedores.

De esta manera al lanzar las medidas la autoridad conoce la predisposición de los operadores a acatarlas y puede diseñar adecuadamente los operativos de control, que se simplificarán sensiblemente cuando resulten acordadas.

Por otro lado el conocimiento de los problemas y realidades de los operadores llega en forma fluida y constante a las autoridades, acompañados o no con propuestas de soluciones.

Las resoluciones de este foro serán no vinculantes, por lo que el consejo o comité que las tome tendrá el carácter de "asesor".

Las autoridades serán designadas por el ejecutivo provincial y los integrantes por las instituciones intermedias de los sectores interesados.

- ASESORAR AL TRANSPORTISTA: La característica del parque automotor de cargas de la Provincia de estar, en su mayoría constituido por unidades unipersonales, hace que en muchos casos estos operadores no tengan a su alcance el realizar consultas a asesores especializados que orienten su forma de trabajar hacia sistemas racionales y actualizados, desde distintos puntos de vista.

El establecer un lugar para atender consultas de todo tipo,

operativas, de gestión, de organización, legales, contables, etc. por parte del estado o por parte de entidades intermedias puede colaborar con el desarrollo de estos pequeños empresarios.

- BRINDAR PAUTAS SOBRE VALORES Y VARIACIONES TARIFARIAS: Los periodos inflacionarios y la sobreoferta de transporte puede llevar a transportistas a trabajar a niveles tarifarios por debajo de lo aconsejable para asegurar la renovación del equipamiento por desconocimiento o desubicación momentánea. Por otro lado los usuarios pueden desconocer los valores normales en plaza y ser sorprendidos en su buena fe. A fin de atender estos problemas, el Ejecutivo Provincial, ya sea a través de la Dirección General de Transporte, de otra dependencia oficial o de algún organismo mixto u organización intermedia publicará periódicamente valores tarifarios indicativos, ya sea promedios o máximos y mínimos, pudiendo darse un valor general o varios de acuerdo a distancias, tipo de cargas, modalidad y equipamiento necesario

- PROMOVER LA UTILIZACIÓN DE MODOS COMPLEMENTARIOS DE TRANSPORTE: En función del tipo de mercaderías a mover, su embalaje, su cantidad y estabilidad, peligrosidad, resistencia a la intemperie, duración, requerimientos especiales, etc. se requerirán determinadas condiciones para su transporte. El medio automotor es el más flexible por permitir el transporte puerta a puerta en casi todos los casos (En alguna oportunidad se deberá transbordar a unidades menores). No obstante, para determinados casos puede resultar conveniente el trasbordo de mercaderías a otros modos más económicos cuando la suma de los costos totales de transporte (incluyendo los transbordos y las pérdidas que ocasionan) así lo justifiquen. Para ello se debe analizar cuidadosamente las disponibilidades de infraestructuras y material rodante de cada uno de los medios y sus costos. Siendo esta modalidad muy conveniente en oportunidades y fuente de importantes ahorros, debe ser promovida por distintos medios, entre otros, creando las infraestructuras básicas cuando estas no existan y aún proveyendo el equipamiento mínimo necesario. Se deben tener muy en cuenta las modalidades de transporte existentes en el resto del mundo, ya que necesariamente se deberá caminar en ese sentido (Ejemplo, contenedores).

- PROMOVER LA UTILIZACIÓN DE DETERMINADAS RUTAS O CORREDORES: En toda red vial debe existir una jerarquización tendiente a priorizar la calidad de las vías más importantes, produciendo de esta manera una racionalización de los recursos disponibles para obras de infraestructura, mantenimiento, equipamiento y control de las rutas. Esta jerarquización no debe quedar solamente enunciada, sino que debe ser difundida y promocionada de distintas maneras.

- LOGRAR CONVENIOS CON OTROS ESTADOS PROVINCIALES PARA FAVORECER EL RETORNO DE VIAJES CON CARGA DESDE Y HACIA LA PROVINCIA: Los viajes se generan normalmente con carga de ida, siendo habitual el retorno del vehículo vacío. Esta situación encarece notablemente el transporte. Es entonces deseable promover medidas que tiendan a favorecer el regreso con cargas, ya sea completa o parcial. Los convenios con otras provincias consistirían en una forma adecuada de llevar adelante esta idea. Los estados convenientes promocionarían a través de distintas medidas esta modalidad. Si bien esto traería aparejado un achicamiento del sector, evidentemente el mismo estaría relacionado con el aumento del aprovechamiento del parque disponible y por lo tanto de la rentabilidad y la economía.

- INTEGRAR LA LEGISLACION CORRESPONDIENTE AL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS EN UN CUERPO LEGAL QUE TRATE INTEGRALMENTE LA LA PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE: Las legislaciones que se ocupan de las diversas áreas del transporte suelen dictarse en distintas épocas y ser redactadas por distintos autores, por lo que presentan generalmente diferencias importantes en su concepción, profundidad, detalle y alcances, repitiendo partes de normas ya vigentes y superponiéndose en otras resolviendo problemas semejantes mediante la aplicación de criterios dispares. Es por ello que resulta conveniente que todo el cuerpo legal destinado a regular los distintos modos de transporte esté integrado en un solo tronco, al que se le agregarán tantas ramas como resulte necesario.

ESTRUCTURA INSTITUCIONAL:

El principal organismo provincial destinado a coordinar, ordenar y efectuar el contralor del transporte de cargas es la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transportes.

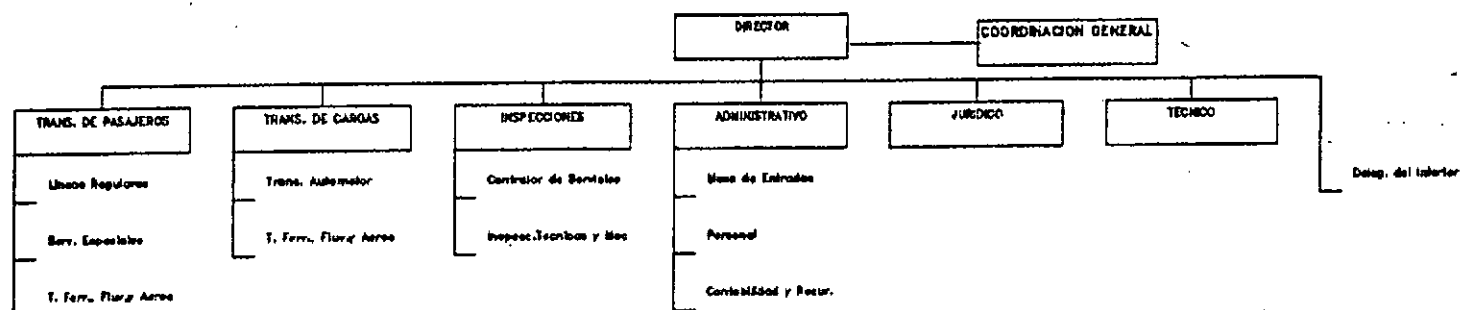
Se trata de una estructura aprobada recientemente, completa y con misiones y funciones bien definidas. (En la página siguiente se acompaña el organigrama general)

La misma prevee un Departamento de Transporte de Cargas con la misión asignada de entender en todo lo referente al accionar del mismo en sus distintos modos y formas dentro del territorio provincial.

Dependiendo del Departamento existen dos divisiones:

División Transporte Automotor de Cargas: Atiende todo lo referente al transporte automotor de cargas y/o mercaderías dentro de la jurisdicción provincial.

DIRECCION PROVINCIAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



Decreto 3993/90

División Transporte Ferroviario, Fluvial y Aéreo de Cargas: Atiende lo atiniente a las prestaciones de servicio ferroviario, fluvial y aéreo de acuerdo a la legislación vigente y en la defensa de los intereses provinciales en materia de transporte de cargas.

Se preveen tambien otras áreas relacionadas con la actividad que son:

El Departamento Inspecciones, con dos divisiones, la de Contralor de Servicios y la de Inspecciones Técnicas y Mecánicas: Tienen como tarea atender lo relativo al transporte de pasajeros y cargas, reguladas o no, en todas sus modalidades y atender todo lo relativo a la inspección técnico mecánica de los servicios de transporte de pasajeros y cargas en todas sus modalidades, respectivamente.

Los departamentos Administrativo, Jurídico y Técnico complementan la actuación de los anteriores.

Esta estructura prevista no opera actualmente en su totalidad, en particular, el Departamento de Transporte de Cargas.

Por su parte la Policía de la Provincia se ocupa del control de la circulación (Tránsito) y de la seguridad.

La Dirección Provincial de Vialidad se ocupa del contralor de cargas transmitidas a la calzada.

ESTRUCTURA DEL LA LEY DE TRANSPORTE DE CARGAS PROPUESTA:

La ley de transporte de la provincia deberia preveer los siguientes puntos:

- * Definición de la actividad.
- * Clasificación de los operadores.
- * Contrato de transporte.
- * Autoridad de aplicación.
- * Jurisdicción y competencia.
- * Registro del transporte de cargas por carreteras.
- * Condiciones y responsabilidades.
- * Infracciones y sanciones.

CUADRO 1:

ACCIONES TENDIENTES A RACIONALIZAR EL TRANSPORTE AUTOMOTOR:

PARQUE	ACHICAMIENTO RENOVACION ADECUACION MANTENIMIENTO EQUIPAMIENTO
GESTION	CRITERIOS EMPRESARIOS PROFESIONALIZACION COMPLEMENTACION
OPERACION	RACIONALIZACION PROFESIONALIZACION COMPLEMENTACION SEGURIDAD (Accidentes) SEGURIDAD (Robos) APOYATURA
CONTROL	EQUIPOS TECNICOS EQUIPAMIENTO CONTINUIDAD RACIONALIDAD