

**IMPACTO
TERRITORIAL,
AMBIENTAL Y ECONOMICO
DE LA HIDROVIA SOBRE LA
PROVINCIA DE CORRIENTES.
SU INSERCIÓN EN EL MERCOSUR.**

INFORME FINAL

TOMO III

Ordenamiento Territorial



0/435
C26
III

Buenos Aires, Agosto de 1992

II. ORDENAMIENTO TERRITORIAL ACTUAL

	<u>PAGINA NO</u>
1. LA PROVINCIA Y LA REGION	1
1.1. Caracterización de la Situación Provincial en el Ambito Regional	1
1.2. Sus Características Físico Naturales	3
1.3. El Asentamiento de la Población. Los Núcleos Urbanos y su Jerarquía	5
1.4. Jerarquía de Centros	21
1.5. Los Medios de Vinculación	24
1.6. La Distribución Espacial, los Desequilibrios Regionales	36
2. LA SITUACION PROVINCIAL	38
2.1. Aspectos Físico Naturales	38
2.2. Aspectos Poblacionales	39
2.3. Aspectos Económicos	41
2.4. Los Núcleos Urbanos Existentes	42
2.5. Los Medios de Vinculación	57

F3113
F312

II. ORDENAMIENTO TERRITORIAL ACTUAL

1. La provincia y la región

1.1. Caracterización de la situación provincial en el ámbito regional

El proyecto de la Hidrovia Paraguay-Paraná es un programa de integración y cooperación de los países miembros de la Región, con fuertes implicancias en las economías regionales, de fuerte impacto en los aspectos económicos, ambientales, territoriales, sociales, y que requiere un adecuado marco jurídico-normativo para su implementación.

Esta situación obliga a un enfoque integral que permita a la Provincia de Corrientes incorporarse al proceso de desarrollo de la Región y del País y que mejore el aprovechamiento de sus atributos y potencialidad locales, integrados en una perspectiva regional. En este aspecto existen antecedentes de proyectos de regionalización del territorio realizados desde diferentes enfoques, según privilegien en mayor o menor medida los aspectos de la integración nacional y la inserción continental de nuestro territorio.

Como antecedentes más inmediatos de estos estudios de regionalización territorial debemos mencionar la propuesta del CONADE de 1974 que ubica a la Provincia de Corrientes en el contexto espacial de la región N.E.A. (Noreste Argentino).

Las provincias integrantes del N.E.A. que poseen características similares de orden natural, geográfico, histórico-cultural y de producción son: Corrientes, Chaco, Formosa, Misiones y Santa Fe (Departamentos de General Obligado, 9 de Julio y Vera). Corrientes representa casi el 30% de la superficie total del N.E.A. y el 26% de la población (INDEC 1991).

La Reunión de Gobernadores de 1985, basada en el desarrollo económico del país, manifiesta consenso respecto de la regionalización del País en cuatro grandes regiones:

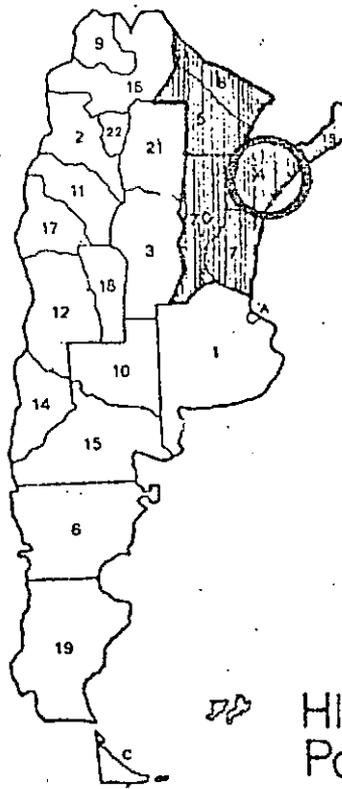
- REGION NORTE: Salta, Jujuy, Tucumán, Santiago del Estero, Chaco, Catamarca, Misiones, Formosa y Corrientes.
- REGION PATAGONICA: Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.
- REGION CENTRO-CUYO: Mendoza, San Juan, San Luis, La Rioja, La Pampa, Córdoba, Entre Ríos, Buenos Aires y Santa Fe.
- REGION METROPOLITANA: Capital Federal y el Conurbano.



CONADE



Reunión de Gobernadores



HIDROVIA
Paraná-Paraguay

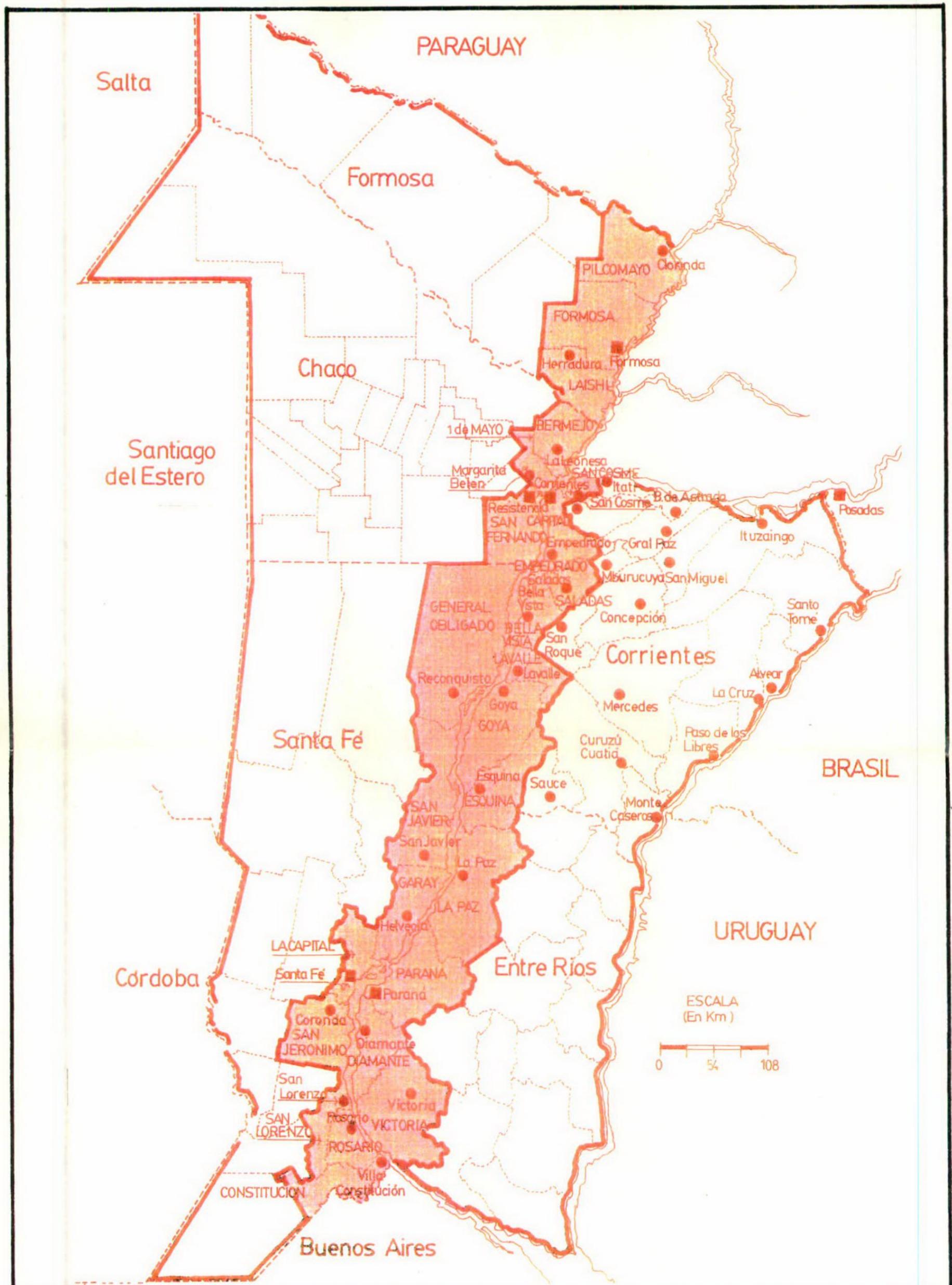
Estudio del Impacto
Territorial, Ambiental
y Económico de la HIDROVIA
PARANA-PARAGUAY en la
Provincia de CORRIENTES

La Regionalización del Territorio

Fuente Elaboración propia

PLANO Nº

1



Estudio del Impacto
Territorial, Ambiental
y Económico de la HIDROVIA
PARANA PARAGUAY en la
Provincia de CORRIENTES

Area de Influencia de la HIDROVIA Por Provincia y Departa- mento .

REFERENCIA

Area Inmediata 

Area Mediata 

Fuente: Elaboración Propia

PLANO Nº

2

Esta sectorización intenta llevar adelante proyectos regionales integrados a nivel nacional y latinoamericano, propiciando mayor y mejor aprovechamiento de los recursos existentes y de los cambios tecnológicos actuales. Ya en el documento "Desarrollo y Territorio" de la Secretaría de Estado de Planeamiento de la Provincia de Santa Fe en agosto de 1988 se hace especial mención como idea proyecto al "PROYECTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL PARA EL NORTE ARGENTINO, UTILIZANDO COMO COLUMNA VERTEBRAL LAS GRANDES VIAS DE LA CUENCA DEL PLATA", incluso menciona "la concreción de este proyecto para poder integrarse debidamente al corredor este-oeste, Atlántico-Pacífico, que a la altura del Norte Argentino van generando acabadamente Brasil-Paraguay y Bolivia-Perú".

Sin embargo en ambas propuestas Corrientes resulta incorporada a la Región Norte pero separada de sus vecinos Santa Fe al este y Entre Ríos al sur, con quienes comparte el corredor de transporte central, los vínculos férreos de las líneas del Ferrocarril General Belgrano y Ferrocarril General Urquiza, las carreteras 11 y 12 y el canal de vinculación fluvial del río Paraná, que juntamente con el río Paraguay conforma el Proyecto de la Hidrovía.

. El Área de influencia de la Hidrovía.

A los efectos de considerar el impacto de la Hidrovía en el ordenamiento territorial de la provincia y su relación con la región se define como tal al área de influencia inmediata que configuran las provincias ribereñas de: Formosa, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Santa Fe.

Para su ejecución se consultó la última información disponible publicada, realizada por la Secretaría de Ordenamiento Ambiental, nivel Nación.

La Provincia de Misiones no está directamente ligada, sin embargo por su localización geográfica, sus características económicas, las obras de embalse sobre el Paraná Superior que facilitan su navegabilidad y el interés manifiesto en este proyecto se debería considerar su integración.

Se excluye a la Provincia de Buenos Aires dado que el área directamente afectada por la Hidrovía constituye el llamado "eje fluvial industrial", prolongación norte del Área Metropolitana de Buenos Aires, sistema de rango nacional e internacional de características propias cuya inclusión distorsionaría la situación y las posibilidades del resto de las localidades y de la región.

Esta aproximación constituye el área de influencia extendida o mediata de la hidrovía, ligada funcionalmente a la misma por la red de transporte regional, aunque esta funcionalidad resulte potencial.

El segundo nivel de análisis, realizado con el propósito de una mejor aproximación al tema, considera los departamentos costeros y las ciudades portuarias allí localizadas con un criterio de proximidad física al sistema fluvial. Por ser los núcleos contiguos al río resultan la actual alternativa inmediata de embarque y desembarque de la producción de la región, posible punto de vinculación con otros sistemas de transporte y por constituir la localización factible de todo otro tipo de actividades, incluida la infraestructura de servicios, necesarias para el funcionamiento de la hidrovía. Esta área será en adelante para nuestro estudio la región inmediata de la hidrovía.

Los beneficios que surjan de la ejecución del proyecto y el aporte de la acción local a fin de capitalizar los efectos derivados de esta obra en favor de su propio desarrollo ampliarán el área de influencia.

1.2. Sus características físico-naturales.

La región en estudio configura un espacio heterogéneo, sus recursos naturales constituyen uno de los factores primordiales de su economía pues condicionan los niveles de aptitud para el desarrollo de las actividades productivas y de las formas de distribución de la población, con grandes vacíos territoriales.

Esta región no ha logrado hasta el presente integrar sus diversas estructuras productivas en su sistema articulado. La mayor o menor consolidación de las estructuras productivas produce diferencias muy marcadas en la distribución de la riqueza generada con efectos directos en las configuraciones espaciales. Es un área donde se alternan zonas húmedas y secas con climas tropicales, subtropicales y templados. Constituye una importante área de explotación agrícola, ganadera y forestal. Está fuertemente condicionada por su sistema hídrico, ríos Paraná, Paraguay y Uruguay y la red de afluentes que drenan la región.

* La situación provincial.

Las condiciones naturales que la caracterizan son el suelo, sus recursos hídricos, su topografía, los factores climatológicos, el régimen de lluvias, factores estos que configuran la base de la economía agropecuaria y forestal y una significativa participación del sector terciario, resultado de su desarrollo histórico-cultural.

La superficie territorial de la provincia de Corrientes de 88199 km², que forma parte de la región natural denominada "mesopotamia", linda al N.E. con Misiones, al N con el río Alto Paraná que en una longitud de 290 km lo separa de la República del Paraguay. Al O el río Paraná (360 km) lo separa de Chaco y Santa Fe.

Al Sur los ríos Guayquiraró (afluente del Paraná) y Mocoretá (afluente del Uruguay) lo separa de Entre Ríos. Al Este el río Uruguay, en una longitud de 427 km, es límite natural con la República Federativa de Brasil (356 km) y de la República del Uruguay (71 km).

Las aguas superficiales ocupan el 35% de la superficie territorial, la particular topografía provincial hace que las aguas interferidas en su escurrimiento natural por vegetación espontánea, escasa pendiente, etc., forman lagunas, esteros, cañadas, malezales y bañados que al final se definen en un cauce de escurrimiento en forma de arroyos o vías tributarias del Paraná o Uruguay.

Los esteros cubiertos por vegetación acuática forman embalses de lento escurrimiento, junto con zonas de lagunas y ríos, suman cerca del 34% de la superficie de la provincia. Los esteros del Iberá con 11953 km² (13,55% del área provincial), ocupa la depresión central de la provincia y es una valla natural que separa en partes aproximadamente iguales la región oriental de la occidental. El río Corrientes, el más importante curso de agua correntino y su desague natural hacia el río Paraná definen la diagonal que va de Noreste a Sureste del paralelepípedo, figura con la que podemos homologar a la provincia de Corrientes.

Surgen así dos regiones con características físicas y naturales bien definidas y diferenciadas incluso entre sus grupos demográficos. De ahí, entre otras razones, la dificultad de integración, la falta de vínculos, de comunicaciones, el desigual desarrollo de ambas márgenes y la existencia de núcleos económicos y culturales extraprovinciales que polarizan sectores de la provincia produciendo un desarrollo territorial desequilibrado pero más integrado a los países vecinos.

. La población regional.

En esta región la población se distribuye en forma heterogénea con fuertes disparidades interprovinciales. Medida en valores absolutos el mayor volumen de población se concentra en la provincia de Santa Fe con 2.797.293 habitantes y Entre Ríos con 1.020.377 habitantes (Censo 1991). Si bien en ambos casos existía una fuerte tendencia a la urbanización con centros distribuidos en el perímetro provincial, la concentración en el sector oriental y occidental es diferente en ambos casos.

Santa Fe concentra el 71% de su población en los departamentos ribereños del Paraná en tanto que Entré Ríos localiza en este margen el 40% de su población total. En esta provincia, en los márgenes del río Uruguay convergen numerosas localidades equilibrando de algún modo su distribución poblacional.

Las restantes provincias con menor volumen poblacional registran un menor índice de urbanización y un mayor equilibrio con la población rural,

aunque la localización de los núcleos urbanos también se da en proximidades del río Paraná.

Provincia	Población 1980			1991 Total	Variación 1980/91(%)
	Total	Urbana(%)	Rural(%)		
Santa Fe	2.465.546	82	18	2.797.293	13,5
Entre Ríos	908.313	68,6	31,4	1.020.377	12,3
Chaco	701.392	60,9	39,1	839.303	19,5
Corrientes	661.454	64,4	35,6	795.021	20,2
Formosa	295.887	55,7	44,3	404.367	36,7

Fuente: Censo 1980/1991 datos procesados.

Tomada globalmente la región no manifiesta un gran crecimiento demográfico en el último periodo intercensal. Ello se debe a las disparidades internas en el comportamiento de la dinámica poblacional.

Parte de la población tiene patrones demográficos similares a los pampeanos (crecimiento vegetativo de moderado hacia abajo) y una estructura demográfica relativamente envejecida. Otras como Chaco, Formosa y Corrientes tradicionalmente tienen un crecimiento vegetativo relativamente elevado, una estructura demográfica joven, pero una fuerte tendencia a la pérdida de población por emigración.

1.3. El asentamiento de la población. Los núcleos urbanos y su jerarquía.

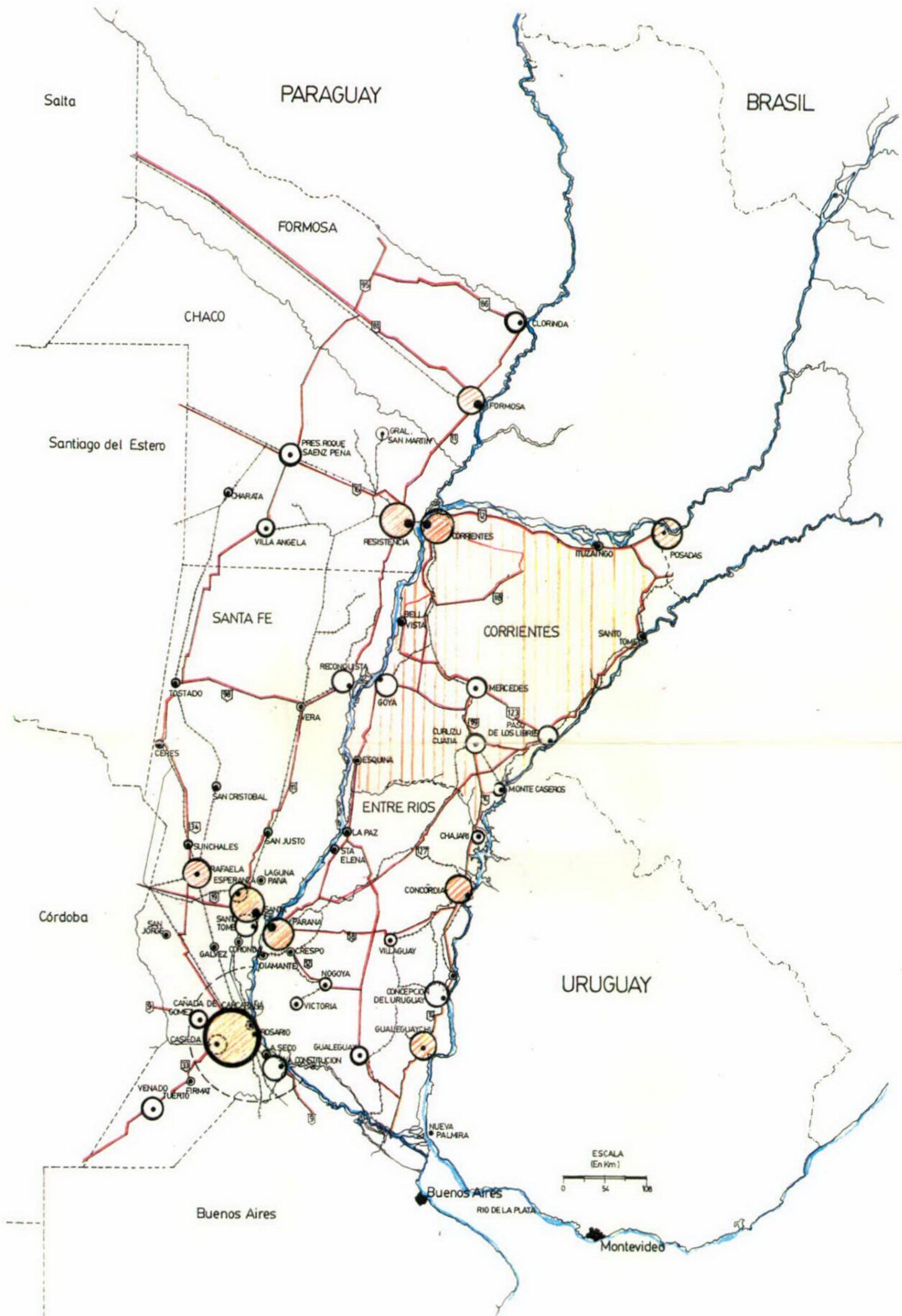
Como ya se mencionara, al considerar este aspecto se debió recurrir a los estudios de los sistemas urbanos provinciales. Estos estudios se realizaron en forma independiente y no llegaron a fusionarse en una visión conjunta regional como integrantes de un sistema territorial mayor. De ahí que en el presente estudio se divida en datos referidos al sistema urbano de cada provincia y otros referidos a los departamentos y localidades provinciales ubicadas en las márgenes ribereñas del Paraná, área de influencia inmediata de la hidrovía.

Por diversas razones, asociadas en general a las características naturales y en particular al proceso histórico-económico y socio-cultural local, los asentamientos humanos en la región se distribuyen en forma desigual, concentrándose en núcleos urbanos de diverso grado de desarrollo.

La mayoría de estas localidades se ubican sobre las márgenes de los ríos y rutas viales, verdaderos canales de comunicación, que han actuado como ejes de desarrollo urbano. El impacto del sistema vial sobre la distribución de la población en las zonas agrarias y el desarrollo de la

industria automotriz han sido una de las causas de transformación del sistema urbano argentino.

Por otra parte, las vías acuáticas: el río Paraná y el río Uruguay constituyen históricamente áreas de atracción para la localización de ciudades, siendo muchas de ellas de las más antiguas de la región, con diversos niveles de desarrollo. El interior provincial, menos vinculado a los ejes conectores y con los puertos exportadores y poco relacionado con las fronteras internacionales, poseen en general centros de menor jerarquía.



Estudio del Impacto
Territorial, Ambiental
y Económico de la HIDROVIA
PARANA PARAGUAY en la
Provincia de CORRIENTES

La REGION y los NUCLEOS URBANOS

Fuente: ELABORACION PROPIA

PLANO N°

3

a) Provincia de Santa Fe

Superficie 133.007 km²

Población 2.797.293 habitantes (Censo 1991)

Está ubicada en la llanura donde convergen los rasgos de la llanura chaqueña y la pampeana y de los climas subtropical y templado.

Con una fuerte tasa de urbanización, su población se concentra en localidades del centro y sur como consecuencia de su proceso histórico y de las diferentes aptitudes agrícolas entre estas áreas y las del Norte, zona poco poblada y con uno solo centro urbano de importancia: Reconquista.

Los centros de mayor jerarquía son: Rosario, el Gran Rosario y Santa Fe, ambos en el área de influencia de la hidrovía. Captan el 51% de la población provincial, concentran las funciones de gobierno y administración pública y son punto de convergencia de un abanico de caminos y ferrocarriles que los conectan con el resto del país y con Bolivia, Paraguay y Chile. A través del túnel Hernandarias, pasando por Paraná, está vinculada con Brasil y Uruguay.

Rosario es un importante puerto exportador de cereales del país y conjuntamente con los puertos de Santa Fe, Villa Constitución y San Lorenzo son los de mayor movimiento de cargas. Ambos departamentos han mantenido entre 1980 y 1991 un crecimiento del 15% y 15,9% respectivamente, mayor que la media provincial del 13,5%.

Respecto de las actividades económicas preponderantes, condicionantes de la distribución de la población, Santa Fe tiene una reducida proporción de tierras aptas para la agricultura en relación a la ganadería. Las áreas de cultivo son menores en el sur frente a grandes extensiones en el resto del territorio.

El sector secundario se concentra en dos localizaciones principales: una en Santo Tomé y Sauce Viejo y otra más extensa en San Lorenzo, Rosario y Villa Constitución que se proyecta hacia Buenos Aires.

. La región inmediata

Los departamentos ribereños del río Paraná considerados, son los de:

Rosario
La Capital
San Lorenzo
Constitución
General Obligado
San Jerónimo
Garay
San Javier

Su población total en 1980 era de 1.723.674 habitantes, 69,90% del total provincial y en 1991: 1.987.420 habitantes (71% del total provincial)

 Area de influencia inmediata

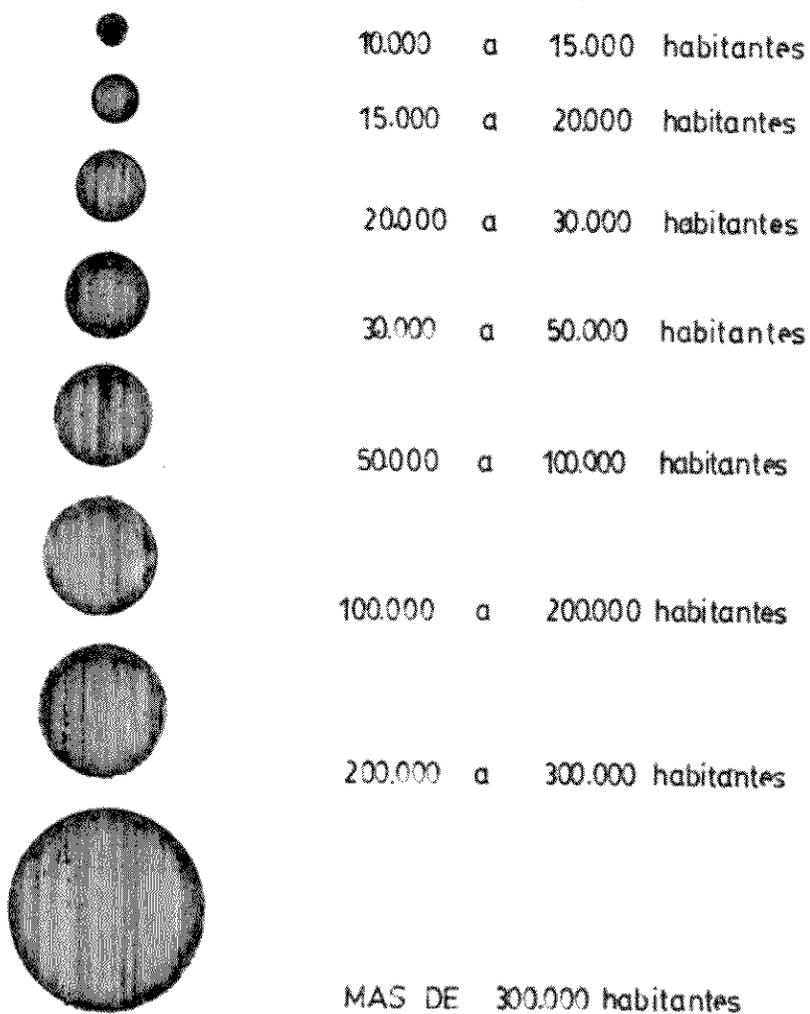
Población por departamento Censo 1980-1991, por orden decreciente

Departamento	Población (habitantes)		Variación 1980/91 (%)	
	1980	1991		
Rosario	938.120	1.078.374	15	*
La Capital	381.449	442.214	15,9	*
Gral.Obligado	115.112	145.013	26	*
San Lorenzo	110.631	130.242	17,7	*
Constitución	73.286	79.506	8,5	
San Jerónimo	65.159	69.731	7	
San Javier	23.845	26.204	10,2	
Garay	16.072	16.136	0,4	
Población total	1.723.674	1.987.740	15,3	

* Estos valores indican el nivel de concentración de la población en los partidos ribereños del Paraná, fundamentalmente en el centro y sur.

En estos departamentos se localizan los puertos de Rosario, San Lorenzo, Santa Fe, San Javier, Reconquista.

Las inversiones previstas para ampliar o reformar instalaciones portuarias según los estudios preliminares de la hidrovía considera los puertos de Santa Fe, San Martín, San Lorenzo y Rosario.

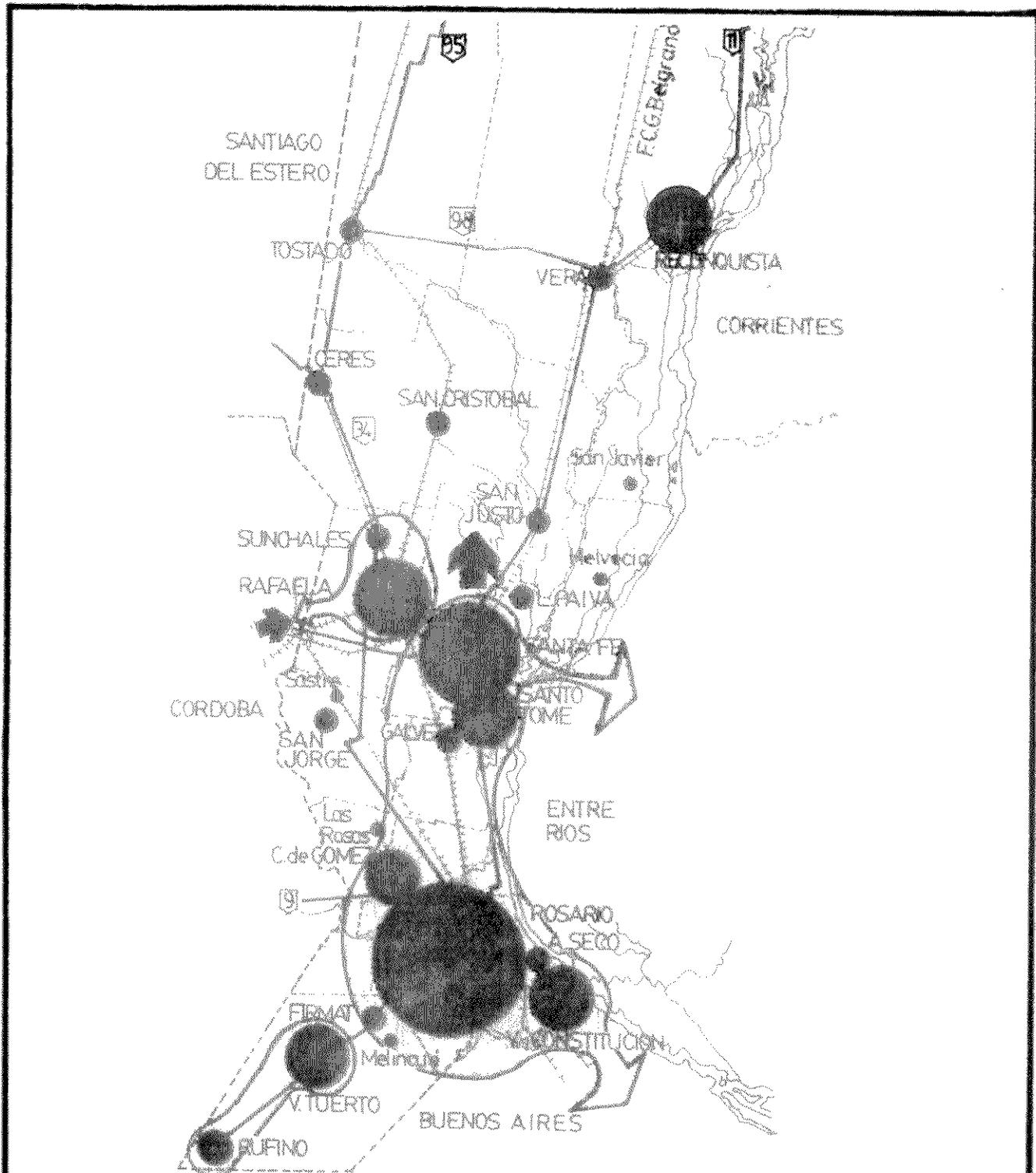


Estudio del Impacto
Territorial, Ambiental
y Económico de la HIDROVIA
PARANA-PARAGUAY en la
Provincia de CORRIENTES

Esquema de Representación
RANGO TAMAÑO (Sistema PROVINCIAL)

FUENTE: Elaboración propia.

PLANO N°



Estudio del Impacto
 Territorial, Ambiental
 y Económico de la HIDROVIA
 PARANA-PARAGUAY en la
 Provincia de CORRIENTES

Sistema Urbano Provincial
SANTA FE
 Fuente: Elaboración Propia

PLANO N°
4

Cuadro No 1

SANTA FE

Localidades de 10000 habitantes y más. Por orden decreciente.
Censo Población y Vivienda 1980.

Departamento de	Localidad	Población Nº Hab.	Incidencia en la prov. (%)
Gran Rosario	Gran Rosario	957181 (1)	38.822
La Capital	Santa Fe	292162	11.850
Castellanos	Rafaela	53273	2.161
Gral. Lopez	Venado Tuerto	47501	1.927
Constitución	V. Constitución	36245	1.470
La Capital	Santo Tomé	35840	1.454
Gral. Obligado	Reconquista	33106	1.343
Riacho	Cañada de Gomez	24569	0.996
Las Colonias	Esperanza	23277	0.944
Caseros	Casilda	23074	0.936
Gral. Lopez	Rufino	15324	0.622
San Jerónimo	Galvez	14714	0.597
Gral. Lopez	Firmat	14346	0.582
San Justo	San Justo	14155	0.574
Vera	Vera	13573	0.551
San Cristóbal	San Cristóbal	13333	0.541
Rosario	Arroyo Seco	12787	0.519
Castellanos	Sunchales	12659	0.513
San Jerónimo	Coronda	11572	0.469
La Capital	Laguna Paiva	11552	0.469
San Martín	San Jorge	11532	0.468
San Lorenzo	Carcaraña	11229	0.455
San Cristóbal	Ceres	10817	0.439
9 de Julio	Tostado	10522	0.427
Total de población en localidades con más de 10000 hab.		1704343	

(1) Rosario + San Lorenzo = 1048751 Hab.

Población total de la provincia 2465646

Porcentaje de población urbana en localidades de 10000 hab. y más respecto la población total de la provincia: 69.128%

FUENTE: Censo Nacional de Población y Vivienda 1980. Serie D

Cuadro No 2

SANTA FE

Población por Departamento. Censo 1991.

Departamento de	POBLACION 1991	
	Población Nº Hab.	Variación 1980/91 (%)
Belgrano	38866	11.2
Caseros	76777	10.8
Castellanos	142085	16.3
Constitución	79506	8.5
Garay	16136	0.4
Gral. Lopez	172008	11.4
Gral. Obligado	145013	26.0
Hondo	62467	4.4
La Capital (1)	442214	15.9
Las Colonias	86025	9.5
9 de Julio	27155	1.9
Resario (1)	1078374	15.0
San Cristóbal	63407	2.4
San Javier	26204	10.2
San Jerónimo	69731	7.0
San Justo	36866	9.9
San Lorenzo	130242	17.7
San Martín	57140	11.0
Vera	46997	-4.2
Total provincia	2797213	13.5

FUENTE: Censo Nacional de Población y Vivienda 1991.
 Datos Previsionales.

b) Provincia de Entre Ríos

Superficie 78.781 km²

Población 1.020.377 habitantes (Censo 1990)

Al sur de la Mesopotamia, está rodeada por el Río Paraná y Uruguay en los tramos medio e inferior antes de confluír en el Río de la Plata.

Al igual que las restantes provincias posee una distribución heterogénea de la población. El río Gualeguay y su cuenca divide la provincia en dos áreas, una sobre la costa del río Uruguay y la otra sobre el río Paraná. A esto se suma la estructura vial de dirección Noroeste-Sureste o paralela a los ríos mencionados y que convergen en su confluencia, punto de acceso a Buenos Aires a través del puente Zárate-Brazo Largo.

Las localidades de mayor población son: Paraná, ciudad capital (161.638 habitantes en 1980) y Concordia (94.222 habitantes en 1980) que concentran el mayor número de habitantes. Le siguen con valores mucho menores Concepción del Uruguay (46.247 habitantes en 1980) y Gualeguaychú (51.400 habitantes en 1980), estas últimas sobre el río Uruguay.

El departamento Paraná, con su ciudad cabecera Paraná, continúa atrayendo población; entre 1980 y 1991 creció un 22%. Le sigue Federación con un 18%, Colón con el 13%, Concordia con el 12,8%, los tres por encima de la media provincial de 12,3%, y Concepción del Uruguay con el 10,9%. Todos estos departamentos se localizan sobre el río Uruguay; su crecimiento es mayor que los departamentos sobre el río Paraná, área de influencia de la hidrovía.

Las localidades de Diamante (13.476 habitantes en 1980), Santa Elena (14.816 habitantes en 1980) y La Paz (14.954 habitantes en 1980), de menor peso poblacional, se localizan también en las márgenes del río Paraná. El crecimiento intercensal de sus departamentos fue bajo: de 7,5% en Diamante y 6,8% en el departamento de La Paz.

Las ciudades de Paraná y Santa Fe conforman un par íntimamente ligadas por sus características funcionales y flujos de bienes y servicios que circulan entre ambas a través del Túnel Subfluvial.

Respecto de las actividades económicas, si bien la provincia tiene características similares a las que favorecieron el desarrollo agropecuario de otras provincias como Buenos Aires, y a pesar de su localización ventajosa sobre ambas vías fluviales que convergen en el Río de la Plata, hasta fines de 1970 sufrió una situación de postergación que se refleja en el estancamiento de la población. A partir de esa década la ejecución de Zárate-Brazo Largo y los puertos sobre el río Uruguay le permitieron acercarse al mercado nacional e internacional. Otro hecho importante es la construcción de Salto Grande.

En general la economía entrerriana se basa en el sector primario en ganadería, con predominio del ganado vacuno y la agricultura. La avicultura es un elemento dinamizador de la costa del Uruguay. Generó establecimientos en los departamentos de Paraná, Uruguay y Colón.

El sector secundario está compuesto por industrias pequeñas, ligadas al agro y se distribuía en 1986 en un 44% en el departamento de Paraná, y en un 50% en la ribera del Uruguay.

El sector terciario tiene su mayor peso relativo en Paraná que cumple funciones de gobierno provincial, municipal y cultural. Los puertos de Diamante, Santa Elena y La Paz, funcionan aunque no eficientemente, sin embargo Diamante podría transformarse en un puerto de importancia en la Hidrovía Paraná-Paraguay.

. La región inmediata

Los departamentos lindantes con el río Paraná son los de:

Paraná
La Paz
Diamante
Victoria

No se consideran los departamentos de Gualeguay y Gualeguaychú.

Concentran una población de 349.313 habitantes en 1980 (38,45% del total provincial) y de 407.969 habitantes en 1991 (39,9% de ese total).

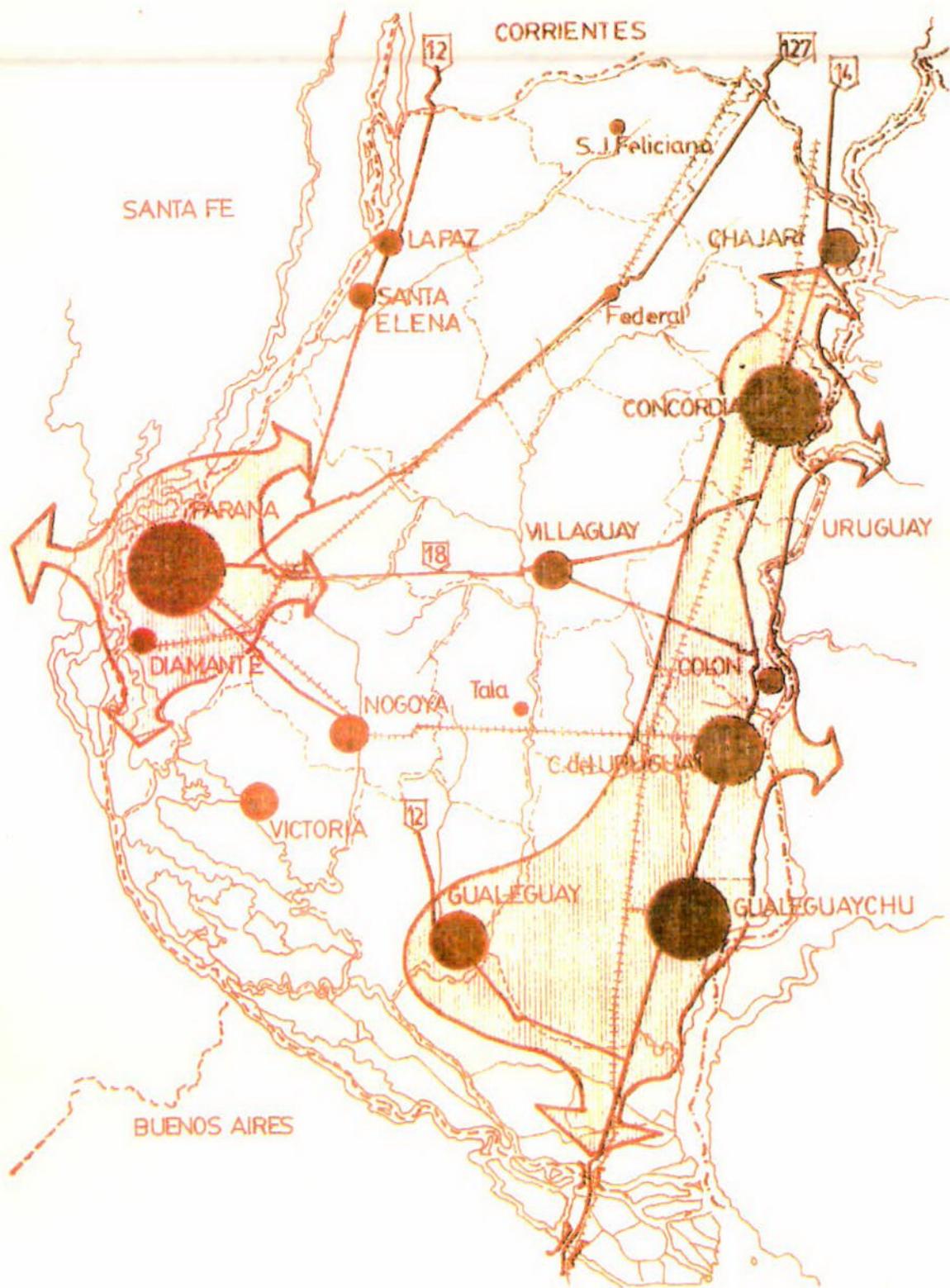
Representan el 78% de los habitantes urbanos provinciales en el año 1980, último dato publicado.

Area de influencia inmediata			
Población por departamento. Censo 1980-1991 por orden decreciente			
Departamento	Población (habitantes)		Variación
	1980	1991	1980/91 (%)
Paraná	226.050	276.020	22,1
La Paz	58.080	62.013	6,8
Diamante	36.952	39.711	7,5
Victoria	28.231	30.225	6,6
Total	349.313	407.969	16,8

Fuente: Elaboración propia.

En estos departamentos se localizan los puertos de Paraná, La Paz, Diamante y Victoria.

El estudio de factibilidad Hidrovía considera el puerto de Diamante integrado a su recorrido.



Estudio del IMPACTO
Territorial, Ambiental
y Económico de la HIDROVIA
PARANA PARAGUAY en la
Provincia de CORRIENTES

Sistema Urbano Provincial ENTRE RIOS

Fuente: Elaboración Propia

PLANO Nº

5

Cuadro No 3

ENTRE RIOS

Localidades de 10000 habitantes y más. Por orden decreciente.
Censo Población y Vivienda 1980.

Departamento de	Localidad	Población Nº Hab.	Incidencia en la prov (%)
Paraná	Paraná	151638	17.795
Concordia	Concordia	94222	10.373
Gualeguaychú	Gualeguaychú	51400	5.659
Uruguay	C. del Uruguay	46247	5.092
Gualeguay	Gualeguay	25075	2.761
Vílaguay	Vílaguay	19118	2.105
Victoria	Victoria	18894	2.080
Nogoyá	Nogoyá	15822	1.742
Federación	Chajarí	15410	1.697
La Paz	La Paz	14954	1.646
La Paz	Sta. Elena	14816	1.631
Diamante	Diamante	13476	1.484
Colón	Colón	11646	1.282
Paraná	Crespo	10746	1.183
Total de población en localidades con más de 10000 hab.		513464	

Población total de la provincia 908313

Porcentaje de población urbana en localidades de 10000 hab. y más respecto la población total de la provincia: 60.529%

FUENTE: Censo Nacional de Población y Vivienda 1980. Serie D

Cuadro No 4

ENTRE RIOS

Población por Departamento. Censo 1991.

Departamento de	POBLACION 1991	
	Población Nº Hab.	Variación 1980/91 (%)
Colón	55256	13.6
Concordia	138982	12.8
Diamante	39711	7.5
Federación	48797	18.0
Federal	22096	4.6
Feliciano	12426	7.1
Gualeguay	42918	6.6
Gualeguaychú	89381	9.2
Islas de Ibicuí	10671	0.0
La Paz	62013	6.8
Nagoyá	37230	1.6
Paraná	276020	22.1
Tala	24244	3.1
Uruguay	86297	10.9
Victoria	30225	7.1
Villaguay	44110	2.2
Total provincia	1020377	12.3

FUENTE: Censo Nacional de Población y Vivienda 1991.

Datos Previsionales.

X
c) Provincia de Corrientes

Superficie 88.199 km²

Población 795.021 habitantes (Censo 1991)

Conjuntamente con Entre Ríos y Misiones integra la región mesopotámica.

La población se concentra en pocos centros urbanos, localizados en las márgenes del río Paraná y otros de menor jerarquía sobre el río Uruguay. Según datos de 1991 la ciudad capital tiene 257.796 habitantes, Goya 56.720 y Bella Vista 21.291 habitantes. Todas estas localidades en las riberas del Paraná.

En la zona ganadera del sureste la población se concentra en las localidades de Paso de los Libres con 34.003 habitantes (1991), Monte Caseros con 19.728 habitantes (1991), Curuzú Cuatiá con 28.114 habitantes (1991) y Mercedes con 24.795 habitantes (1991).

El resto de la población está dispersa y aislada, con asentamientos humanos con bajos niveles de población, equipamiento y servicios. Ituzaingó con 17.136 habitantes (1991), aparece con posibilidades de jugar un rol equilibrador de este sistema actual.

El polo regional está conformado por el binúcleo Corrientes-Resistencia que dependen de jurisdicciones provinciales diferentes, tienen a su vez un desarrollo independiente una de otra. El puente General Belgrano facilitó la activa interacción interlocal entre ambas capitales aunque aún subsisten los dos subsistemas subregionales mencionados.

Respecto de las actividades económicas de la provincia, este tema se desarrolla en extenso en el capítulo referido al aspecto económico. Sin embargo, y a los efectos de completar el análisis de la actual configuración del territorio correntino, debemos mencionar ciertos aspectos relevantes.

Corrientes ve condicionadas sus actividades económicas por sus características naturales. Como ya mencionáramos el relieve plano y concavo que determina la presencia de lagunas, esteros y bañados constituye un factor limitante para el desarrollo.

El Iberá alberga ganadería extensiva y agricultura sólo en las angostas franjas de tierras altas.

Al sur, en las tierras altas de Mercedes, el problema es la escasa aptitud agrícola, razón por la cual predomina la ganadería, generalmente en grandes propiedades. Los departamentos de Curuzú Cuatiá y Mercedes concentran la actividad ganadera provincial. El grueso de la producción agrícola se genera en sólo cuatro departamentos: Goya, Lavalle, Bella Vista y Saladas.

El sector primario registra en 1988 una participación cercana al 16,8% del PBI provincial con hegemonía de la agricultura y ganadería, cercano al 76,5% del producto sectorial.

La forestación se practica como complemento de otras actividades, particularmente en la ribera del Uruguay. La extracción de madera aporta un 12,5% adicional del producto sectorial. Se destaca el aporte del departamento de Ituzzaingó a esta actividad.

El sector secundario participa del PBI provincial en un 34,2% correspondiendo al sector manufacturero el 18,64% y al sector construcciones el 13,1%.

Las industrias de alimento, bebidas y tabaco se concentran en Corrientes, Capital y en Goya. Bella Vista posee manufactura textil.

El subsector construcciones representa una incidencia importante, no obstante debemos señalar que el 75% de esa actividad corresponde al sector público (obras de Yaciretá y planes Fonavi).

De los recursos Fonavi, el 63,5% se concentra en el departamento Capital y casi el 10% en Goya. Este tema es analizado en particular en las localidades ribereñas.

El sector terciario muestra una importante incidencia en el PBI provincial, le corresponde el 49,1% con predominancia de los servicios comunales y establecimientos financieros.

Los rubros comercio, transporte y comunicaciones, fuertemente vinculados a los sectores productivos, registran una modesta participación.

A la fuerte incidencia del sector terciario se suman las pocas industrias manufactureras concentradoras de empleos; estas actividades económicas se localizan en las ciudades más importantes de la provincia que concentran la mayor demanda de mano de obra provincial, resultandó en consecuencia centros de primacía poblacional.

. La región inmediata

Los departamentos ribereños considerados son:

- Capital
- Goya
- Bella Vista
- Esquina
- Empedrado
- Lavalle
- San Cosme

La población total era en 1980 de 325.898 habitantes (54% del total provincial) y en 1991 de 445.878 habitantes (56% del total provincial).

Los partidos que más crecieron fueron el departamento Capital y Bella Vista. Estos departamentos en 1980 presentaban un alto grado de urbanización, con el 69% de su población concentrada en localidades urbanas.

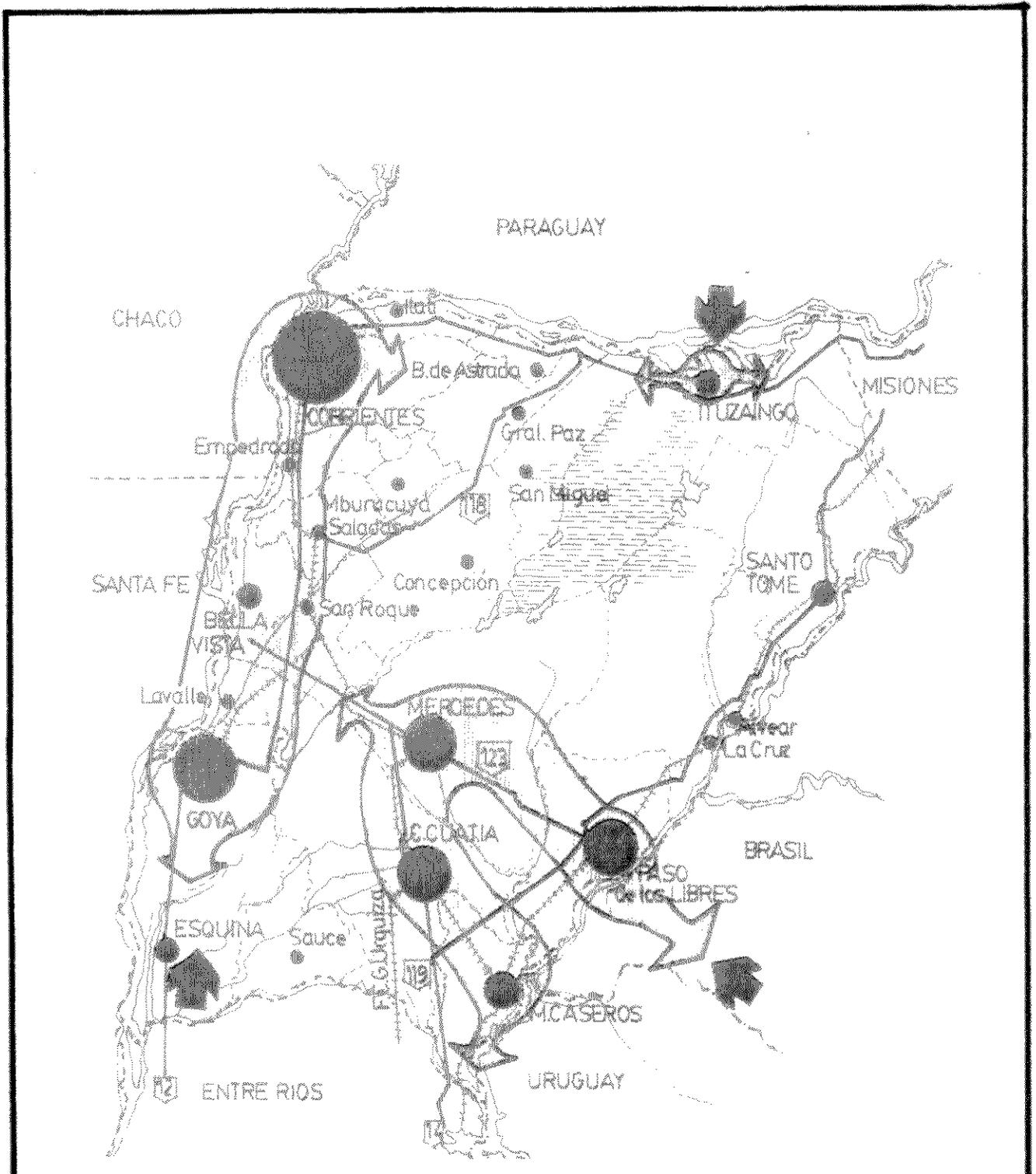
 Area de influencia inmediata

Población por departamento, censo 1980-1991 por orden decreciente

Departamento	Población (habitantes)		Variación
	1980	1991	1980-91 (%)
Capital	187.757	267.742	36,23
Goya	73.512	78.748	8,07
Bella Vista	26.226	31.014	27,86
Esquina	24.321	26.275	7,50
Lavalle	18.868	19.455	1,62
Empedrado	13.610	13.040	-5,14
San Cosme	8.604	9.604	5,86
Total	325.898	445.878	36,8

En estos departamentos se localizan los puertos de Corrientes, Empedrado, Bella Vista, Lavalle, Goya y Esquina.

Los estudios preliminares de la Hidrovia no consideran ningún puerto en la provincia de Corrientes.



Estudio del Impacto
Territorial, Ambiental
y Económico de la HIDROVIA
PARANA-PARAGUAY en la
Provincia de CORRIENTES

Sistema Urbano Provincial CORRIENTES

Fuente: Elaboración Propia

PLANO N°

6

CORRIENTES

Localidades de 10000 habitantes y más. Por orden decreciente.
Censo Población y Vivienda 1980/91.

Departamento de	Localidad	Hab. 1980	Incidencia en la prov (%)
Capital	Corrientes	180612	27.31
Goya	Goya	47395	7.17
Curuzú Cuatiá	Curuzú Cuatiá	24962	3.77
P. de los Libres	P. de los Libres	24182	3.66
Mercedes	Mercedes	20595	3.11
Monte Caseros	Monte Caseros	18305	2.77
Santo Tomé	Santo Tomé	14345	2.17
Bela Vista	Bela Vista	14326	2.17
Esquina	Esquina	10394	1.57
Ituzingó	Ituzingó (*)	8687	1.31
Total de población en localidades con más de 10000 hab.		363803	

Población total de la provincia en 1980: 801454

Porcentaje de población urbana en localidades de 10000 hab. y más respecto la población total de la provincia: 55.00%. Año 1980.

Departamento de	Localidad	Hab. 1991	Incidencia en la prov (%)
Capital	Corrientes	257766	32.36
Goya	Goya	56720	7.12
Curuzú Cuatiá	Curuzú Cuatiá	28114	3.53
P. de los Libres	P. de los Libres	34003	4.27
Mercedes	Mercedes	24975	3.14
Monte Caseros	Monte Caseros	19728	2.48
Santo Tomé	Santo Tomé	17283	2.17
Bela Vista	Bela Vista	21291	2.67
Esquina	Esquina	13475	1.69
Ituzingó	Ituzingó (*)	17138	2.15
Total de población en localidades con más de 10000 hab.		490491	

Población total de la provincia en 1991: 790548

Porcentaje de población urbana en localidades de 10000 hab. y más respecto la población total de la provincia: 61.58%. Año 1991.

FUENTE: Censo Nacional de Población y Vivienda 1980. Serie D

Cuadro No 6

CORRIENTES

Población por Departamento. Censo 1991.

Departamento de	POBLACION 1991	
	Población Nº Hab.	Variación 1980/91 (%)
Bata Vista	31014	18.12
Berón de Astrada	2260	-8.91
Capital	267742	42.77
Concepción	14869	6.13
Curuzú Cuatiá	39987	4.25
Empedrado	13040	-4.25
Esquina	26275	8.01
Gral. Alvear	7491	1.86
Gral. Paz	13819	-1.03
Goya	78748	7.23
Itatí	7341	19.24
Ibizaingó	23737	43.73
Luján	19455	4.38
Mburucuyá	8204	9.25
Mercedes	33795	8.88
Monte Caseros	29471	9.59
Paso de las Libres	41126	32.15
Saladas	19652	11.80
San Carlos	9604	11.82
San Luis del Palmar	14315	-0.29
San Martín	10970	-0.51
San Miguel	9133	9.08
San Roque	16053	0.83
Santo Tomé	43329	31.39
Sauce	8591	1.31
Total provincia	795021	20.42

FUENTE: Censo Nacional de Población y Vivienda 1991.
 Datos Previsionales.

d) Provincia del Chaco

Superficie 99.633 km²

Población 838.303 habitantes (Censo 1991)

Se caracteriza por su relieve plano y una gran escasez de agua. Los ríos principales están alejados unos de otros y la distribución de fuentes de agua es irregular y a veces no apta para el consumo humano. De allí la escasa densidad de población y de infraestructura de comunicaciones limitada al cruce de la Región. La zona más poblada está en la planicie central y en la ribera del Paraná, quedando el NO con una baja ocupación (densidad menor a 3 hab/km²) y al Sur algunos departamentos casi deshabitados por los terrenos bajos inundables.

Tiene importantes reservas madereras en el interior provincial. Su ciudad capital, Resistencia, ubicada en la desembocadura del río Paraná está articulada con la ciudad de Corrientes a través del puente General Belgrano.

Resistencia es el centro administrativo y de servicios. Con 220.104 habitantes en 1980, su virtual conurbación Barranqueras y Puerto Vilelas (nudo de transporte fluvial y centro industrial), localizados en el departamento de San Fernando polarizan la estructura urbana provincial en las márgenes del río Paraná.

El otro centro mejor dotado, Presidencia Roque Sáenz Peña, en el partido de Comandante Fernández, con 49.341 habitantes en 1980, es el centro algodonero provincial. Conjuntamente con Villa Ángela con 39.719 habitantes en 1980 polarizan el interior del territorio provincial.

Presidencia Roque Sáenz Peña concentra el 78% de la población de su departamento. Por otra parte, ambos departamentos manifiestan mantener una fuerte dinámica de crecimiento pues superan la media provincial de 19,5%.

Respecto de sus actividades económicas el sector productivo se apoya sobre la agricultura, antes especializada en el algodón y actualmente en busca de la diversificación. La explotación del bosque es importante ya que provee a la actividad industrial, junto con los derivados del agro (desmotado y producción de hilado de algodón).

La actividad terciaria, en el sector público, absorbe un alto porcentaje de personal. El 60% se localiza en Gran Resistencia y Presidencia Roque Sáenz Peña.

. La región inmediata

Los departamentos que lindan con el río Paraná son:

San Fernando
Primero de Mayo
Bermejo

La población total de estos departamentos era en 1980 de 259.887 habitantes (37% de la población total de la provincia) y en 1991, 327.688 habitantes (39% de la población total de la provincia), o sea que sigue aumentando su nivel de concentración de la población.

El departamento de San Fernando, sede del Gran Resistencia, ciudad capital, creció entre 1980 y 1991 el 28% y es el mayor crecimiento de la provincia.

Es de suponer que el Gran Resistencia que en 1980 concentraba el 95,21% del total de la población del departamento, mantiene esa relación.

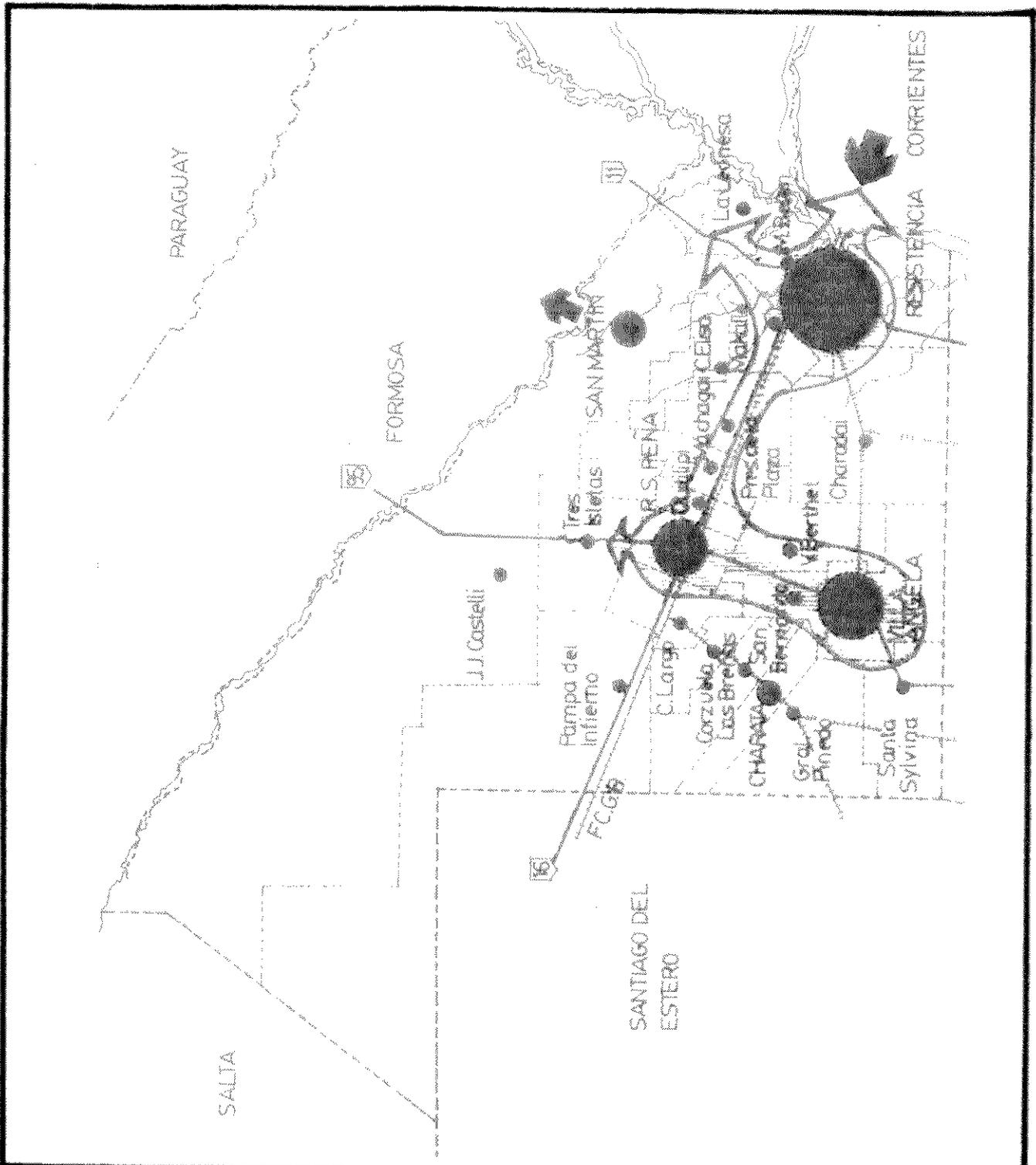
Área de influencia inmediata

Población departamento Censo 1980/1991, en orden decreciente

Departamento	Población (habitantes)		Variación
	1980	1991	1980/91 (%)
San Fernando	231.157	297.646	28,8
Bermejo	22.322	23.124	3,6
Primero de Mayo	6.408	6.918	8
Total	259.887	327.688	26

En estos departamentos se localizan los puertos de Barranqueras, Vilelas y hacia el Norte, Ocampo.

El proyecto Hidrovía sólo considera a Barranqueras.



Estudio del Impacto Territorial, Ambiental y Económico de la HIDROVIA PARANA-PARAGUAY en la Provincia de CORRIENTES

Sistema Urbano Provincial CHACO
 Fuente: Elaboración Propia

PLANO N° 7

Cuadro No 7

CHACO

Localidades de 10000 habitantes y más. Por orden decreciente.
Censo Población y Vivienda 1980.

Departamento de	Localidad	Población Nº Hab.	Incidencia en la prov (%)
San Fernando	Gran Resistencia	220104	31.38
Cta. Fernandez	Peña R.S. Peña	49341	7.03
Mayer J. L. Fontana	Vila Angela	25744	3.67
L. Gral. San Martín	Gral. San Martín	16308	2.32
Chacabuco	Charota	13031	1.85
Total de población en localidades con más de 10000 hab.		324528	

Población total de la provincia 701392

Porcentaje de población urbana en localidades de 10000 hab. y más respecto la población total de la provincia: 48.27%

FUENTE: Censo Nacional de Población y Vivienda 1980. Serie D

Cuadro No 8

CHACO

Población por Departamento. Censo 1991.

Departamento de	POBLACION 1991	
	Población Nº Hab.	Variación 1980/91 (%)
Alta. Brown	20669	8.9
Bermejo	23124	3.6
Cta. Fernandez	77592	22.0
Chacabuco	22926	15.3
12 de Octubre	21773	12.9
F J Sta. María de Oro	13600	24.4
Gral. Belgrano	10012	6.7
Gral. Donovan	11452	15.6
Gral. Güemes	43772	23.2
Independencia	18416	19.1
Libertad	8808	27.6
L. Gral. San Martín	48013	4.8
Maipú	24981	23.3
Mayor J. L. Fontana	48911	23.1
9 de Julio	24737	18.3
O' Higgins	20440	23.1
Pta. de la Plaza	10865	1.3
19 de Mayo	6918	8.0
Quitipi	29751	16.1
San Fernando	297646	28.8
San Lorenzo	13393	3.5
Sargento Cabral	12656	12.4
Tapenaga	3597	-10.5
25 de Mayo	12509	2.1
Total provincia	826561	19.5

FUENTE: Censo Nacional de Población y Vivienda 1991.

Datos provisionales.

e) Provincia de Formosa

Superficie 72.066 km²

Población 404.367 habitantes (Censo 1991)

Ubicada en el extremo septentrional, forma parte de la llanura chaqueña. Presenta una situación similar a la del Chaco, pues a su insuficiente desarrollo poblacional se suma su marcada concentración en la zona este de la provincia en proximidades del río Paraná (concentración cercana al 67% de la población total).

Esta provincia con grandes vacíos territoriales y discontinuidad demográfica recibe importantes aportes de población paraguaya.

La concentración de la producción y de empleos se da en las poblaciones portuarias del río Paraguay, afectadas por la Hidrovía, especialmente en las localidades de Formosa con 93.603 habitantes (1980) y Clorinda con 20.956 habitantes (1980) y en otras de menor importancia sobre la línea ferroviaria en el interior de la provincia que no superan los 10.000 habitantes.

Según los datos obtenibles del Censo 1991 la provincia en su conjunto ha experimentado un crecimiento del 36,7%.

El departamento de Formosa creció en 1991 un 59,2%, se supone una situación similar a la de la ciudad del mismo nombre (dato no procesado aún). Filcomayo creció 31,3%.

Las principales actividades económicas por sectores productivos son: para el sector primario la actividad ganadera que ocupa el 77% de las tierras destinadas a esta actividad. La silvicultura o actividad forestal y en menor medida la agricultura con una superficie destinada a esta actividad del 5,59% de las tierras aptas que se encuentran en el sector Este de la provincia.

Se cría ganado vacuno en los departamentos costeros y en menor porcentaje hacia el Oeste. El destino es el mercado regional interno y la exportación de enlatados, procesamiento que se realiza fuera de la provincia.

La silvicultura contaba en 1977 con 4.000.000 de Ha pero la tala irracional, el lento crecimiento y la falta de reforestación, así como el deterioro ambiental provocado, limita las actuales posibilidades de esta actividad.

Respecto a la agricultura los principales productos son el algodón (segundo productor del país), sorgo y hortalizas de invierno que son colocadas como primicias en el mercado nacional (ejemplo bananas).

La actividad secundaria se basa en el procesamiento de los derivados del agro y se concentra en el SE de la provincia donde hay mayores condiciones de accesibilidad, sólo ocupa el 16,6% de la población activa.

El transporte fluvial que marcó la penetración del territorio, se ve limitado por los costos de mantenimiento y dragado, por el puerto de Formosa.

El ferrocarril es usado para el transporte de rollizos y durmientes.

La red vial se incrementó a partir de 1970.

• La región inmediata

Los departamentos que bordean el río Paraná son los de:

Formosa
Pilcomayo
Laishi

La población total en 1980 era de 167.061 habitantes (56% de la población total) y en 1991: 246.078 habitantes (60% de la población total de la provincia), o sea que aumenta su índice de concentración.

Estos departamentos presentan un alto grado de urbanización concentrando en sus localidades el 75% de la población total de los departamentos ribereños.

Siguiendo esta tendencia de concentración el departamento de Formosa registró un incremento del 58% (1980-1991) y Pilcomayo (sede de Clorinda) creció el 31%. Ver cuadro adjunto.

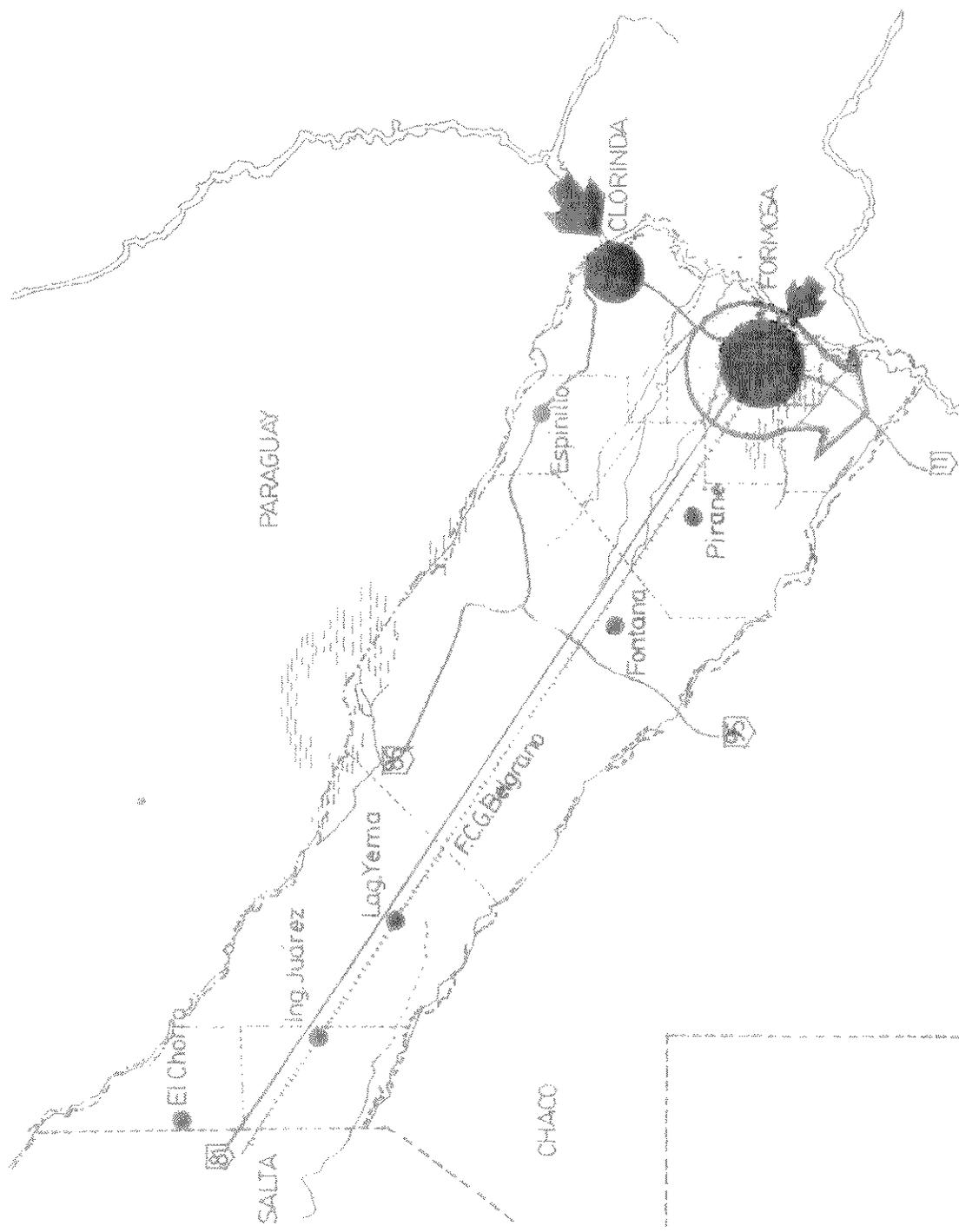
Area de influencia inmediata

Población por departamento censo 1980-1991 en orden decreciente

Departamento	Población (habitantes)		Variación 1980-1991 (%)
	1980	1991	
Formosa	104.741	165.700	58,2
Pilcomayo	50.875	66.781	31,3
Laishi	11.445	13.597	18,8
Total	167.061	246.078	47,3

Las ciudades portuarias son las de Formosa y Pilcomayo, próximo a Clorinda.

El proyecto Hidrovía no considera ninguno de estos puertos.



Estudio del Impacto
 Territorial, Ambiental
 y Económico de la HIDROVIA
 PARANA-PARAGUAY en la
 Provincia de CORRIENTES

Sistema Urbano Provincial FORMOSA

Fuente: Elaboracion Propia

PLANO N°

8

Cuadro No 9

FORMOSA

Localidades de 10000 habitantes y más. Por orden decreciente.
Censo Población y Vivienda 1980.

Departamento de	Localidad	Población Nº Hab.	Incidencia en la prov (%)
Formosa	Formosa	93603	31.63
Picomayo	Clarinda	20956	7.08
Total de población en localidades con más de 10000 hab.		114559	

Población total de la provincia 295887

Porcentaje de población urbana en localidades de 10000 hab. y más respecto la población total de la provincia: 44.08%

FUENTE: Censo Nacional de Población y Vivienda 1980. Serie D

Cuadro No 10

FORMOSA

Población por Departamento. Censo 1991.

Departamento de	POBLACIÓN 1991	
	Población Nº Hab.	Variación 1980/91 (%)
Bermejo	10169	35.2
Formosa	165700	58.2
Loishi	13597	18.8
Mitacoc	8405	70.1
Patño	58401	19.6
Placas	17395	16.0
Picamayo	66781	31.3
Pirane	57268	15.0
Ramón Lista	6651	142.7
Total provincia	404367	36.7

FUENTE: Censo Nacional de Población y Vivienda 1991.
 Datos Provisionales.

f) La región inmediata. Síntesis.

Los partidos ribereños.

En síntesis:

En el área que hemos denominado la región inmediata los departamentos ribereños considerados son:

Provincia de Santa Fe:

Departamentos de	Rosario
	La Capital
	Constitución
	General Obligado
	San Jerónimo
	Garay
	San Javier

Provincia de Entre Ríos:

Departamentos de	Paraná
	La Paz
	Diamante
	Victoria

Provincia de Corrientes:

Departamentos de	Capital
	Goya
	Bella Vista
	Esquina
	Empedrado
	Lavalle
	San Cosme

Provincia de Chaco:

Departamentos de	San Fernando
	Primero de Mayo
	Bermejo

Provincia de Formosa:

Departamentos de	Formosa
	Pilcomayo
	Laishi

El área concentra en 1991 una población de 3.470.067 habitantes, casi el 10% de la población total del país (recordemos que se ha excluido la Provincia de Buenos Aires).

De ese total la provincia de Santa Fe concentra el 57,25%, Corrientes el 14,85% y Chaco el 9,45%.

Jurisdicción	Población total (habitantes)	Incidencia (%)
Santa Fe	1.987.420	57,25
Corrientes	514.509	14,85
Entre Ríos	407.969	11,75
Chaco	327.688	9,75
Formosa	232.481	6,70
Total	3.470.067	100

Debemos destacar que las provincias de Corrientes y Formosa han aumentado su participación en el total de la población en la región de la Hidrovía.

Estos departamentos manifiestan una disímil dinámica de crecimiento, presentando los valores más altos en aquellos más alejados del Área Metropolitana de Buenos Aires.

Así los departamentos ribereños que más han crecido entre 1980/91 son los de la provincia de Formosa con 47,3% de crecimiento intercensal, Corrientes creció 36,8% y Chaco 26% (valores referidos a su población provincial).

Por otra parte, si consideramos la concentración de la población provincial en sus partidos ribereños observamos que las provincias que manifiestan mayor grado de concentración en la costa del Paraná son las provincias de Santa Fe con 64,71% y Corrientes con 71,04% de su población localizada en el borde ribereño. Ambos superan el promedio regional de 59,25%.

 Participación relativa de los departamentos ribereños en el total de cada provincia. Censo de población y vivienda 1991.

Provincia	Población total provincial (hab.)	Población departamentos ribereños (hab.)	Concentración de población provincial en partidos ribereños
Santa Fe	2.797.293	1.987.420	71,04%
Entre Ríos	1.020.377	407.959	39,89%
Chaco	839.303	327.688	39 %
Corrientes	795.021	514.509	64,71%
Formosa	404.367	232.481	57 %
Total	5.856.361	3.470.067	59,25%

A este desequilibrio en la distribución de la población se suman las características de las localidades con asiento en estos partidos pues a su vez resultan las de mayor jerarquía provincial y regional.

Esta situación varía a medida que nos dirigimos hacia el Norte alejándonos de la Región Metropolitana pues existe una fuerte concentración urbana de jerarquía nacional en ciertos aspectos y regional en otros especialmente en la provincia de Santa Fe. Plano 3 "La región y los núcleos urbanos".

X 1.4. Jerarquía de centros

La distribución intrarregional de la población consigna importantes centros urbanos.

La margen izquierda del río Paraná con la ciudad de Rosario y el Gran Rosario constituyen los centros de mayor jerarquía de la región. Esta ciudad polariza la concentración e intercambio de los flujos de carga que provienen de un amplio hinterland regional que incluye a la provincia de Santa Fe y a otras provincias mediterráneas.

Rosario es y ha sido un importante centro portuario dentro de la economía agroexportadora que caracterizó nuestro país. Su jerarquía en este aspecto es de orden nacional.

Su población casi cuatriplica a la de la ciudad de Santa Fe, que le sigue en orden decreciente y su número la ubica al nivel de las de mayor jerarquía del país como Córdoba y Mendoza.

Algunos analistas regionales le dan un rango de metropolis regional, criterio adecuado a juzgar por su poblacion y la actividad que desarrolla, su sistema de comunicaciones, su equipamiento e infraestructura de servicios y su importante actividad economica.

Por otra parte, como ya se mencionara, Rosario y el Sur de la provincia de Santa Fe configuran un sistema mayor "el eje fluvial industrial", rama Norte de la Region Metropolitana de Buenos Aires.

El otro par o subsistema de localidades de importancia regional es el binucleo Parana-Santa Fe que a pesar de pertenecer a jurisdicciones diversas y tener diferente peso poblacional, actúan con una fuerte interdependencia a través del túnel Hernandarias, canal de comunicaciones de los flujos de bienes y servicios entre ambas ciudades.

Ambas localidades poseen algunas funciones similares y otras complementarias pero juegan roles de diversa índole pues al estar en ambas márgenes del Parana, polarizan áreas territoriales diferentes.

Santa Fe, capital de la provincia con 292.162 habitantes en 1980, centro ferroviario y puerto sobre el Parana, está en el área de influencia de Rosario, no tiene como ésta un proceso de industrialización tan profundo. Linda al Norte con el área más despoblada de la provincia donde la localidad más próxima es Reconquista con 33.106 habitantes, en consecuencia Santa Fe polariza esta extensa región.

Parana, con 161.638 habitantes en 1980, polariza la provincia de Entre Ríos y el Sur de la provincia de Corrientes, casi hasta la localidad de Goya, que cuenta con 47.395 habitantes.

El binucleo Resistencia-Corrientes también se comporta como un conjunto de fuertes relaciones funcionales. Ambas dependen de jurisdicciones diferentes y son sede del gobierno provincial y máxima jerarquía en su propia provincia. Tienen una particular situación de frontera y su binterland excede el territorio nacional proyectándose hacia el vecino país, Paraguay.

Resistencia es otro centro de importancia local. Manifestó un crecimiento explosivo entre 1950 y 1970 producido por la producción algodonera. Su crecimiento responde a la expansión de desarrollos agrícolas orientados hacia el mercado interno. Constituye con Corrientes un núcleo ligado funcional y socialmente.

Esta localidad contaba en 1980 con 220.104 habitantes, es el centro de mayor jerarquía en su región poco poblada; extiende su influencia a través de la Ruta 11 que la une con Formosa y Clorinda hacia el Norte con Paraguay, y con la Ruta Nacional 16 y el Ferrocarril Belgrano que la une con el interior provincial y la liga con Bolivia.

Corrientes es una ciudad de raíz colonial cuya importancia se mantiene a través de la historia. Centro de confluencia entre las direcciones E-O y la N-S, es la mayor jerarquía en su provincia.

Conjuntamente con Resistencia puede constituirse en uno de los nudos de articulación de las relaciones propuestas en el marco del Mercosur, especialmente con los países de Paraguay y Brasil.

Si ordenamos las localidades ribereñas según su número de habitantes, Censo 1980, tendremos en la región el siguiente orden jerárquico poblacional.

Provincia	Localidad	Cantidad habitantes	Puerto
1) Localidades de 300.000 a 1.000.000 habitantes			
Santa Fe	Gran Rosario	957.181	Si
2) Localidades de 200.000 a 300.000 habitantes			
Santa Fe	Santa Fe	292.162	Si
Chaco	Gran Resistencia	220.104	Si
3) Localidades de 100.000 a 200.000 habitantes			
Corrientes	Corrientes	180.612	Si
Entre Ríos	Paraná	161.638	Si
4) Localidades de 50.000 a 100.000 habitantes			
Formosa	Formosa	93.603	Si
5) Localidades de 20.000 a 50.000 habitantes			
Corrientes	Goya	47.395	Si
Santa Fe	V.Constitución	36.245	Si
Chaco	Reconquista	33.106	Si
Formosa	Clorinda	20.956	Si
6) Localidades de 10.000 a 20.000 habitantes			
Corrientes	Bella Vista	14.326	Si
Santa Fe	Arroyo Seco	12.787	Si
Santa Fe	Coronda	11.572	Si
Corrientes		10.394	Si

X

1.5. Los medios de vinculación

Este tema es de particular relevancia, pues la efectiva integración regional y con de los países miembros del MERCOSUR, y el intercambio de bienes y servicios que entre ellos se produzca, puede materializarse a través de la interconexión de la red circulatoria: vial, ferroviario, fluvial y aéreo.

Para una mejor comprensión de lo expresado en el párrafo anterior, se debe incorporar para el caso de Corrientes, dos escalas de análisis:

- a) Aquella que considera la escala de integración e intercambio latinoamericano.
- b) La escala local y nacional vinculada con la anterior:

Respecto de la escala latinoamericana se han podido consultar dos estudios relacionados con la provincia de Corrientes y la Hidrovía.

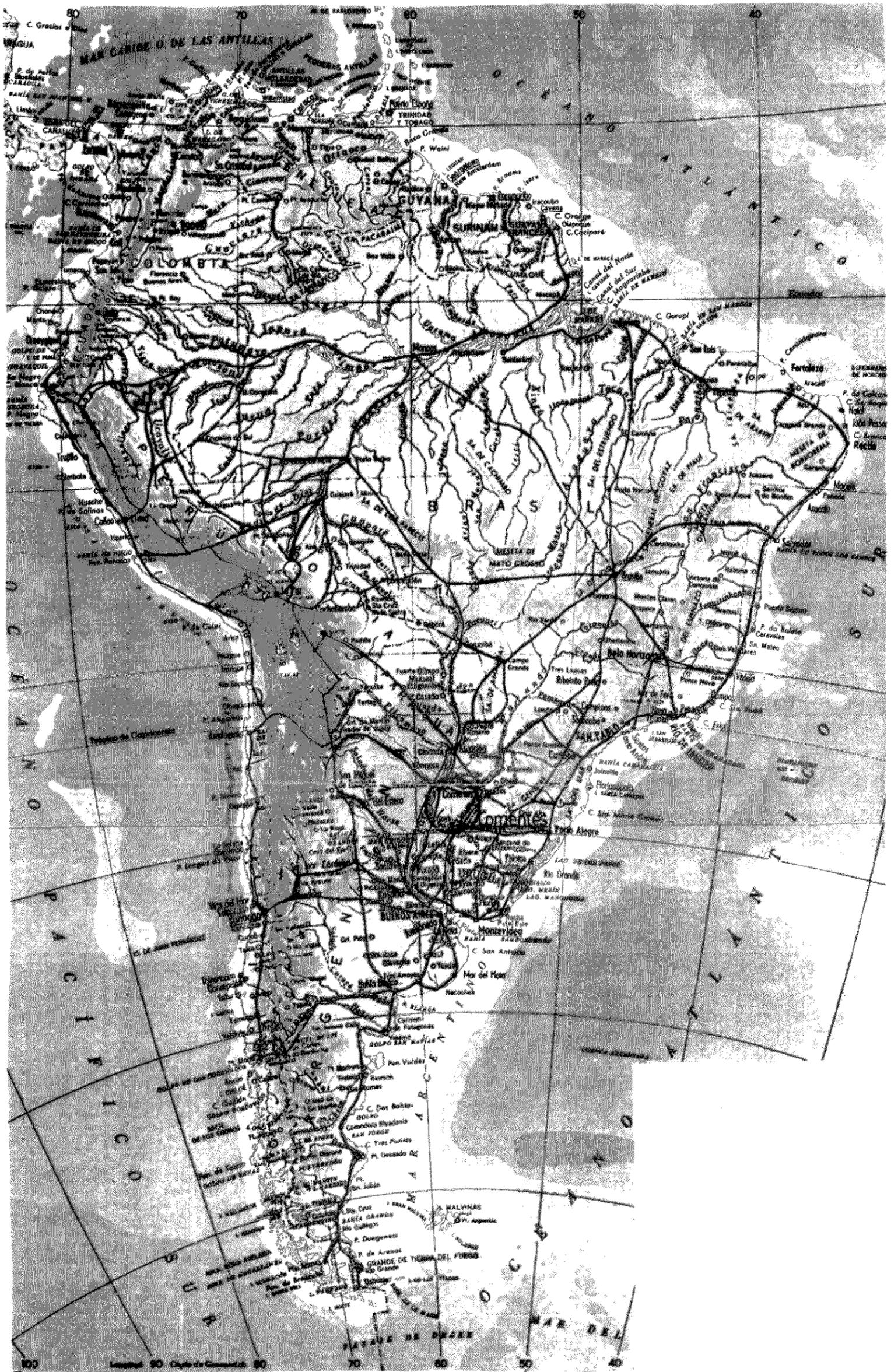
- a) La "Red fundamental de transporte en el Cono Sur". Es un estudio elaborado por el INTAL en 1980 a solicitud de la "Reunión de Ministros del Cono Sur".

El objetivo del estudio es alcanzar el desarrollo global e integrado de la región a través de un aumento de la eficiencia de las obras públicas y del transporte. Considera la red de transporte y su interconexión como el medio para viabilizar el desarrollo de los diferentes sectores económicos del área y permitir la integración regional.

Para ello se propone una red de transporte multimodal consensuada que abarca los siguientes países: Argentina, Brasil, Chile, Bolivia, Perú y Uruguay. La red analizada está integrada por infraestructura existente y en proyecto, por instalaciones portuarias y aéreo portuarias, vías navegables, carreteras y ferrocarriles (Plano Nº 9).

Si bien este es un estudio global que excede el nivel de la provincia de Corrientes, resulta pertinente mencionarlo, pues permite visualizar la inserción de la provincia de Corrientes en el sistema de transporte de la región. Por otra parte, es un valioso antecedente a considerar para la implementación del MERCOSUR.

- b) El segundo estudio "Aporte para la integración a través de un corredor internacional Atlántico-Pacífico". Corrientes 1986., desarrolla este eje de transporte uniendo las ciudades brasileras atlánticas desde Río de Janeiro hasta los puertos chilenos de Antofagasta e Iquique.



Estudio del Impacto
Territorial, Ambiental
y Económico de la HIDROVIA
PARANA PARAGUAY en la
Provincia de CORRIENTES

El Sistema de Transporte del CONO SUR

Fuente: INTAL. 1980/1981

PLANO N°

9

X
Corrientes sería un punto de articulación entre la dirección de cargas Este-Oeste de este corredor vial de 2700 km de longitud y la dirección Norte-Sur de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Este proyecto se complementa con un corredor ferroviario, "Corredor Interoceánico de los Libertadores" que pasa por Resistencia y que constituye una iniciativa de interconexión entre Argentina, Bolivia y Perú y podría afectar directamente a la provincia de Corrientes en particular a su ciudad capital.

La red vial afectada al corredor Bioceánico en Argentina se compone de la Ruta Nacional Nº 16 que une Corrientes con Resistencia, su empalme con las Rutas Nacionales Nº 9 y Nº 34 hacia Metán (Salta), Ruta Nacional Nº 68 y su empalme con San Antonio de los Cobres-Paso Sisco, límite con Chile. La incorporación de la Ruta Nacional Nº 16 en este proyecto, con inicio en la Ciudad de Corrientes (Puente Gral. Belgrano) y la posibilidad de conexión en esta Capital con la Ruta Nacional Nº 12 y el eje fluvial superior de la Hidrovía, señalan su factible incorporación al sistema de integración regional que propone el MERCOSUR.

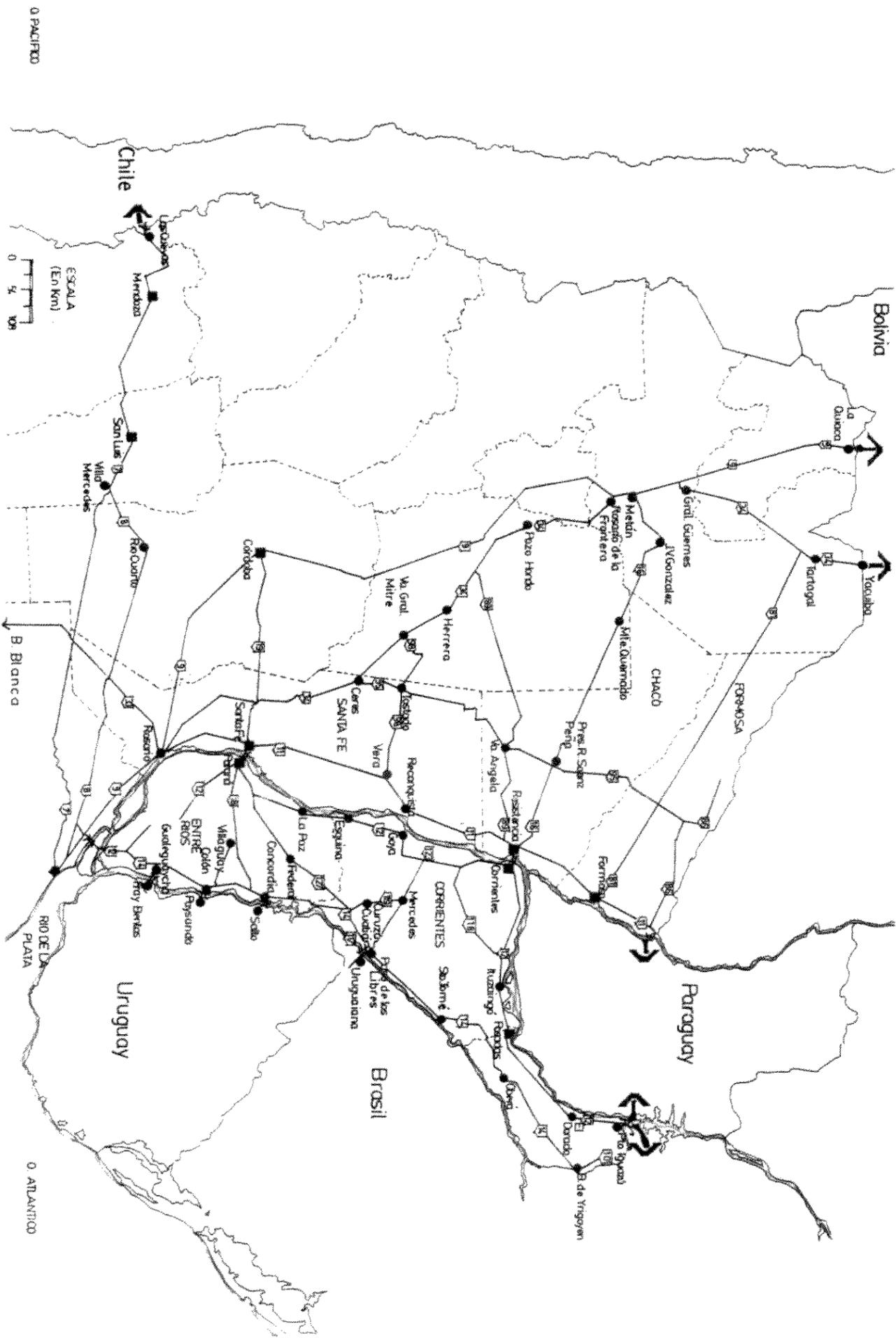
Respecto de las vinculaciones local y extralocal, la región cuenta con un sistema circulatorio constituido por el subsistema vial, ferroviario, fluvial y aéreo. En el presente estudio dado que el interés se relaciona con el transporte de carga y dada la escasa significación del transporte aéreo la información se centrará en el transporte terrestre y fluvial.

EL SUBSISTEMA VIAL

El subsistema vial está conformado básicamente por cinco carreteras troncales que la sirven longitudinalmente y que se desarrollan en sentido paralelo a la red fluvial.

Las rutas nacionales transversales y una red de menor jerarquía interrelaciona parcialmente el sistema anterior. Las vías longitudinales genéricamente orientadas de NO a SE son las rutas nacionales: 9-11, 34-95, 12-14. Estas rutas longitudinales conectan la Región Pampeana, Paraguay y Brasil. Las conexiones transversales corresponden a las Rutas Nacionales: Nº 16, Nº 94, Nº 81 y las Rutas Nacionales Nº 118 y Nº 123 en la provincia de Corrientes que la vinculan en la dirección Este-Oeste y hacia el Sur la Ruta Nacional Nº 119 que empalma con las Rutas Nacionales Nº 14 y Nº 127 hacia la provincia de Entre Ríos.

En general el sistema es predominantemente longitudinal con convergencia en el Puerto de Buenos Aires. Existen pocas relaciones transversales, esta situación se agudiza en la Región Mesopotámica, pues existen pocas conexiones entre las localidades de ambos márgenes del río Paraná. Es de señalar que la situación de aislamiento que presenta Corrientes cambió a partir de las grandes obras de infraestructura como el



Estudio del Impacto
Territorial, Ambiental
y Económico de la HIDROVIA
PARANA-PARAGUAY en la
Provincia de CORRIENTES.

El Sistema Vial Regional

Fuente: Elaboración Propia

PLANO N°

10

túnel Santa Fe-Paraná y el puente Corrientes-Resistencia, y en menor medida con el puente Zárate-Brazo Largo (Plano Nº 10).

En el ámbito nacional existe una convergencia de los sistemas de transporte de carga en Buenos Aires hacia el Norte y Noreste y una escasa relación entre la Región Patagónica y el resto del país.

En el Área en estudio se nota un fuerte flujo de camiones desde y hacia Buenos Aires - Rosario - Santa Fe/Paraná - Resistencia - Formosa hacia Paraguay y Brasil.

En la Región Mesopotámica las rutas y los flujos de carga más importantes corren paralelos a las líneas de frontera con Paraguay, Brasil y Uruguay.

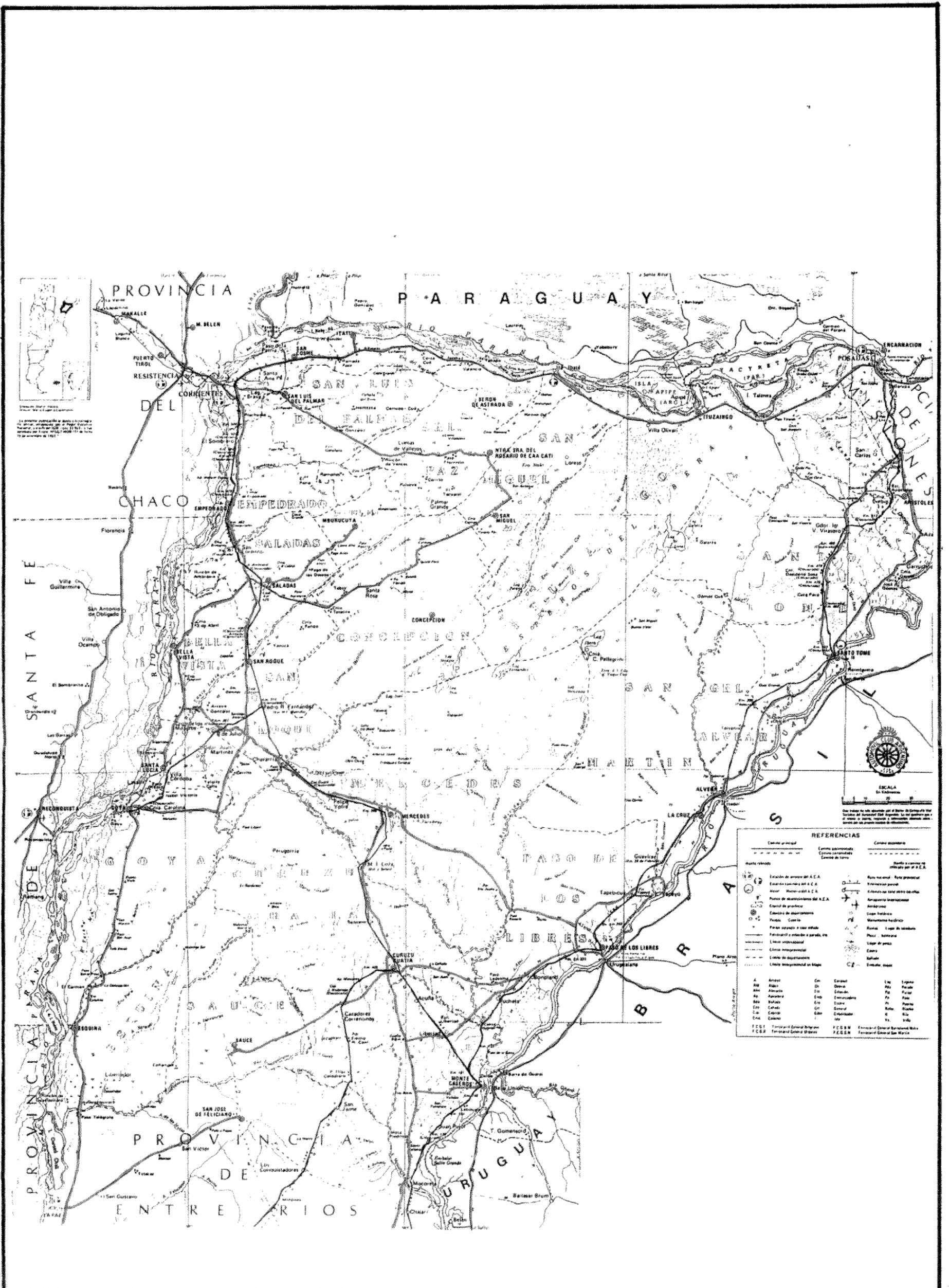
* La situación provincial

En Corrientes las dos rutas locales más importantes son: la Ruta Nacional Nº 12 que bordea el río Paraná y la Ruta Nacional Nº 14 que corre paralela al río Uruguay, conjuntamente con las rutas provinciales Nos. 5, 40 y 126 son las de mayor extensión y los principales vínculos físicos entre los centros poblados, existe en general una fuerte comunicación Norte-Sur entre los centros ubicados al Este y al Oeste del territorio provincial y una escasa accesibilidad entre las zonas oriental y occidental.

Existen subsistemas menores que vinculan parcialmente los núcleos urbanos de escaso volumen de tránsito. Se ha recabado información del tránsito medio diario anual en los años 1981 y 1988 a fin de verificar a través del flujo de transporte las relaciones entre núcleos, su área de influencia y la polarización de estas ciudades respecto de los bienes que circulan por su territorio. Las características del soporte físico de esta red es analizada conjuntamente con el soporte natural en el capítulo de Medio Ambiente.

El Tránsito Medio Anual (TMDA) del año 1981, indica que el mayor flujo de transporte se produce en el perímetro de la provincia en algunos tramos de la Ruta Nacional Nº 12 y de la Ruta Nacional Nº 14. La vinculación transversal es mínima. Los mayores valores se presentan en los tramos Empedrado a Corrientes (Capital) y desde Corrientes a San Cosme (Ruta Nac. Nº 12) con más de 2000 vehículos diarios. En la dirección Sur, paralela a la Hidrovía estos valores se reducen de 300 a 1000 vehículos diarios entre Empedrado y Goya. Señalando la influencia de la ciudad de Paraná. El TMDA vuelve a valores superiores a 2000 vehículos diarios entre Paraná a Goya y acceso a Paraná por la Ruta Nacional Nº 127 en Entre Ríos.

La Ruta Nacional Nº 14 presenta una situación similar a la Ruta Nac. Nº 12, los mayores valores se presentan en los tramos La Cruz hacia el sur con dirección a Concordia desde 1000 a 2000 vehículos diarios. Estos valores



Estudio del Impacto Territorial, Ambiental y Económico de la HIDROVIA PARANA PARAGUAY en la Provincia de CORRIENTES

El Sistema vial y ferroviario provincial.

Fuente : A.C.A. 1992.

PLANO N°

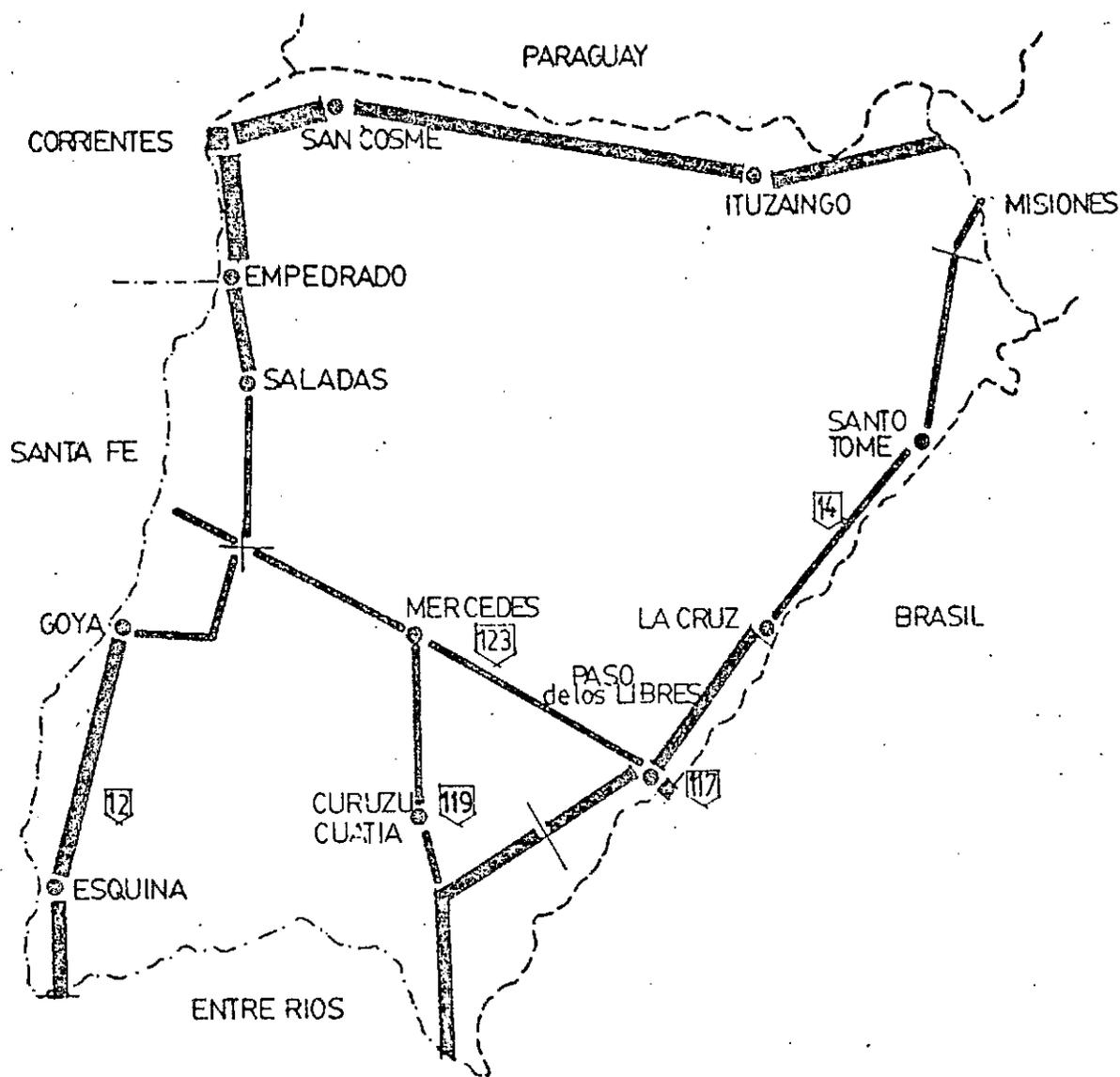
con dirección a Concordia desde 1000 a 2000 vehículos diarios. Estos valores decaen desde La Cruz hacia la localidad de San José en la provincia de Misiones. Al norte los tramos San Cosme - Ituzzaingó - Posadas (Misiones) presentan características homogéneas con valores que oscilan entre los 1000 a 2000 vehículos diarios (Ruta Nacional Nº 12).

Es notable la importancia de la Ruta Nacional Nº 117, cuya traza no supera los 14 km, y que vincula la localidad de Paso de los Libres con Uruguiana (Brasil). Los valores registrados en todo su desarrollo, van desde los 1000 vehículos a 2000 vehículos diarios. Estos valores confirman la importancia de las relaciones de la provincia de Corrientes con Brasil y Uruguay (Plano Nº).

El año 1988 no presenta casi modificaciones, si observamos el Plano Nº 10 se verifica nuevamente la influencia del flujo circulatorio en el perímetro de la provincia y en relación a las provincias vecinas y países limítrofes más que internamente.

Respecto de la identificación de los valores del TMDA referidas al transporte de cargas y de acuerdo a las opiniones recabadas en la Oficina de Tránsito de la Dirección Nacional de Vialidad, los porcentajes de participación por tipo de vehículo en el TMDA, no varían de manera sustancial entre 1981 y 1988. La observación se realizó para el año 1986, por tramos no continuos de la red, no teniendo información más actualizada de los tramos observados ni del total del sistema vial de la Provincia.

El mayor porcentaje de la participación de camiones en el TMDA se registra en el tramos Cuatro Bocas e intersección Ex Ruta Nacional Nº 126 con el 52% (Ruta Nacional Nº 14). En la Ruta Nacional Nº 12 el mayor registro se observa en el tramo Acceso a San Cosme e intersección Ruta Provincial Nº 20 (Cuadro 11.).



REFERENCIAS:

Tránsito Medio Diario Anual

0 - 100	—
100 - 300	— —
300 - 1.000	— — —
1.000 - 2.000	— — — —
> 2.000	— — — — —

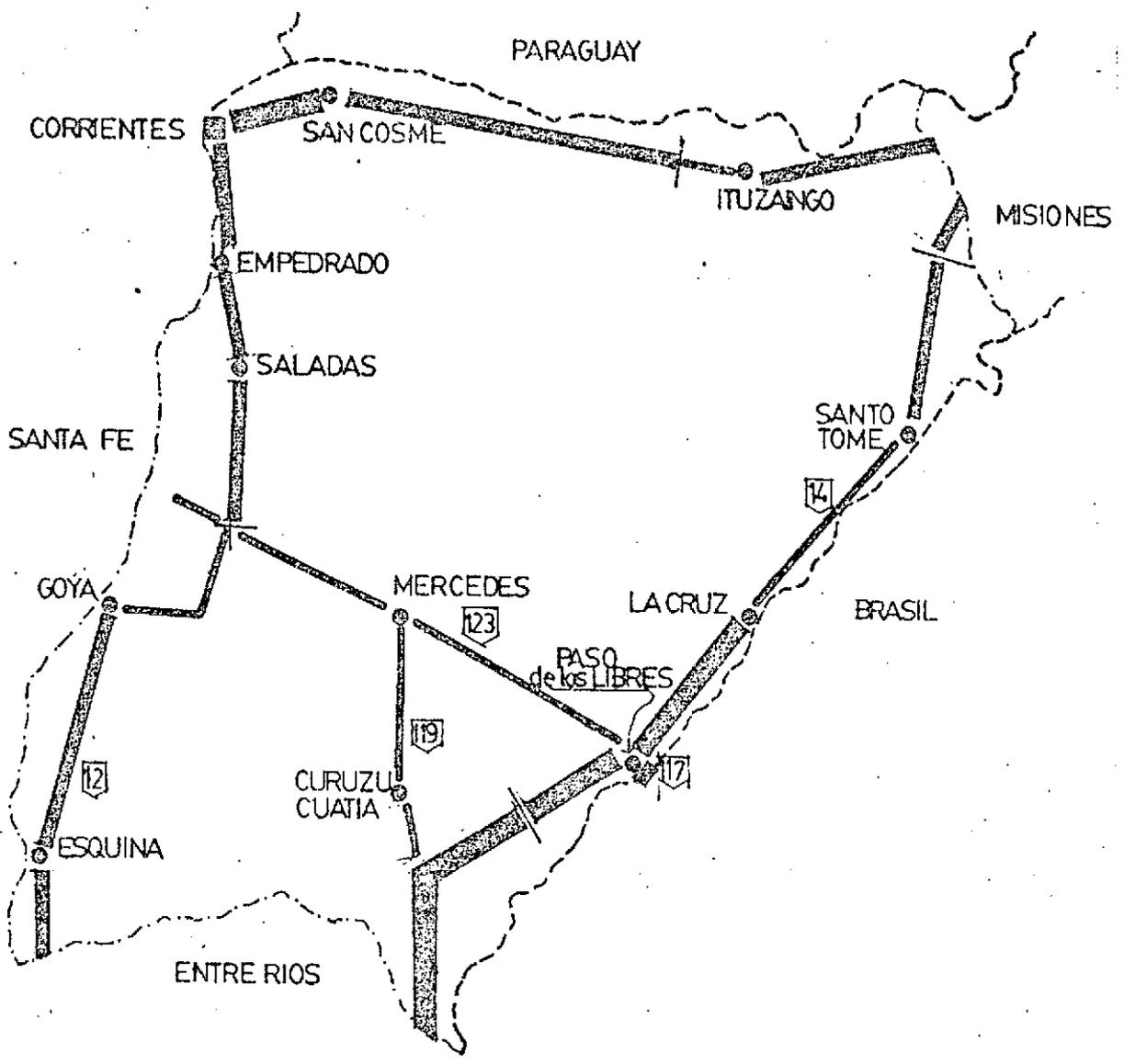
Estudio del Impacto
Territorial, Ambiental
y Económico de la HIDROVIA
PARANA PARAGUAY en la
Provincia de CORRIENTES

Flujos de Tránsito. Año 1981.

Fuente: Elaboración propia sobre datos D.N.V.
Oficina de Tránsito.

PLANO N°

12a



REFERENCIAS

Tránsito Medio Diario Anual

0 - 100	—————
100 - 300	—————
300 - 1.000	—————
1.000 - 2.000	—————
> 2000	—————

Estudio del Impacto
Territorial, Ambiental
y Económico de la HIDROVIA
PARANA PARAGUAY en la
Provincia de CORRIENTES

Flujos de Tránsito. Año 1988.

Fuente: Elaboración propia sobre datos D.N.V.
Oficima de Tránsito

PLANO Nº

12 b

CUADRO 11

FLUJO DE TRANSPORTE

	TRAMO	TOTAL	AUTOS Y JEEPS	CAMIONETAS Y PICK UPS	OMNIBUS Y COLECTIVOS	CAMIONES
Ruta Nac. 12	Intersección RP 30 a Goya.	4600 100	1654	1469 72%	188	1289 28%
	Acceso a Empedrado a intersección RP 3	7069 100	3022	1820 75%	459	1768 25%
	Acceso a Sancosme a intersección RP 20	3826 100	1301	670 58%	239	1616 42%
Ruta Nac. 14	Cuatro Bocas a Intersección RN 126	3077 100	877	315 48%	315	1570 52%
	Intersección RN 3 U 14 a Intersec. RN 39	2493 100	823	372 54%	155	1142 46%
Ruta Nac. 117	Int. RN 14 a puente internac. Arg. Brasil	5795 100	2637	1463 81%	580	1115 19%
Ruta Nac. 119	Acceso a Solará a acceso a Mercedes	1030 100	422	345 78%	36	227 22%
Ruta Nac. 123	Intersección RN 119 a Río Mininay	730 100	380	193 82%	29	128 18%
	Intersección RN 12 a intersección RN 119	1157 100	434	312 69%	58	353 31%

FUENTE: Elaboración propia con datos de la DNV.

X

EL SUBSISTEMA FERROVIARIO

El subsistema ferroviario de la región de 3693 km de longitud se divide en dos grandes grupos de redes: el Ferrocarril General Urquiza de 1275 km de vías que circula por la provincia de Corrientes y el Ferrocarril General Belgrano de 2436 km, que vincula las provincias de la margen opuesta del río Paraná.

El Ferrocarril Urquiza une las provincias de Misiones, Corrientes, Entre Ríos y Noreste de la provincia de Buenos Aires y se conecta con la República del Paraguay por Posadas-Encarnación.

Sus ramales son:

- F. Lacroze - Concordia - Monte Caseros - Ramal Curuzú Cuatiá - Empedrado - Corrientes
Ramal Goya. Ramal Paraná.
- Ramal Curuzú Cuatiá - Paraná - Concepción del Uruguay - Paraná.
- F. Lacroze - Concordia - Paraná
- Ramal Paso de los Libres - Apóstoles - Posadas - Encarnación. (R.Paraguay).

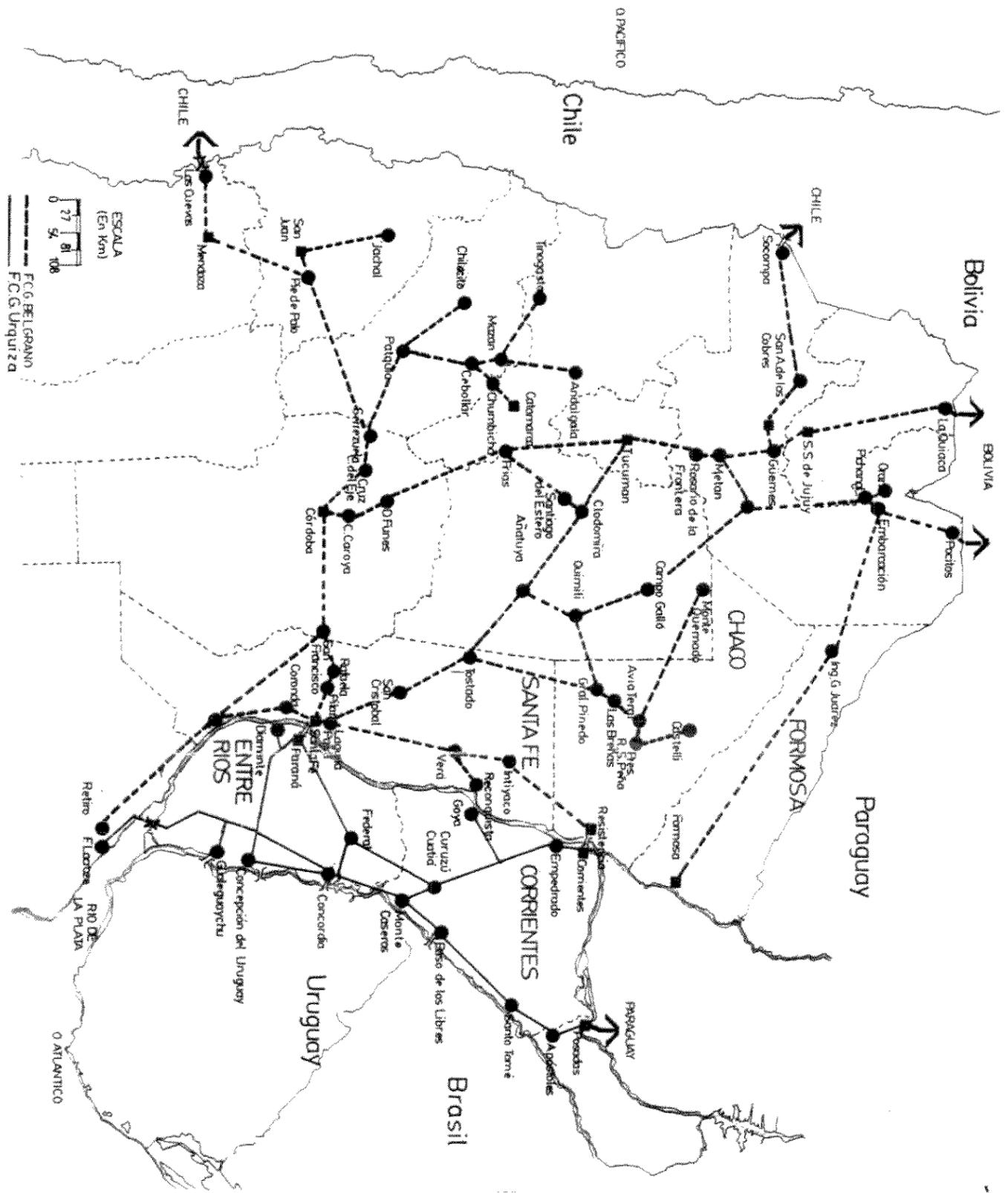
* La situación provincial

Línea General Urquiza

Dentro de la provincia de Corrientes el Ferrocarril General Urquiza tiene una longitud de 949,4 km, cuenta con cuatro ramales y 49 estaciones.

Según el Plan Nacional de Transporte - Estudios de Corto Plazo 1983 - el estado de las vías puede considerarse aceptable en relación con el nivel de tráfico que por ella circula.

En cargas los ramales Monte Caseros - Corrientes que atraviesa longitudinalmente a la Provincia de 327 km y Monte Caseros - Posadas de 352 km son los que canalizan el grueso del tráfico provincial, representando



menos de 1/3 del movimiento del Ferrocarril General Urquiza y el 4,5% del total de Ferrocarriles Argentinos.

En general esta línea ferroviaria es de poco peso dentro del movimiento general de cargas. Los principales productos transportados en el trienio 1977-1979 fueron piedras (38% del recibido y 66% del despachado de la Provincia), soja, cebada y cemento. Las estaciones de mayor movimiento fueron Curuzú Cuatiá (43%) y Paso de los Libres (33%) para despachado y recibido respectivamente. Esta información está complementada en el análisis económico.

Las localidades sobre el río Paraná que forman parte del área de influencia directa de la Hidrovía y que poseen conexiones ferroviarias son Corrientes, que cuenta con un centro de Transferencias Ferroautomotor en la periferia, Empedrado y Goya. Estas localidades están conectadas a la red desde el interior de la provincia, es decir que no tienen un ramal ferroviario paralelo a la costa. Por otra parte la relación entre estos ramales y los puertos es diferente en cada localidad. Este aspecto se analiza particularmente al considerar las localidades mencionadas.

Se ha elaborado un gráfico que representa el movimiento ascendente y descendente de cargas en la provincia de Corrientes para los años 1988 y 1989.

Es notoria la diferencia entre ambas direcciones, sobre todo en algunos sectores, por ejemplo de Paso de los Libres a Santo Tomé, donde la relación en el sentido ascendente se transporta el 10% de la carga respecto del sentido descendente.

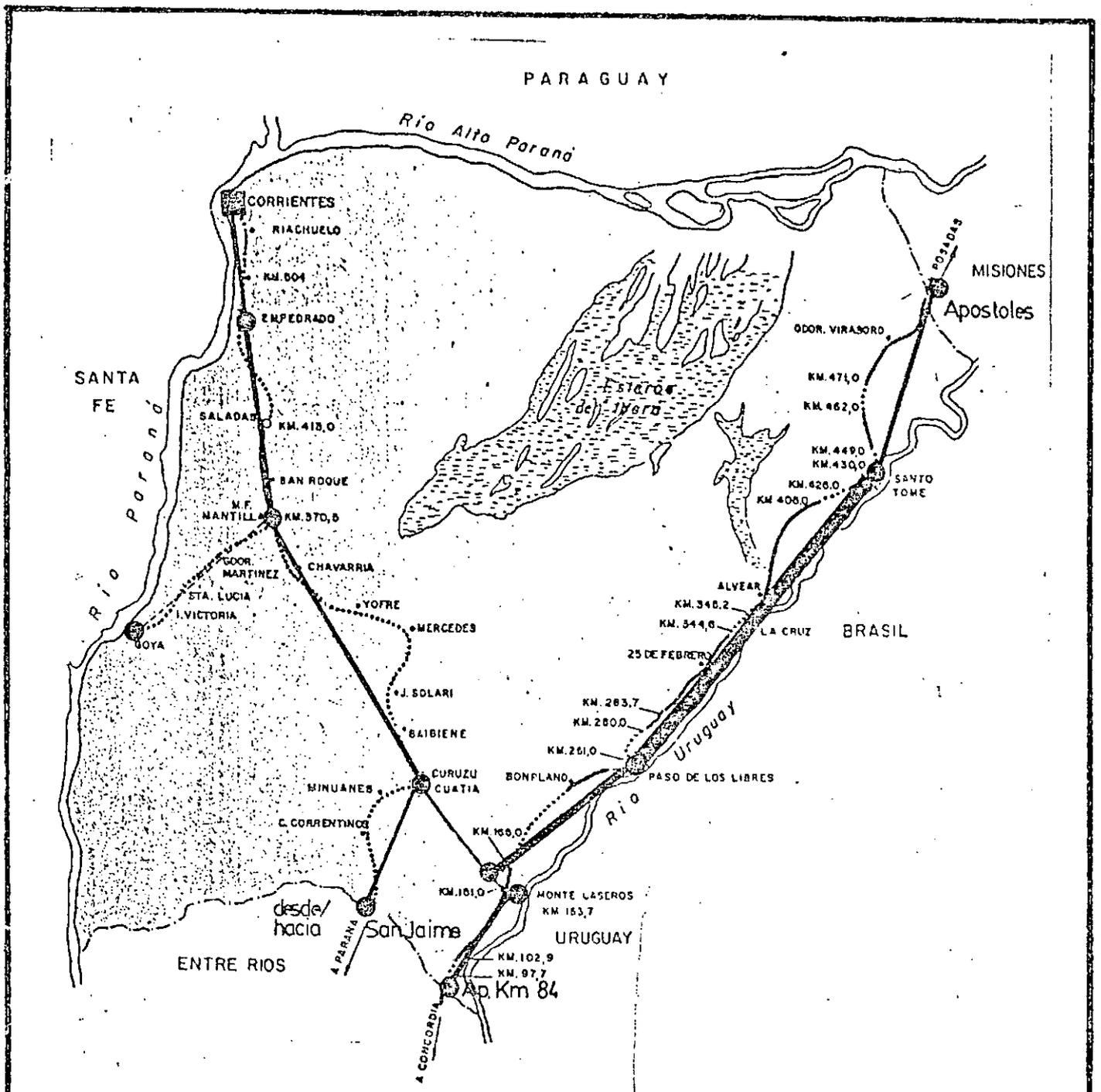
Línea General Belgrano

El Ferrocarril General Belgrano completa la red regional. Cuenta con 2436 km de vías y permite conexiones desde Buenos Aires hacia el Noreste y Noroeste y en dirección Oeste y viceversa. Si bien su traza no afecta directamente a la Provincia de Corrientes, está ligada a la Hidrovía a través de las localidades de Rosario, Santa Fe, Reconquista y Formosa, y desde Corrientes por conexión a través de las rutas viales. Su traza permite la vinculación con las Repúblicas de Bolivia y Chile, posibilitando la conexión Este-Oeste: Corredor Atlántico-Pacífico.

Sus ramales son:

1) Retiro - La Quiaca (Jujuy) - La Paz (Bolivia).

Ramal Alta Córdoba - desde Guemes (Salta) a San Antonio de los Cobres (Salta) - Socompa (Salta) a la Re-



REFERENCIAS

Estadística por TRAMO de LÍNEA. SERVICIO de CARGA.
SENTIDO: ASCENDENTE y DESCENDENTE. AÑO 1989.

- menos de 500 Tn/Km
- 501 Tn/Km a 10000 Tn/Km
- 10001 Tn/Km a 50.000 Tn/Km
- 50000 Tn/Km a 100000 Tn/Km
- mas de 100.000 Tn/Km

ESTUDIO DEL IMPACTO
TERRITORIAL, AMBIENTAL
Y ECONOMICO DE LA HIDROVIA
PARANA-PARAGUAY EN LA
PROVINCIA DE CORRIENTES

**Flujos de Cargas del
F.C. Urquiza 1989**

Fuente: ELABORACION PROPIA SOBRE DATOS
DE FERROCARRILES ARGENTINOS.

PLANO N°

14

pública de Chile.

- desde Perico (Jujuy) - Embarcación (Salta) Yacuiba (Salta) a la República de Bolivia Santa Cruz de la Sierra.

2) Retiro - Resistencia (Chaco).

- Ramal Santa Fe - por Alta Córdoba a Andalgala (Catamarca)
- Ramal Santa Fe - por San Cristóbal (Sta.Fe) a J.J.Castelli (Chaco) con extensión a J.V. González (Salta) - Metán (Salta) - Embarcación (Salta) que da posibilidad de integrar Pocitos (Salta) y Formosa.
- Ramal Santa Fe - por Rafaela (Santa Fe) - San Francisco (Córdoba) da conexión a la Región con Jáchal (San Juan) y Polvaredas-Las Cuevas (Mendoza).
- Ramal Santa Fe - por Gdor. Vera (Santa Fe) a Resistencia (Chaco) y Reconquista (Santa Fe).

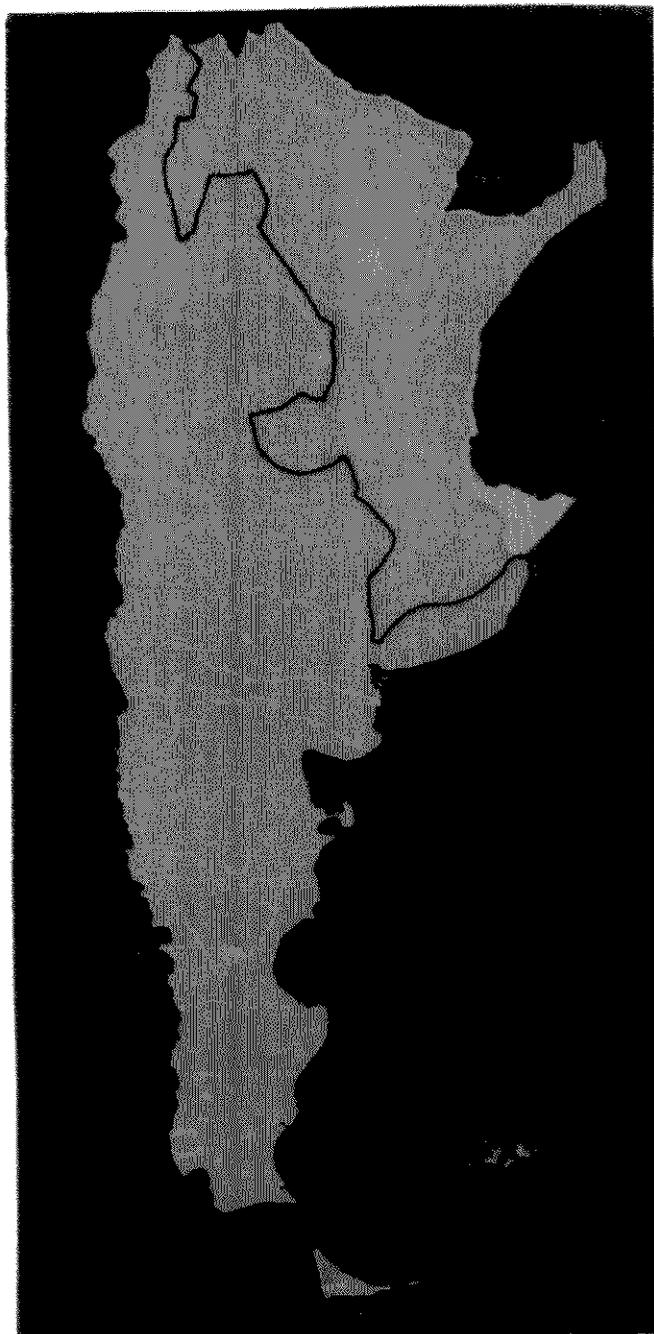
✓ EL SUBSISTEMA FLUVIAL

La región en estudio desde el punto de vista de la red hidrográfica conforma parte de la Cuenca del Plata. Este complejo hídrico constituye una de las más grandes del mundo y se estima su superficie en 3.100.000 km², agrupa el 83% de los recursos hídricos de que dispone el país y es el de mayor volumen de agua.

La participación de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay dan al sistema un carácter multinacional. El sector argentino de la Cuenca del Plata abarca 920.000 km² en el que se encuentran radicados más de 20.000.000 de habitantes.

El sistema está compuesto por tres subcuencas:

1. El río Paraná
2. El río Uruguay
3. El río Paraguay



Estudio del Impacto
Territorial, Ambiental
y Económico de la HIDROVIA
PARANA-PARAGUAY en la
Provincia de CORRIENTES

La Cuenca del Plata

Fuente: M.O.S.P. Recursos Hídricos.

PLANO N°

15

1. Subcuenca del río Paraná

Esta subcuenca está directamente afectada por la Hidrovía Paraguay-Paraná, su superficie es de 1.510.000 km² y su longitud de 2570 km. Para su estudio se distinguen tres tramos: El curso superior o Alto Paraná, desde su nacimiento hasta su confluencia con el río Paraguay. El Paraná Medio, desde la confluencia citada, próxima a la ciudad de Corrientes hasta Rosario. El Paraná Inferior, desde Rosario hasta su desembocadura en el Río de la Plata.

Es de ancho y profundidad variable, en las riberas de Yaciretá tiene 25000 m entre márgenes y en Diamante 5000 m. Respecto a la profundidad en el tramo inferior, en su brazo principal tiene 6,40 m, en el curso medio varía entre 5,00 m (Diamante - Esquina) y 2,40 m (Esquina - Corrientes), sin tener en cuenta la profundización por dragado.

Las islas afloran a lo largo de su recorrido con distinto origen: rocosa en el tramo superior, mixta en el curso medio, sedimentario en el Paraná Inferior, donde forma el delta.

El río Paraná drena 565.000 km² del territorio argentino y tiene aquí una longitud de 1927 km; es apto para la navegación en casi todo su recorrido. En el proyecto de la Hidrovía, a fin de facilitar una operabilidad continua, se mencionan específicamente las acciones correspondientes a balizamiento y señalización que permita la navegación nocturna, dragado de pasos críticos, para permitir la navegación desde Confluencia hasta la desembocadura del río Paraná en el Río de la Plata, teniendo como mínimo diez pies de calado durante todo el año. Estas tareas corresponden al quinto y sexto tramo del Proyecto de la Hidrovía (desde Confluencia a Rosario y desde Rosario a Buenos Aires, respectivamente). Los restantes tramos están por fuera del territorio argentino y son los siguientes: Primer tramo, desde Cáceres a Barra Norte do Bracinho, Segundo Tramo, desde Barra do Bracinho a Ponta da Morro, Tercer Tramo, desde Ponta da Morro a Foz do Apa, Cuarto Tramo, desde Foz do Apa a Confluencia.

2. Subcuenca del río Uruguay

El río Uruguay tiene 65.000 km² de cuenca y tiene una longitud compartida con Brasil y Uruguay de 1.170 km. Es apto para la navegación en la parte inferior de su recorrido; ofrece buenas condiciones para mejorar su navegabilidad y realizar obras hidroeléctricas en sus tramos medio y superior, algunas de las cuales ya se han concretado. Este río en el tramo corriente es de caudal poco importante, presenta afloramientos rocosos y es navegable por embarcaciones de no más de cinco pies de calado.

La navegación del Uruguay está limitada a tramos cortos o de cruce por la interrupción en Salto Grande donde no se concretó la construcción de la esclusa destinada a la navegación.

3. Subcuenca del río Paraguay

Esta cuenca está afectada directamente por el proyecto de la Hidrovia. En su tramo argentino-paraguayo recorre 390 km, es receptor de los aportes de los ríos Pilcomayo y Bermejo y constituye el principal afluente del río Paraná. La cuenca del río Paraguay en territorio argentino tiene una superficie de 188.000 km².

La navegación en el Paraná y el Río de la Plata absorbe los mayores movimientos de importación y exportación de Argentina y Uruguay.

Dada la relevancia de esta vía fluvial deben considerarse los problemas que devienen de la sedimentación y las inversiones de dragado que acarrea. Los aportes de sedimentos en la cuenca inferior están en directa relación con el manejo de los suelos y el control de la erosión en las cabeceras, especialmente en la alta cuenca del Bermejo.

El río Paraná, en directa relación con la provincia de Corrientes y afectado casi en su totalidad por la Hidrovia Paraná-Paraguay se divide, como ya fue mencionado, en tres tramos:

1. Paraná Superior
2. Paraná Medio
3. Paraná Inferior

1. El Paraná Superior no fue considerado en el Proyecto de la Hidrovia, situación que de acuerdo a versiones recogidas en la provincia de Corrientes y entre los integrantes del equipo, habría que reevaluar. Este tramo era parcialmente navegable pues tenía accidentes geográficos y saltos que limitaban el calado y número de barcazas. Esta situación ha sido solucionada parcialmente por la represa de Yaciretá.

2. El Paraná Medio posee un importante aporte de caudal y cambio de rumbo. Sus márgenes están a distinto nivel. La ribera correntina tiene en Corrientes - Resistencia 6,00 m de altura. En Paraná - Santa Fe 9,00 m hasta Coronda, donde empieza a elevarse, llegando a 30,00 m en Rosario - Victoria. Las inundaciones se producen en la planicie chaqueño-santafesina en un ancho variable de 10 a 40 km en época de creciente.

El Paraná Medio recibe el tráfico del Paraná Superior y del río Paraguay y es navegable por trenes de hasta 10 pies de calado. Los puertos que operan en este tramo son:

- Reconquista
- Barranqueras
- Corrientes
- Esquina.

3. El Paraná Inferior, aguas abajo de Rosario, toma dirección Sudeste y en Baradero se divide en dos brazos principales, el Paraná de las Palmas y el Paraná Guazú. El Delta se inicia en Diamante con un avance de las islas de 70.00 a 90.00 m anuales por sedimentos. El área es de frecuentes inundaciones por crecienta de los ríos, influencia de mareas y sudestadas, especialmente en el tramo exterior del Delta.

El Paraná Inferior permite el acceso de barcos de ultramar y concentra los puertos de mayor importancia. Los principales operadores reconocen en su ribera a los siguientes puertos:

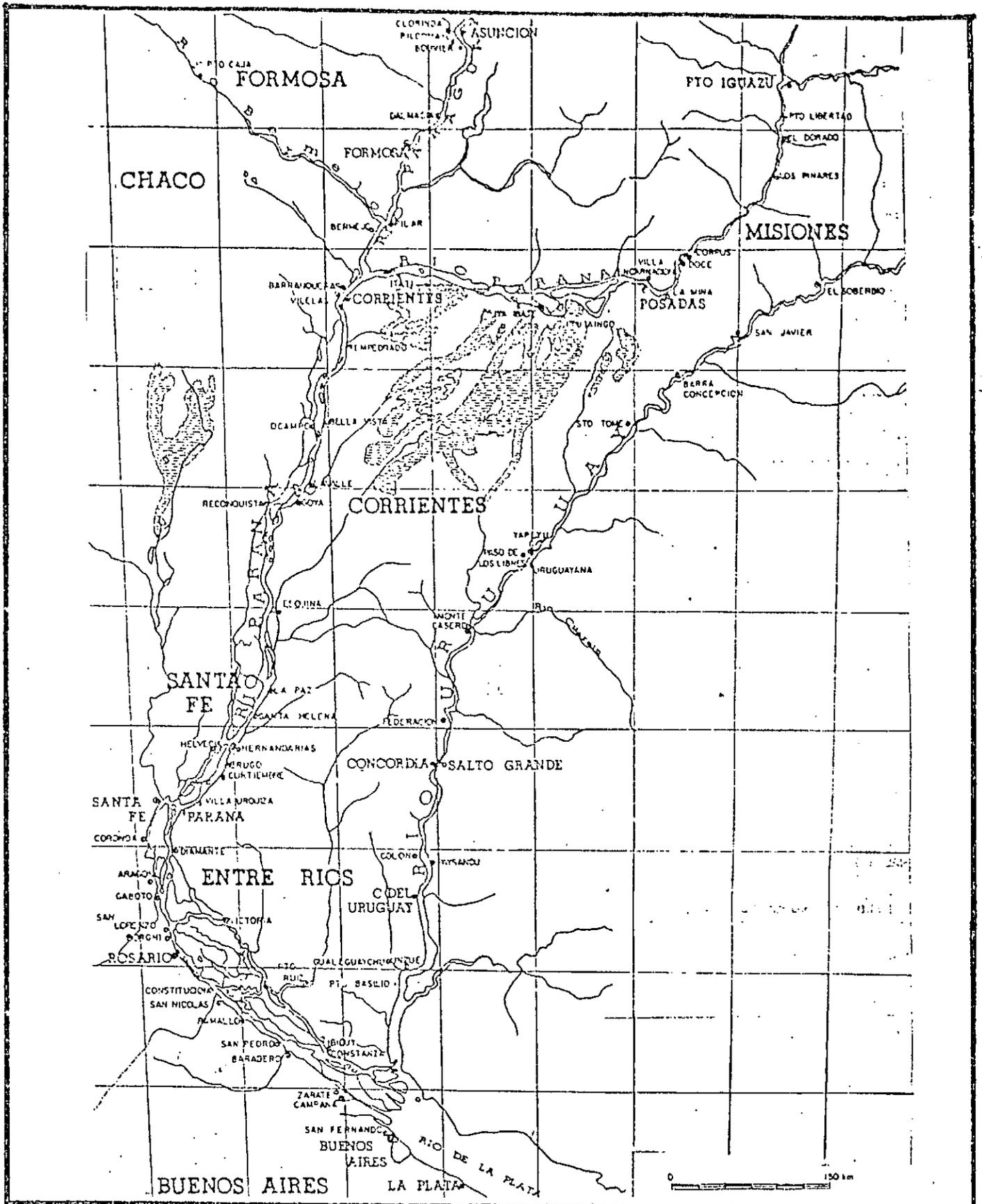
San Martín
San Lorenzo.
Rosario
Alvear
San Nicolás.

Respecto de los orígenes y destinos de los tráficos fluviales sobre el río Paraná, observa que "análogamente a la evolución operada en otros ríos del mundo, en lo que respecta a la reasignación del tráfico como consecuencia de las ventajas comparativas para cada producto, la composición del flujo de mercaderías en la red fluvial de la cuenca del Plata ha evidenciado un cambio fundamental. Existe una creciente concentración del tráfico en unos pocos productos de características bien definidas: productos a granel de bajo valor unitario y en grandes volúmenes procedentes de zonas cercanas al río".

Así en las estadísticas del tráfico fluvial ascendente en 1975 de 10.833.766 toneladas el 51,14% del material transportado corresponde a petróleo crudo y derivados del petróleo, el 19% de insumos siderúrgicos, 14% carbón y 12% metales, recordemos la incidencia en estas cargas de la planta productora de acero de SOMISA, hoy en producción reducida. Respecto del tráfico fluvial descendente en el mismo año 1975, el volumen total transportado es casi el doble que el ascendente, 19.312.934 toneladas, de las cuales el 63% corresponde a cereales y oleaginosas, le sigue en importancia derivados del petróleo con 14,7%. Estadísticas actualizadas de la Administración General de Puertos consigna los siguientes datos explicitados en los Cuadros observando en general una disminución de la carga transportada.

Según los datos publicados por el Anuario de Puertos 1990, el tráfico portuario de mercaderías es el siguiente:

* BARRANQUERAS: El 57,73% es captado por los combustibles líquidos, el segundo puesto con bastante diferencia le corresponde a los minerales de hierro con 18,72%, el 13,50% a la arena, el cuarto lugar con 6,28% al sorgo, el resto de las mercaderías no superan cada una de ellas el 2% del tráfico total del puerto.

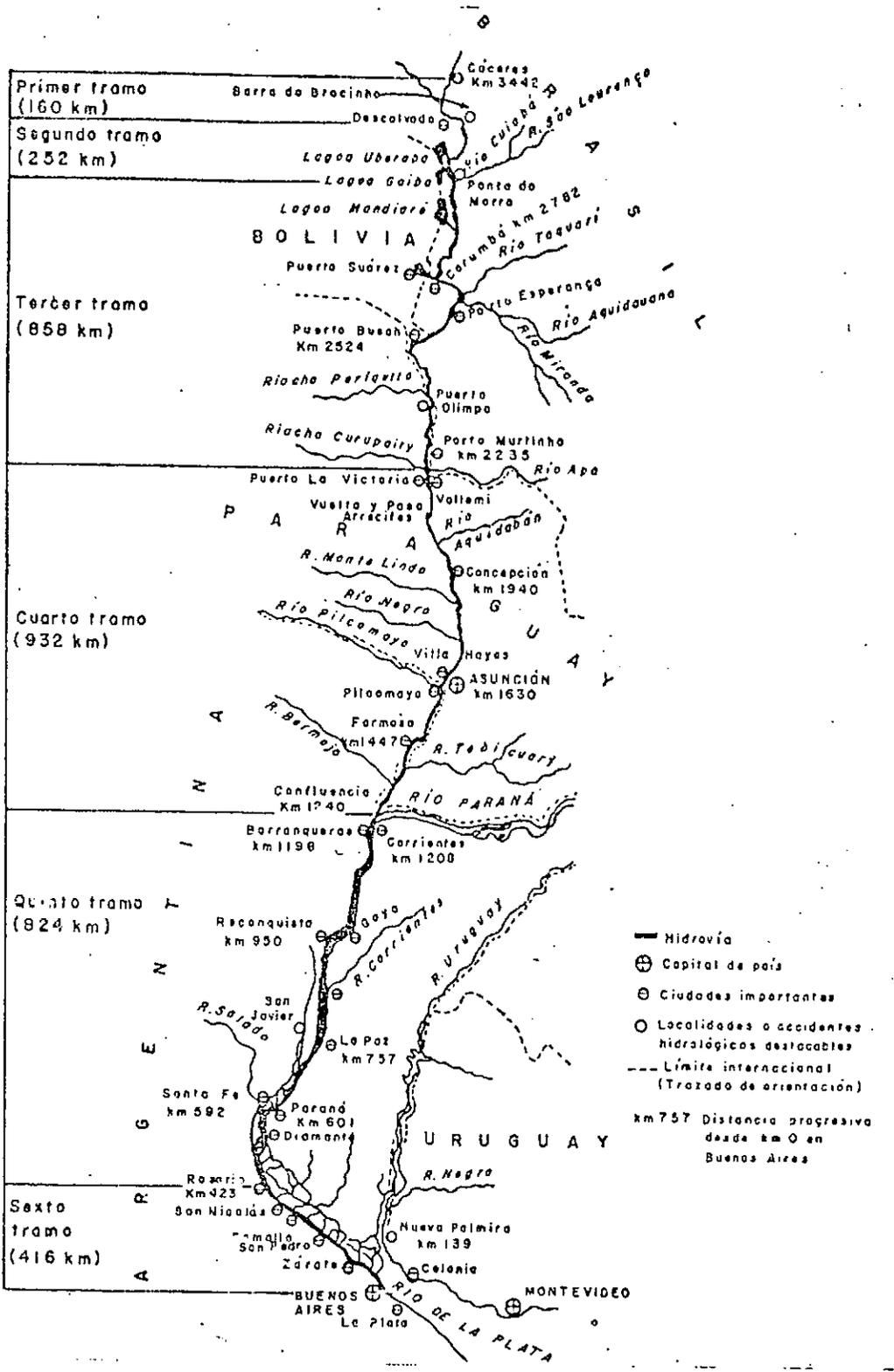


ESTUDIO DEL IMPACTO
TERRITORIAL, AMBIENTAL
Y ECONOMICO DE LA HIDROVIA
PARANA - PARAGUAY EN LA
PROVINCIA DE CORRIENTES

Rutas y Puertos Navegables

Fuente: SECRETARIA DE TRANSPORTE
DE LA NACION

PLANO N°
16



ESTUDIO DEL IMPACTO TERRITORIAL, AMBIENTAL Y ECONOMICO DE LA HIDROVIA PARANA PARAGUAY EN LA PROVINCIA DE CORRIENTES

La HIDROVIA y los Puertos

Fuente: INTAL. Junio de 1991.

PLANO Nº 17

* DIAMANTE: El 76,51% le corresponde al movimiento de cargas generales, con bastante diferencia le sigue la arena con 12,27%, el resto del tráfico del puerto le corresponde a los cereales (trigo y sorgo).

* ROSARIO: Le corresponde el 49,95% al movimiento de los cereales (trigo y maíz), las harinas, los aceites y grasas le siguen en importancia con un 32,21%, las cargas generales en este puerto sólo representan el 0,55%.

* SAN MARTIN: Los primeros puestos se encuentran concentrados en: harinas, expelera con el 46,54%, combustibles líquidos el 20,52%, el petróleo crudo 11,40%, los cereales (trigo y maíz) con 7,40% y los aceites y grasas con el 6,95%.

* SANTA FE: El primer puesto le corresponde por excelencia a los combustibles líquidos con el 75,06%, la arena se ubica en el segundo puesto con 21,02%, el resto del movimiento de mercaderías le corresponde a los combustibles sólidos y el trigo.

Es de notar la escasa participación de los puertos de Corrientes en el transporte de cargas. Esta situación, sumada a las características físicas y de operación actuales, hacen pensar en la dificultad de su inserción, de mantenerse las condiciones mencionadas, como puerto de carga en la Hidrovia.

Debería considerarse la función portuaria con otros criterios y considerar funciones alternativas: deportivas, de cabotaje, de mantenimiento y/o reparación de embarcaciones, etc.

En la actualidad se está implementando una política de descentralización y reforma del ámbito estatal. En este marco algunos puertos de la Administración de Puertos pasaron a jurisdicción provincial.

La provincia de Corrientes completará este proceso, cuando finalice el inventario que A.G.P. está realizando. Esta descentralización, la sanción de la Ley de Puertos y el interés creciente en buenas condiciones de rentabilidad, del aporte privado en funciones portuarias, permitirá procesos de cambio en la región.

En la actualidad en los puertos de la región existe una importante participación de los puertos privados en el tráfico total de cargas. Ver cuadro adjunto.

Participación del tráfico total por puerto nacional y/o privado
(Puertos nacionales, Administración General de Puertos y privados)
En toneladas - Año 1989.

Puertos	Jurisdicción		Total Ton	Jurisdicción(%)		Total
	A.G.P.	Privados		A.G.P.	Privados	
Barranqueras	188030	571395	759425	24.75	75.24	100
C.del Uruguay	753454	--	753454	100	--	100
Corrientes	2054	20457	23311	12.24	87.75	100
Diamante	292315	--	292315	100	--	100
Formosa	73719	--	73719	100	--	100
Gualeguaychú	9724	--	9724	100	--	100
Paraná	32641	103886	136527	23.90	76.09	100
Posadas	366712	7777	374489	97.92	2.07	100
Reconquista	22545	--	22545	100	--	100
Rosario	1771514	976848	2748365	64.45	35.54	100
Santa Fe	816719	--	816719	100	--	100
Vilela	14160	213348	227508	6.22	93.77	100

Fuente: Idem 2 y 3

* La situación provincial

En Corrientes, según el Plan Nacional de Transporte, la mayoría del transporte por agua está orientado hacia el comercio interior. Los puertos de Corrientes e Ituzaingó registraron en 1975 el grueso del movimiento, 450.000 toneladas, siendo los principales productos movidos: canto rodado, piedras y combustibles líquidos.

Es notable la escasa relevancia del puerto de Corrientes en el tránsito fluvial del río Paraná por la baja participación en el tráfico total y el desequilibrio con el puerto de Barranqueras que concentra la mayoría de las cargas en este punto de confluencia.

La información particularizada de los puertos de Corrientes, el flujo de cargas y sus características físicas se completará en los ítems correspondientes del presente estudio.

La relación del puerto y las ciudades ribereñas son analizados conjuntamente con las localidades de Corrientes, Goya, Bella Vista, Ituzaingó, Empedrado y Esquina.

- Transporte por aire

Si bien se aclaró que este sistema era de poca relevancia no puede dejar de mencionarse que Corrientes cuenta con 5 aeroparques comerciales de importancia ubicados en las cercanías de las ciudades de Corrientes, Curuzú Cuatiá, Paso de los Libres y Mercedes. Además existen 9 aerodromos secundarios que completan la infraestructura aérea de la provincia. El aeropuerto que canaliza el mayor flujo es el de Corrientes.

X 1.6. La distribución espacial, los desequilibrios regionales.

En este punto se reiteran algunas de las conclusiones más relevantes que se infieren de los diversos aspectos analizados a fin de valorizar la actual distribución espacial de la población, sus actividades en el territorio y el posible proceso de cambio que acompañará a la habilitación de la hidrovía y a la integración que propone el MERCOSUR.

Existe en la región un continuado proceso de urbanización. La población se concentra en localidades de diversa jerarquía, distribuidas de manera desigual en el territorio.

Esta situación produce un marcado despoblamiento rural. En general la actividad agropecuaria es expulsora de población; la mayoría de las veces no retiene su crecimiento vegetativo que se transfiere a núcleos de diverso tamaño. Es de destacar la fuerte incidencia que tuvo en este proceso el desarrollo de la industria automovilística a partir de 1950, la mejora y ampliación de la red vial y la decadencia del sistema ferroviario.

La mayoría de los núcleos urbanos se localizan en las márgenes de las vías y en las rutas viales, de interconexión regional, verdaderos canales de vinculación que han actuado como ejes de desarrollo urbano.

El proyecto Hidrovía, tal como está propuesto hasta el presente, vía de entrada y salida de las producciones agropecuarias y extractivas de la región y la propuesta de integración del MERCOSUR, acentuarán esta estructura territorial polarizada. Es posible que se produzca efecto multiplicador en las economías regionales pero las mayores concentraciones de actividad y servicios se seguirán produciendo en los nodos polarizados de la región.

El interior provincial menos vinculado a los ejes conectores y con los puertos exportadores y poco relacionados con las fronteras internacionales, poseen en general centros de menor jerarquía que es de suponer seguirán su evolución tendencial pero no de impacto.

* La situación provincial

En la provincia de Corrientes se produce una situación similar a la descripta en la región.

El mayor asentamiento poblacional se manifiesta en el Departamento Capital y en sus áreas limítrofes, extendiéndose hacia el sur y hacia el este.

Esta distribución responde a las características naturales de la provincia y a su estructura productiva (agro) que se expresa en una acentuada dispersión de agrupamientos de escaso volumen de población.

El incremento poblacional se concentra en la Capital, núcleo político administrativo, comercial e industrial y en los departamentos vecinos que concentran las funciones productivas locales. Estos departamentos y sus ciudades aumentan su participación en el total provincial mientras la zona SO se mantiene estable.

Las restantes áreas manifiestan un estancamiento y/o decrecimiento.

Existen, por otra parte, problemas de educación y salud derivados de la situación socioeconómica y del deterioro general, con altos índices de habitantes sin instrucción y con una alta tasa de deserción escolar, situación agravada en las áreas rurales.

La situación actual respecto de la red circulatoria convergente en las márgenes del Río Paraná (y Uruguay), los corredores de transporte con cargas pasantes de procedencia de los países vecinos, el intercambio entre ciudades fronterizas, el proyecto Hidrovía y la integración propuesta por el MERCOSUR acentuarán las características antes descriptas produciendo mayores desequilibrios en el desarrollo entre las localidades mencionadas y el resto del territorio.

Sin embargo, en la Hidrovía las perspectivas de integración de los puertos provinciales de Corrientes con sus características actuales, y como concentradores de carga a granel de su área de influencia económica parece reducida, salvo en el área de influencia de Misiones y el puerto de Ituzaingó.

Tal vez existan posibilidades de integración como centros de servicios de las actividades portuarias y/o con otras funciones portuarias, no de carga.

2. La situación provincial.

Hasta ahora en la escala correspondiente a la provincia y la región, se han desarrollado los aspectos referidos a la provincia de Corrientes y su situación regional.

En esta escala se hará referencia a las ciudades costeras en la ribera del Río Paraná.

2.1. Aspectos físico naturales.

Este tema es desarrollado en profundidad en el capítulo referido a la cuestión ambiental. Aquí haremos referencia al medio natural como condicionante de la distribución territorial y de las características físicas de las ciudades.

Como ya se mencionara una de las grandes particularidades que presenta la Provincia de Corrientes, es el gran desarrollo de la red hidrográfica, encontrándose incluso importantes áreas con permanente exceso de agua. Los Ríos Paraná y Uruguay que prácticamente la rodean le dan su carácter mesopotámico. La alimentación de la red hidrográfica provincial depende principalmente de las precipitaciones y de la incidencia del régimen térmico que produce una gran evaporación sobre los espejos de agua.

La topografía provincial hace que las aguas pluviales entorpecidas en su escurrimiento natural por vegetación, escasa pendiente, etc formen lagunas, esteros, cañadas y bañados que al final se definen en un cauce de escurrimiento en forma de arroyos o ríos tributarios como los ríos Santa Lucía de 115 km y Corrientes de 247 km de largo, siendo estos los afluentes más importantes del Paraná en la Provincia de Corrientes.

Las ciudades costeras también están condicionadas por estas características aunque en general el nivel de adaptación de las formas urbanas a la topografía, la vegetación y los cursos de agua fue mínimo. La mayoría de las ciudades responde al trazado amanzanado ortogonal regulado por el modelo urbanizador de los conquistadores españoles ignorando las condiciones paisajísticas y las limitaciones físicas que impone el medio natural, como por ejemplo respetar el cauce de los ríos o las cotas de inundación.

El puerto cumplió históricamente un rol importante desde el punto de vista de las microeconomías regionales y de comunicaciones. La evolución de los medios de transporte terrestre y las transformaciones de las relaciones de intercambio de la producción local con los mercados externos incidió en la actividad portuaria desactivándola.

Las ciudades en su crecimiento avanzaron y consolidaron su trama edilicia en el entorno de las zonas portuarias limitando y en algunos casos anulando las posibilidades de operación de cargas y por ende la incorporación de estos puertos al proyecto hidrovía en las condiciones actuales.

2.2. Aspectos poblacionales.

Este tema también ha sido abordado precedentemente en relación a la provincia; aquí lo haremos en relación a las ciudades portuarias del Paraná.

Las localidades de mayor cantidad de población y de mayor jerarquía se concentran en esta área según se observa en plano adjunto. El departamento Capital casi completamente urbanizado y los núcleos distribuidos hacia el sur y hacia el este son los más importantes de la provincia y aquellos en los que converge la migración rural. Las ciudades de Corrientes, Bella Vista e Ituzaingo manifiestan una sostenida dinámica de crecimiento que se registra en su población tanto como en el número de viviendas localizadas en ellas. Goya y Esquina crecen en menor medida.

Localidad	Población		variac %	1991	variac %
	1970	1980			
Capital	131392	179590	36,6	257766	43,5
Goya	39380	47357	23,3	56720	19,77
Bella Vista	40554	14229	34,8	21291	49,6
Esquina	6931	10380	49,7	13475	29,7
Empedrado	4269	4732	10,8	5746	21,4
Ituzaingo	3421	8687	53,9	17136	97,2

Situación habitacional.

Localidad	Viviendas		1991	variac. %
	1980	variac %		
Capital	37646	48	61812	64,1
Goya	10471	27,1	14602	39,4
Bella Vista	3238	38,7	5282	63
Esquina	2374	56,8	3686	55,2
Empedrado	1037	13,1	1614	55,6
Ituzaingo	1741	153,0	7732	171,0

Respecto de la composición de la población los censos nacionales hasta 1980 no presentaban datos sobre la distribución poblacional por sexo y edad y la composición familiar a nivel de localidades; esta información se da sólo a nivel departamental.

En cuanto a las principales características de los grupos laborales el análisis se puede realizar a través de la Encuesta Permanente de Hogares con datos de 1988 y 1989 sólo para las localidades de Corrientes y Goya.

En Corrientes sobre un total de 216.239 habitantes el 67,4 % no son económicamente activos y el 30,9 % está ocupado. Goya con 48858 habitantes tiene un 66,9% de población no económicamente activa; el 30,5% de la población está ocupada. Esto indica un alto índice de dependencia.

Otro tema a considerar es el mercado de trabajo local que se refiere a la estructura del empleo por sectores y categorías ocupacionales, ver cuadro adjunto.

En este aspecto los datos muestran el escaso peso de la actividad industrial en ambas ciudades con 6,6% y 12% del personal ocupado en esa actividad y la alta incidencia del rubro servicios comunales, sociales y personales (incluidos los gubernamentales) con 50% y 37% para Goya, y el rubro comercio, hoteles y restaurantes con el 18% para Corrientes y el 22% para Goya. La construcción ocupa al 11% del total activo de Corrientes y el 7,7% en Goya indicando la gran concentración de planes oficiales de vivienda en la ciudad Capital.

En cuanto a la distribución de la PEA según categorías ocupacionales, los asalariados registran la mayor proporción de la población ocupada, con 69% y 63% respectivamente. Existe una alta proporción de trabajadores por cuenta propia (21,7% y 22%), que se concentra en las actividades propiamente urbanas.

Respecto al grado de instrucción, Corrientes y Goya tienen un alto degranamiento y serias deficiencias en los niveles educativos.

La demanda laboral local no parece incidir con sus requerimientos en sus niveles educativos.

Esta situación poblacional debe considerarse especialmente respecto de que tipo de mano de obra local se dispondría para desarrollar algunas tareas relacionadas con la hidrovía sin requerir migraciones que demandarán vivienda, infraestructura y equipamientos urbanos.

Cuadro No 12

CORRIENTES

Población total y densidad por departamento.
Censo 1980 y 1990.

Departamento de	Población 1980	Población 1991	Incremento %	Densidad Hab./Km ²
Bela Vista	26226	30979	18.12	17.70
Barrón de Astrada	2481	2260	-8.91	2.80
Capital	187757	268063	42.77	513.50
Concepción	14038	14809	6.13	2.90
Curuzú Cuatiá	38288	39917	4.25	4.80
Empedrado	13610	13032	-4.25	6.65
Esquina	24321	26268	8.01	6.68
Gral. Alvear	7354	7490	1.85	4.00
Gral. Paz	14044	13815	-1.63	5.30
Goya	73512	78829	7.23	16.20
Itatí	6467	7711	19.24	8.66
Izuaingó	20095	28882	43.73	3.00
Lavalle	18868	19695	4.38	13.13
Mburucuyá	7535	8232	9.25	8.56
Morcedas	31210	35912	8.66	3.41
Monta Caseros	26985	29574	9.59	11.01
Paso de las Libras	31166	41187	32.15	8.38
Saladas	17608	19685	11.80	9.93
San Cosme	8604	9604	11.62	16.14
San Luis del Palmar	14285	14243	-0.29	5.60
San Martín	11093	11036	-0.51	1.66
San Miguel	8388	9150	9.08	3.03
San Roque	15966	16066	0.63	6.60
Santo Tomé	32981	43334	31.39	6.10
Sauce	8571	8683	1.31	3.53
Total provincia	661453	796546	20.42	8.96

FUENTE: Elaboración propia con datos INDEC 1991.

CUADRO 13

ORIENTES
GRUPADOS POR RAMA DE ACTIVIDAD

Población económicamente activa.		Actividad primaria	Industria manufacturera	Electricidad gas, agua	Construcción	Comercio, hoteles restaurantes
Total	70134	559	4685	873	7829	12886
Grupos	66847	458	4532	873	6967	12227

Población económicamente activa.		Transporte, almacenamiento comunicación	Finanz, seguros Serv. empresarios B. inmueb.	Servic. comun. social personal	Desconocidos
Total	70134	2927	3495	35314	1816
Grupos	66847	2876	3444	34556	864

CUADRO 14

ORIENTES
GRUPADOS POR RAMA DE ACTIVIDAD

Población económicamente activa.		Actividad primaria	Industria manufacturera	Electricidad gas, agua	Construcción	Comercio, hoteles restaurantes
Total	16153	742	1843	1128	1247	3529
Grupos	14914	670	1823	1070	999	3385

Población económicamente activa.		Transporte, almacenamiento comunicación	Finanz, seguros Serv. empresarios B. inmueb.	Servic. comun. social personal	Desconocidos
Total	16153	302	206	6057	971
Grupos	14914	272	206	5872	539

ENTE: Encuesta Permanente de Hogares, octubre 1988. INDEC.

2.3. Aspectos económicos

Este tema es tratado en extenso en el presente estudio.

De ese análisis surgiría, con respecto a su incidencia en las ciudades, que el potencial desarrollo económico del territorio y su exportación por algún puerto alternativo generaría una actividad de reducidas exigencias respecto del personal (en número y nivel de especialización) y del sustento físico e infraestructural de la ciudad.

La actividad económica de las localidades se mantendría con características similares, con predominio del sector terciario y poca incidencia del secundario.

Las ciudades consideradas, cuyo análisis urbano se desarrolla a continuación sufrirían relativamente pocas modificaciones pues el volumen de carga pasante a través del sistema vial, no comprometería la traza urbana aunque hay que analizar cada caso en particular. Habría que verificar el movimiento de carga que se produciría en los puertos cuyas posibilidades de modificación está muy comprometida por el crecimiento y consolidación de la trama urbana.

La ejecución de estas actividades económicas sería encarada por la actividad privada, pues los municipios, hoy a cargo de los puertos, ocupados en responder a las urgencias sociales de la población no han podido encarar el mantenimiento de las instalaciones portuarias.

Tal vez se podrían utilizar esas instalaciones con funciones urbanas de interés local, como actividades de recreación, deporte, turismo, o de transporte de carga y pasajeros entre localidades vecinas. Estas funciones podrían ser de interés para la inversión privada y de beneficio para la actividad económica local.

Finalmente, en una segunda etapa de análisis, se debería considerar la situación económico financiera de los municipios a fin de verificar que posibilidades de respuesta pueden dar para apoyar el desarrollo económico en el área y su inserción en la hidrovía.

2.4. Los núcleos urbanos existentes

En el ítem ya desarrollado "los asentamientos humanos de la región" se consideró la situación de la provincia de Corrientes en su conjunto y de la llamada "región inmediata en los departamentos de la Hidrovia".

A continuación se complementa esa escala con el análisis urbano de las ciudades costeras, particularmente de aquellas que resultan posibles asientos o puntos de apoyo terrestre de la Hidrovia, y puntos de salida de la producción local y/o extralocal, tema abordado en profundidad en el área económica.

El análisis realizado se basa en diagnósticos urbanos elaborados por la provincia de Corrientes y por las municipalidades locales y se refieren a la situación actual de la ciudad, en el aspecto físico-espacial. Se consideran en particular: la estructura urbana de la ciudad, la situación habitacional, el equipamiento local, el sistema circulatorio de carga que confluye en la ciudad, la infraestructura de servicios existente, el puerto y su relación con la trama urbana.

El medio natural, especialmente las cuencas hidrográficas como condicionante del crecimiento de la ciudad y los límites que los recursos naturales imponen a la expansión urbana son analizados en particular en "la cuestión ambiental: los asentamientos humanos y el medio natural".

Se ha elaborado para cada núcleo urbano un esquema de su estructura actual a fin de identificar los elementos dominantes de la misma y su evolución tendencial.

La información secundaria recogida no es homogénea, pues ha sido elaborada con criterios y finalidades diversas, en unidades de análisis diferentes. De ahí que estas conclusiones sean de carácter preliminar con posibilidad de profundizarlas al abordar la siguiente etapa de transformaciones o impactos de la Hidrovia en los núcleos urbanos.

Las ciudades consideradas son:

- * CORRIENTES
- * GOYA
- * BELLA VISTA
- * EMPEDRADO por su proximidad con la ciudad de Corrientes y las bondades de su puerto.
- * ESQUINA con posibilidad de puertos con funciones de esparcimiento, turismo y cabotaje, más que funciones productivas.
- * ITUZAINGO que a pesar de encontrarse en la ribera del Paraná Superior, no incluido en la Hidrovia, tiene un rol importante por su ubicación y el flujo de bienes y

servicios de la dirección E-O y por las posibilidades actuales y futuras de navegación que surgen de las obras de embalse de Yacretá.

Respecto del estado actual y de las perspectivas de desarrollo de los puertos de Corrientes se consultó un informe, elaborado al efecto, con participación de la Secretaría de Recursos Hídricos de la Provincia de Corrientes.

LA CIUDAD DE CORRIENTES

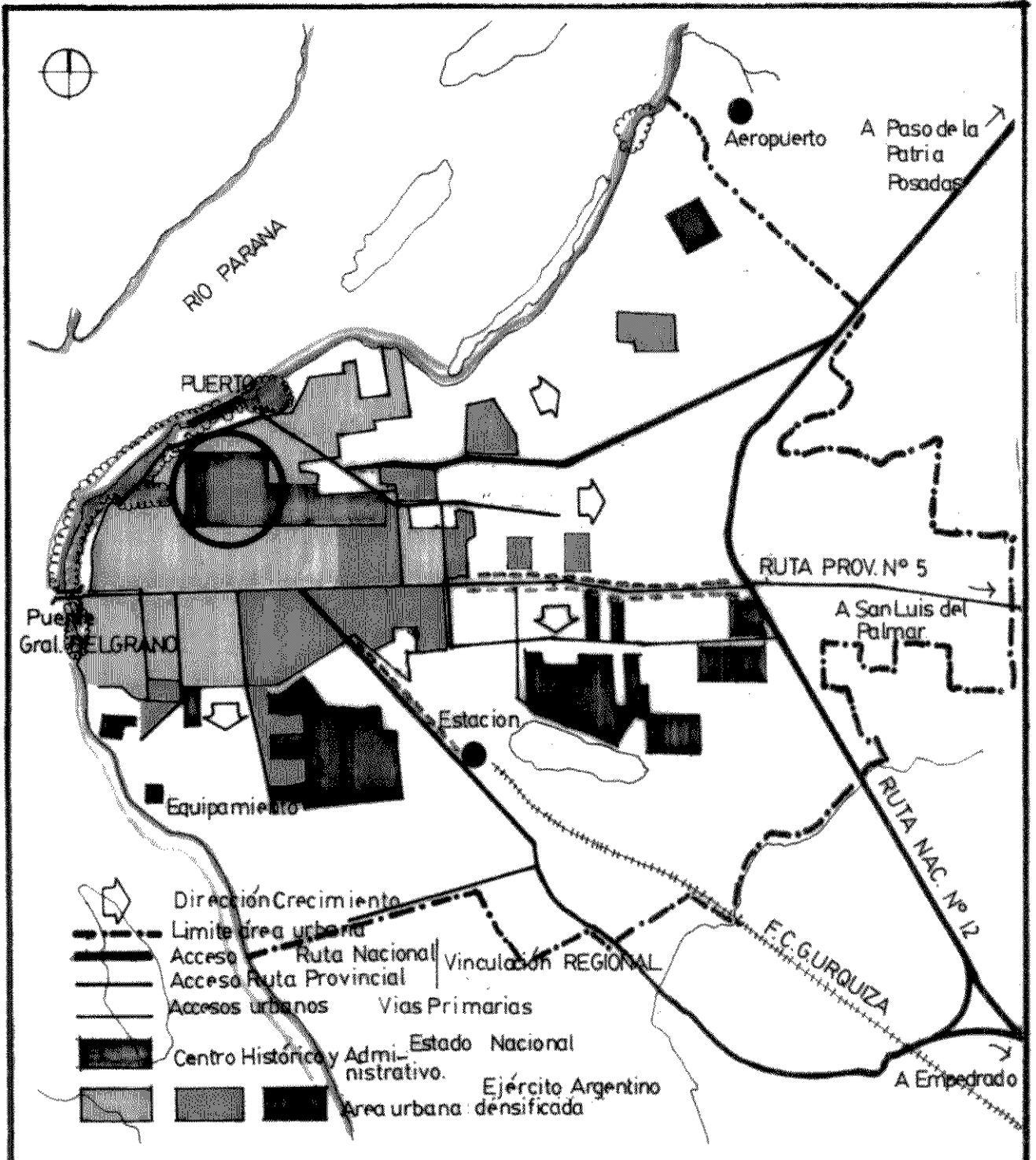
Es la ciudad más importante de la provincia y la de mayor jerarquía urbana. Es sede del gobierno provincial y municipal y de los equipamientos urbanos más complejos. Es la ciudad de mayor magnitud demográfica pues es la única que alcanza los 257.766 habitantes, valor que cuatruplica el de la ciudad inmediata subsiguiente, Goya, con 56.720 habitantes. A esto se suma una sostenida dinámica de crecimiento, del 27% entre 1970/1980 y 31% entre 1980/1991 y se estima en el 2010 una población de 436.312 habitantes.

La ciudad de Corrientes, como se mencionara en el análisis regional, tiene una fuerte influencia de Paraguay, Misiones y del tránsito E-O (Brasil-Chile). Está ubicada en las márgenes del río Paraná con un nivel medio normal frente a esta ciudad de 3,15 m, habiéndose registrado valores de 9,02 m en julio de 1983. Los desbordes se producen por crecidas e intensas precipitaciones en la cuenca superior (Brasil), hecho que acontece entre los meses de febrero hasta junio.

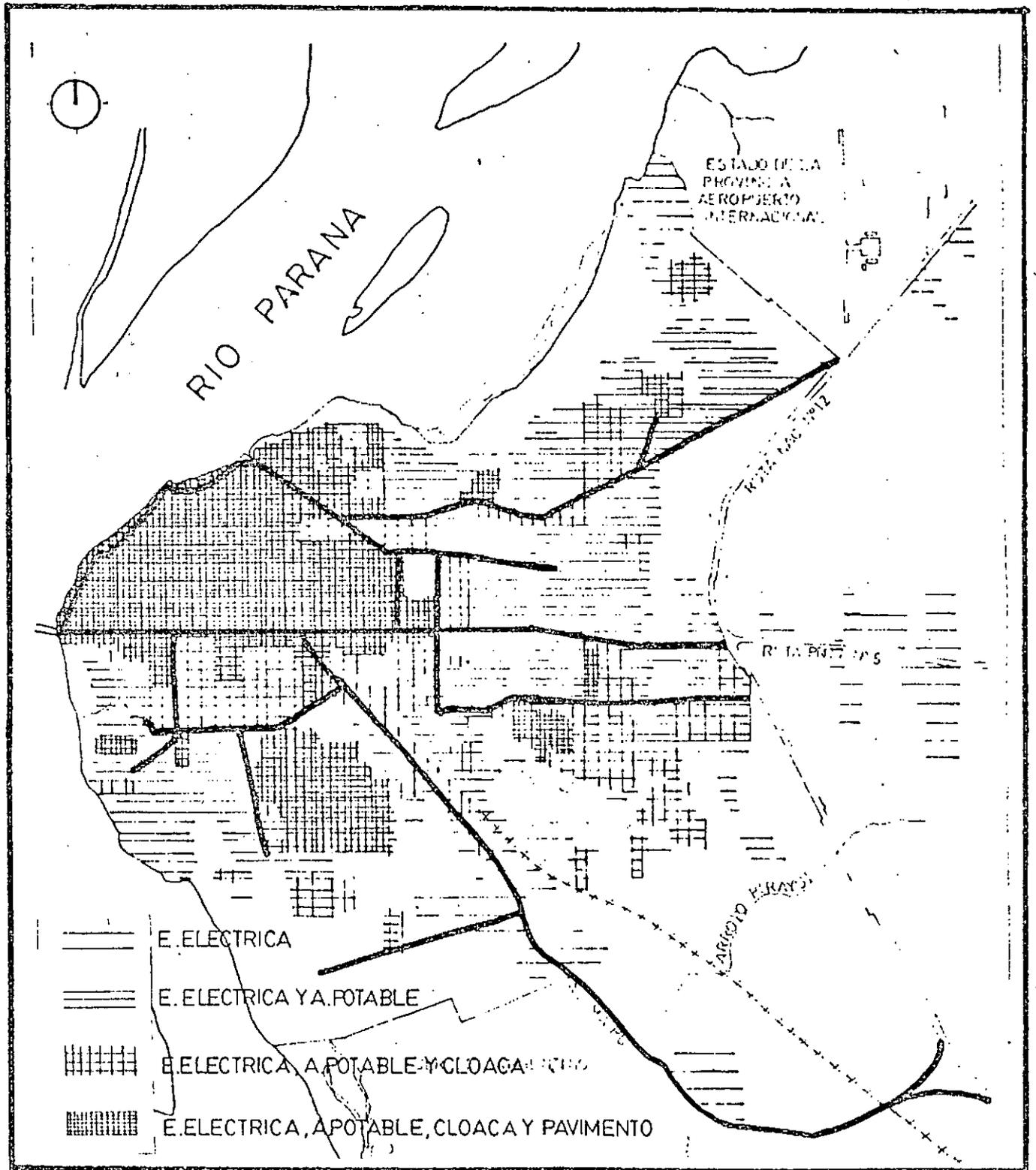
En coincidencia con la creciente del río se produce el anegamiento de las zonas bajas lindantes a bañados, esteros o lagunas como consecuencia de las intensas y frecuentes lluvias que ocasionan serios problemas en el desague pluvial urbano, concentrando aguas estancadas que dañan la infraestructura existente, incluido el sistema de comunicaciones, pues las calles de tierra que sirven a la circulación interna y de conexión entre barrios periféricos y/o conjuntos habitacionales, se vuelve intransitable.

Estas características naturales limitan fuertemente las posibilidades y direcciones de crecimiento de la ciudad. El diagnóstico urbano de esta ciudad elaborado por la Municipalidad en 1989 la divide en un área urbana y un área extraurbana, divididas a su vez en subáreas de características propias.

El área urbana tiene una superficie total de 3174,75 Ha y la extraurbana 313 Ha. Su estructura funcional se sintetiza en un plano adjunto siendo sus características más importantes: un acentuado carácter concéntrico, con un crecimiento desequilibrado que desconoce las ventajas de las condiciones naturales de su emplazamiento a orillas del río.



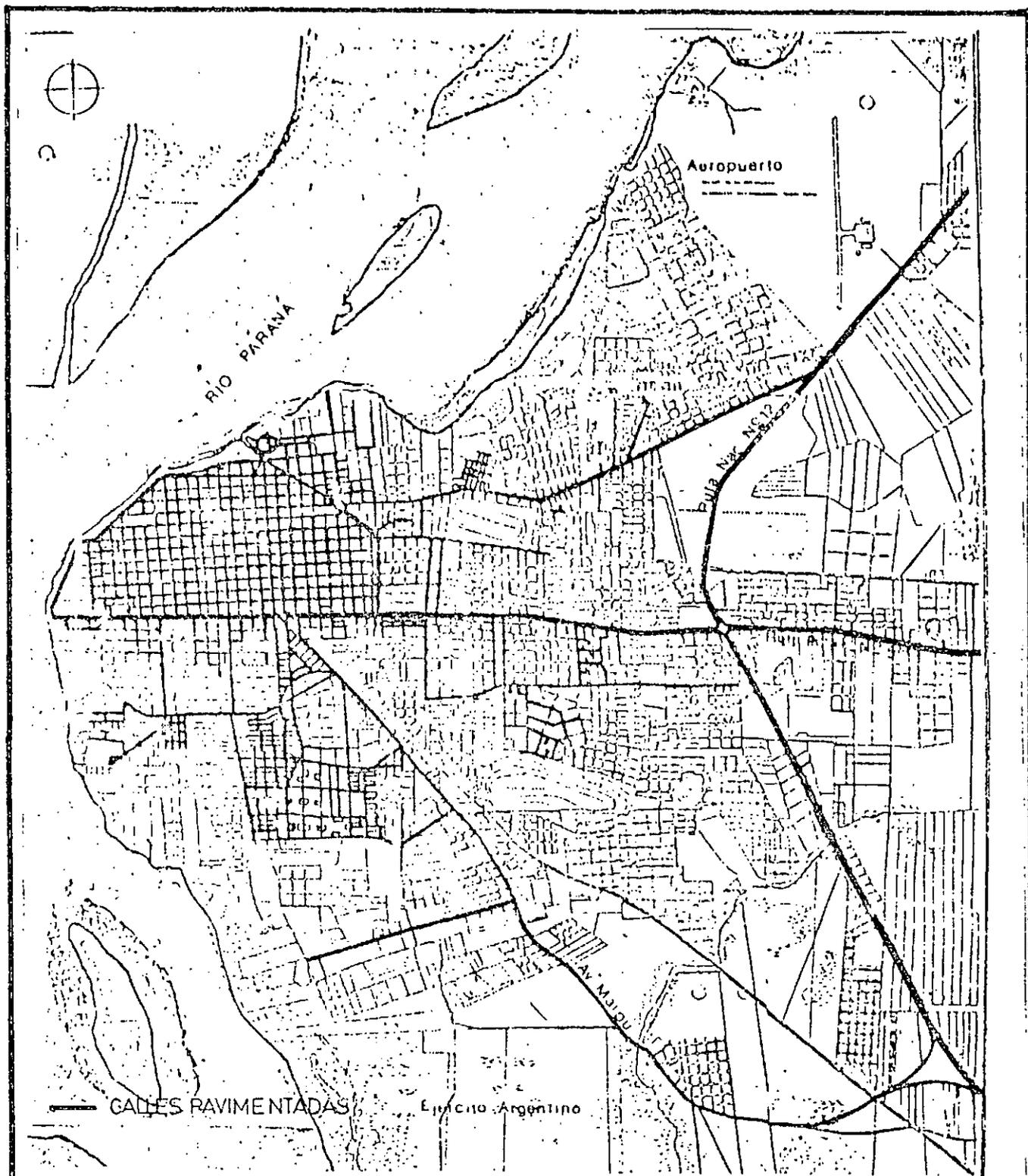
<p>Estudio del Impacto Territorial, Ambiental y Económico de la HIDROVIA PARANA-PARAGUAY en la Provincia de CORRIENTES</p>	<p>Estructura Urbana Ciudad de CORRIENTES</p> <p>Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Municipalidad de CORRIENTES</p>	<p>PLANO N° 19</p>
--	---	------------------------



Estudio del Impacto
 Territorial, Ambiental
 y Económico de la HIDROVIA
 PARANA-PARAGUAY en la
 Provincia de CORRIENTES

Infraestructura - Densidad.
 Ciudad de CORRIENTES
 Fuente Municipalidad de CORRIENTES

PLANO N°
 20



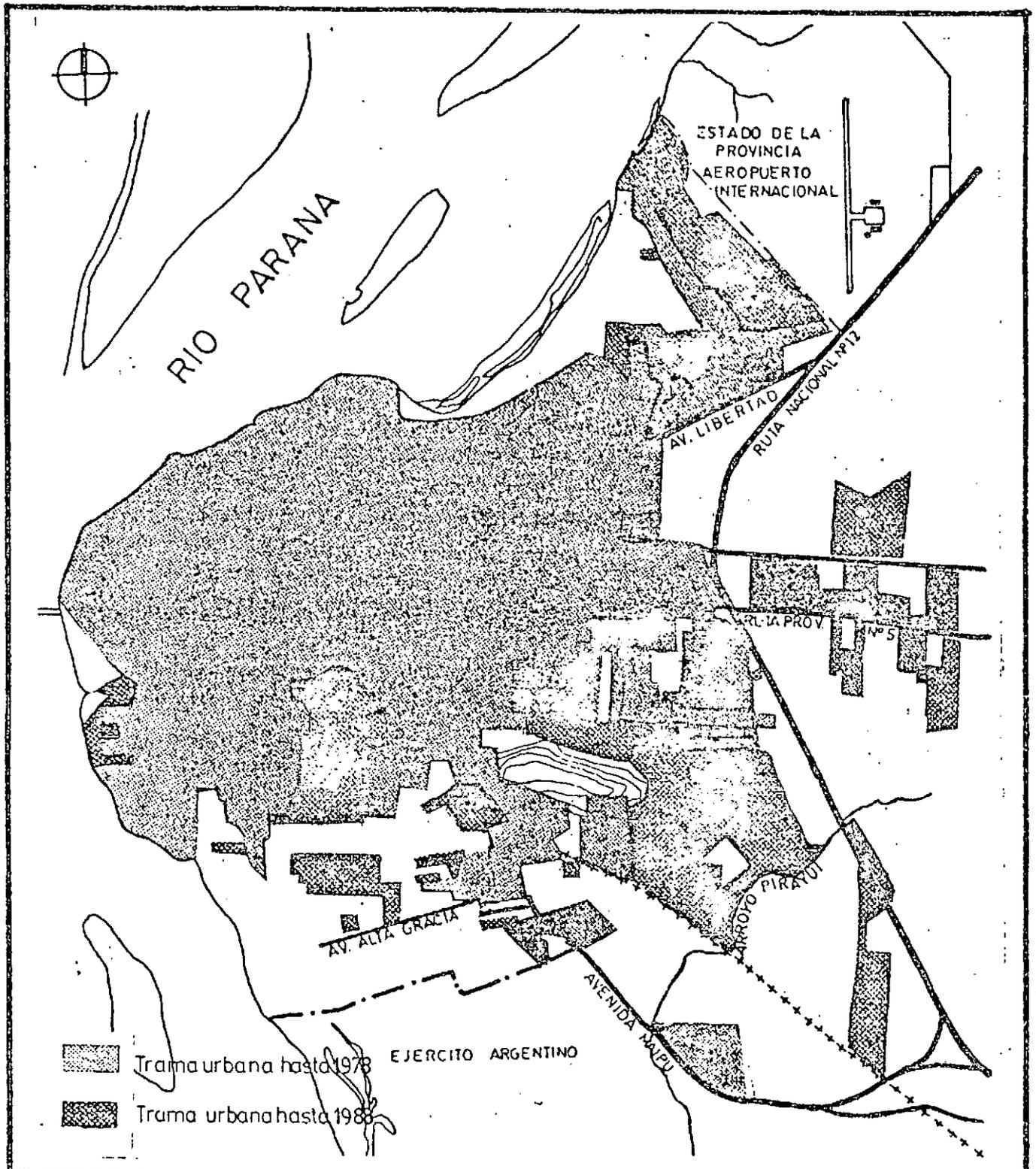
Estudio del Impacto
Territorial, Ambiental
y Económico de la HIDROVIA
PARANA-PARAGUAY en la
Provincia de CORRIENTES

Pavimento Ciudad de CORRIENTES

Fuente: Municipalidad de CORRIENTES

PLANO N°

21



Estudio del Impacto
Territorial, Ambiental
y Económico de la HIDROVIA
PARANA-PARAGUAY en la
Provincia de CORRIENTES

Evolución Urbana 1978 / 1988

Ciudad de CORRIENTES

Fuente: Municipalidad de CORRIENTES

PLANO N°

23

El área central polariza la infraestructura, los servicios, el equipamiento, generando una atracción sobre la población de mayores ingresos que prefiere fijar su residencia donde dispone del equipamiento y los servicios necesarios.

Esta Área central (estimada en 70 Ha), concentra los edificios en altura y es asiento del casco histórico. Polariza las actividades comerciales, principal factor económico y principal fuente de empleos junto con la administración pública, generando un transporte cuyo destino exclusivo es el área central.

Esta situación conlleva a una concentración peatonal y vehicular que supera la capacidad del sector y genera congestión de vehículos y público. El puerto está en proximidades de esta área centro.

Existe una desordenada ocupación de las tierras vacantes linderas, no siempre acompañadas por el equipamiento comunitario y la infraestructura necesaria (Plano Pavimento-Infraestructura). Existe una faja de tierra intermedia carenciada, sin infraestructura y servicios dentro de la cual persisten importantes extensiones de tierra vacante.

Esta situación se ve favorecida, entre otras causas, por la ordenanza que autoriza el loteo urbano en tierras rurales. Existen así grandes sectores de vacíos urbanos y gran cantidad de manzanas construidos, de baja ocupación afectadas por bajos niveles de equipamiento y servicios de condiciones sanitarias en deterioro creciente. Parte de esta ocupación urbana corresponde a asentamientos espontáneos en áreas sin infraestructura de servicios, que ocupan tierras fiscales (nacionales, provinciales, municipales) o privadas sin urbanizar, próximas a conjuntos habitacionales existentes y cuyas posibilidades de conexión a las redes con recursos propios es casi nula.

De acuerdo a los datos censales, las viviendas particulares ocupadas en 1980 eran 37.646 viviendas, con un índice de 4,70 habitantes por vivienda. En 1991 el número aumentó a 61.812 viviendas (4,17 habitantes por vivienda). El porcentaje de incremento fue del 64,20%, valor que refleja el esfuerzo oficial sostenido por resolver este déficit en la ciudad capital. Así en 1980 el porcentaje de viviendas entre 5 y 20 años era del 69% y los propietarios de sus viviendas constituían el 65%. Respecto de sus condiciones sanitarias el 73,6% de las viviendas tenían agua de la red (datos Indec 1980).

Estos indicadores ya señalaban el peso relativo de los conjuntos habitacionales dentro de la función residencial en la ciudad

La implantación de los grandes conjuntos habitacionales se realiza en la periferia, en sitios a veces desconectados de la red vial que concentra algunos edificios en altura y altas densidades. Existe una escasa actividad industrial, concentrada en pocos establecimientos industriales.

La actividad constructiva se limita a la iniciativa privada cuando el propietario edifica con sus propios medios su casa o comercio (generalmente en planta baja) y la iniciativa estatal a través de conjuntos habitacionales (operatorios del Banco Hipotecario Nacional) cuya política de realización ha variado a través del tiempo, sobre todo en lo que respecta a las dimensiones de los lotes y la provisión de infraestructura.

En síntesis, nos encontramos frente a una situación habitacional deficiente con una demanda creciente no satisfecha aún. Con asentamientos espontáneos con deficientes condiciones de habitabilidad, con un mercado inmobiliario deprimido que no podrá, en las condiciones actuales, absorber una demanda creciente de vivienda y equipamiento, posible impacto de la Hidrovia en la ciudad. Por otra parte, la actividad constructiva oficial ha reducido notablemente su actividad quedando por definir cuales serán las futuras políticas de vivienda que adoptará el gobierno y su distribución en el territorio nacional.

El crecimiento de la ciudad reconoce límites de índole funcional y natural. Dentro de las restricciones de índole funcional podemos mencionar en la dirección N-E entre la Ruta Nacional Nº 12 y el río Paraná el Aeropuerto Gobernador Piñeyro como un freno con una imposible alternativa de modificación y/o traslado.

La Ruta Nacional Nº 12 al E casi paralela al río Paraná, dada sus características y su flujo circulatorio, constituyen otro límite funcional a la expansión en esta dirección.

Hacia el sur, las instalaciones propiedad del Ejército Argentino entre el río y la Av. Maipú, también constituye un límite de crecimiento, que dadas las actuales condiciones tiene posibilidades de modificación, transformándose en una dirección "deseable" de desarrollo urbano sobre el borde ribereño.

Las limitaciones de índole natural son analizadas en los aspectos referidos a "La cuestión ambiental: Los asentamientos humanos y el medio natural".

El sistema circulatorio vial de vinculación regional está constituido por la Ruta Nacional Nº 12, ubicada al E de la ciudad y prácticamente paralela al río Paraná, límite de la ciudad. Se conecta al área urbana con:

- a) Un ingreso por la Av. Libertad que al ingresar se incorpora al sistema urbano y que se conecta con el área portuaria.
- b) Un ingreso desde el SE por la Av. Maipú que pasa por la Estación Ferroautomotor.

c) Conexión en la dirección E-O por la Ruta Nacional Nº 5 que remata en la cabecera del Puente Interprovincial General Manuel Belgrano, en los terrenos donde se hallaba la Estación del Ferrocarril General Urquiza y empalma con la Ruta Nacional Nº 16 a Barranqueras por dicho puente.

Esta obra implicó el traslado de la Estación al Área sur a la Estación Ferroautomotor, ubicada entre la Av. Maipú y Laguna Seca.

Esta decisión condicionó la posibilidad actual de inter-conexión ferroviaria-fluvial. También se descartó la integración del sistema ferroviario a través del puente entre ambas márgenes del río.

* *El sistema ferroviario*

Corrientes es terminal del Ferrocarril Urquiza. La situación descripta impide pensar en la posibilidad de conexión entre el sistema ferroviario y la Hidrovia. Respecto del circuito de carga, éste se realiza por la Ruta Nacional Nº 12 y por la Ruta Provincial Nº 5.

El estudio municipal propone circuitos alternativos de carga cuyos esquemas se adjuntan, pero que no reconozcan ninguna operación del puerto.

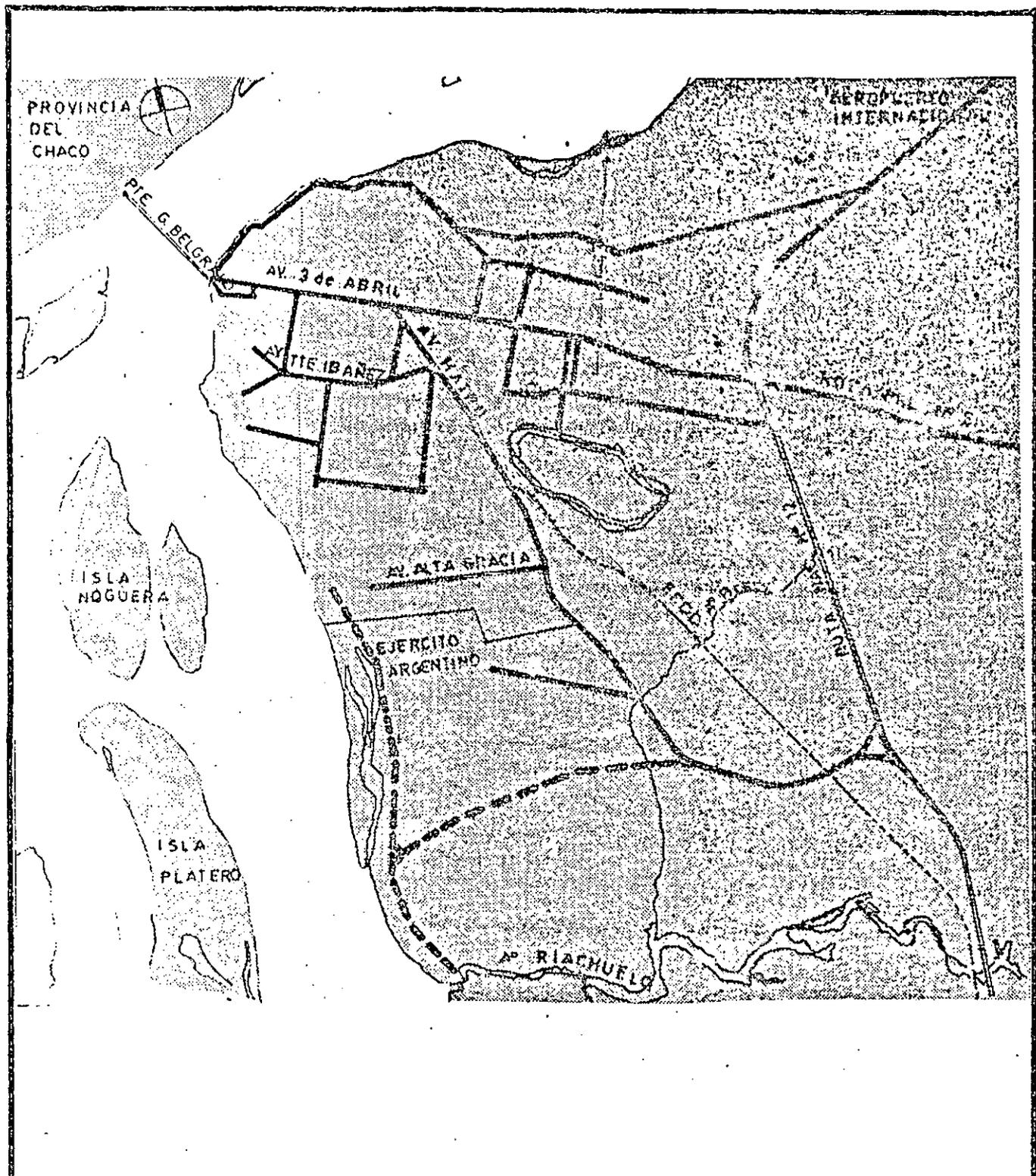
* *El puerto*

El puerto de Corrientes es un puerto de cabotaje, km 1208 del Río Paraná. Está ubicado en las proximidades del centro histórico de la ciudad y de su área central, área de mayor concentración de actividades. Por las condiciones naturales del Río Paraná no tiene restricciones de operación durante todo el año con 10 pies de calado, además tiene un amplio frente de maniobras.

Aguas abajo del muelle principal se desarrolló un atracadero para la operación de embarcaciones menores. El estado general de la infraestructura portuaria es bueno aunque que hay que hacer algunas reparaciones.

Este puerto ha ido perdiendo importancia respecto del movimiento de cargas a pesar de la capacidad potencial de su instalación. Sin embargo, las posibilidades de acceso y egreso de carga están muy limitadas pues para el acceso vial desde Ruta Nacional Nº 12 se usa el borde costero, actual vía de recreación y esparcimiento de la población. La ciudad ha avanzado hacia el puerto abrazándolo y limitando su capacidad operativa.

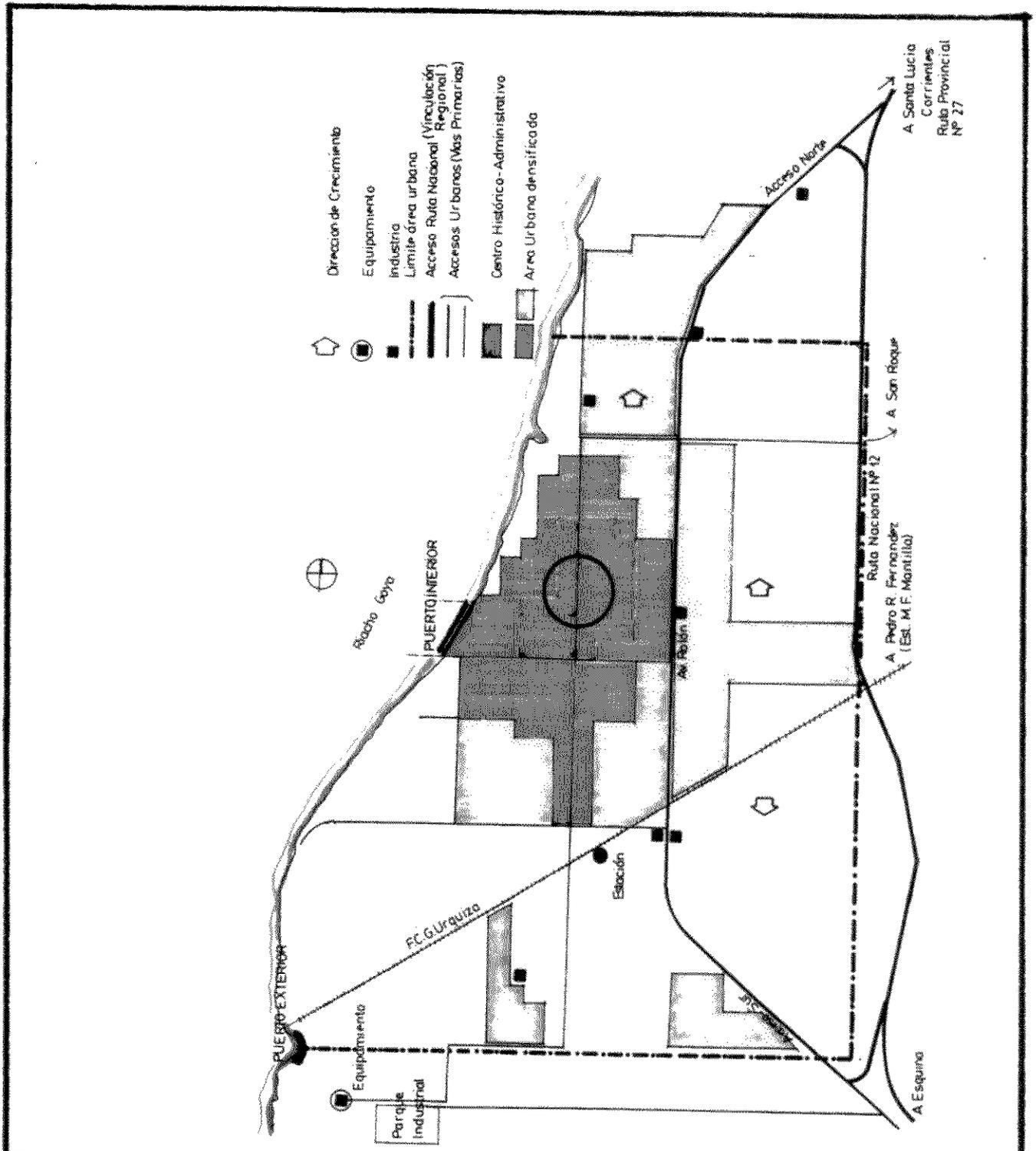
De todos los puertos que se encuentran en jurisdicción de la provincia de Corrientes es el único que posee personal para la administración y operación.



Estudio del Impacto
 Territorial, Ambiental
 y Económico de la HIDROVIA
 PARANA-PARAGUAY en la
 Provincia de CORRIENTES

Propuesta de Diagnóstico
 Urbano. Sistema de Carga.
 Ciudad de CORRIENTES
 Fuente: Municipalidad de CORRIENTES

PLANO N°
 25a

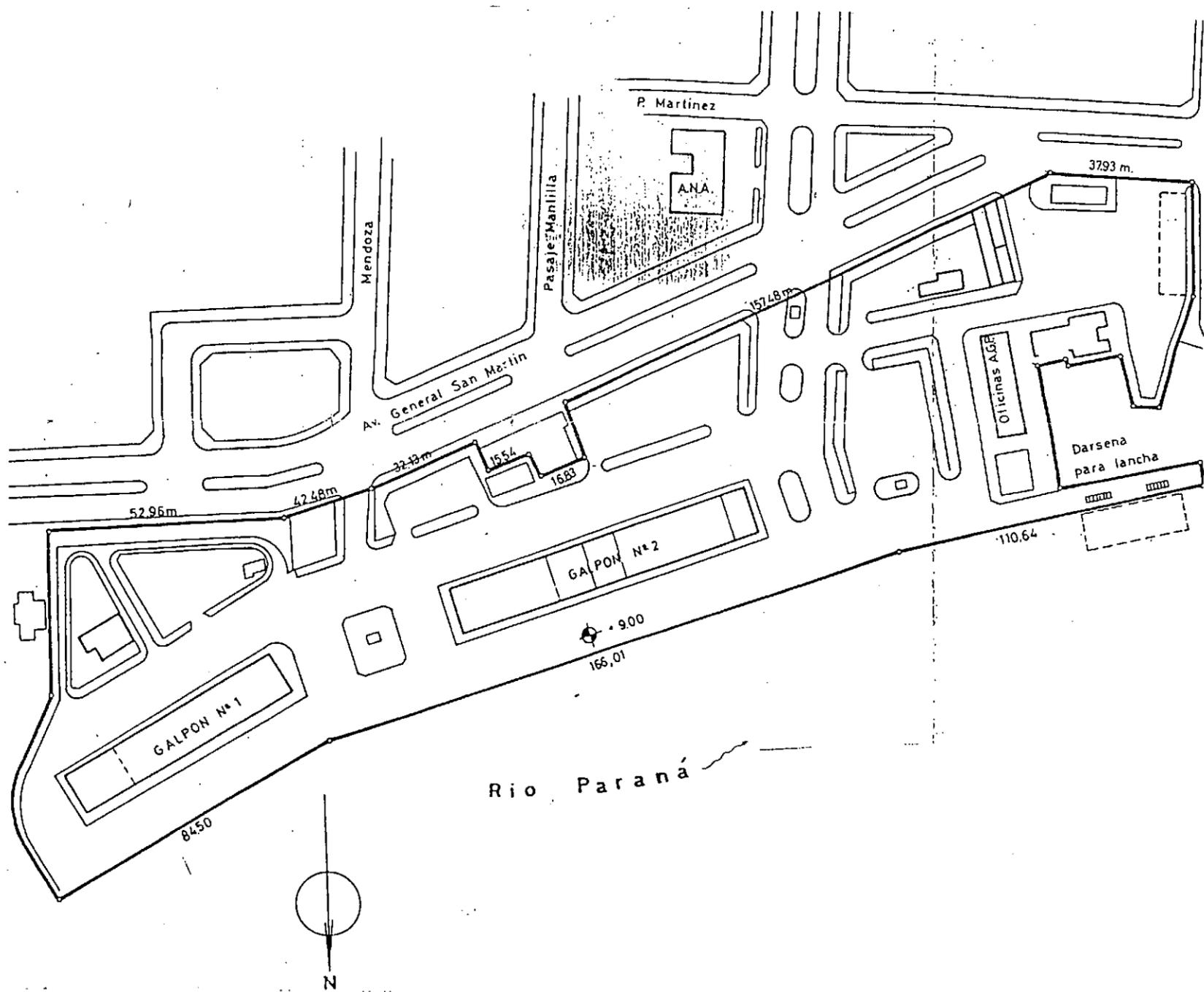
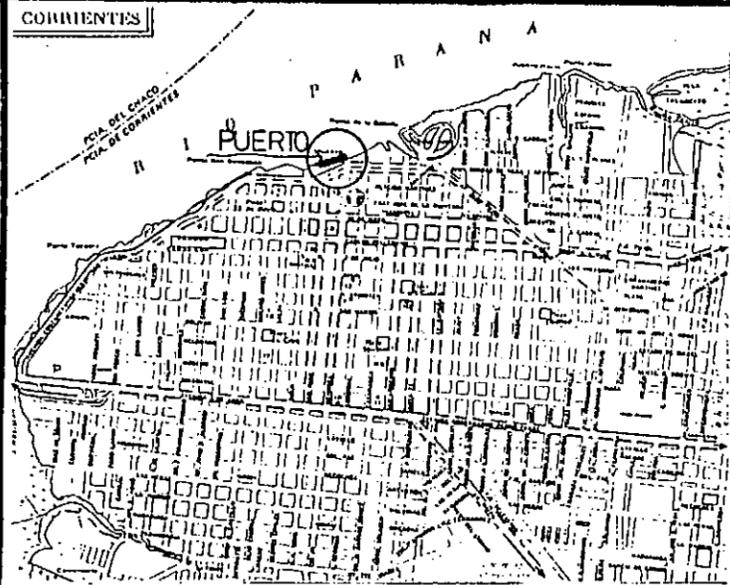


Estudio del Impacto
 Territorial, Ambiental
 y Económico de la HIDROVIA
 PARANA-PARAGUAY en la
 Provincia de CORRIENTES

**Estructura Urbana
 Ciudad de GOYA**

Fuente: Elaboración propia

PLANO Nº
26



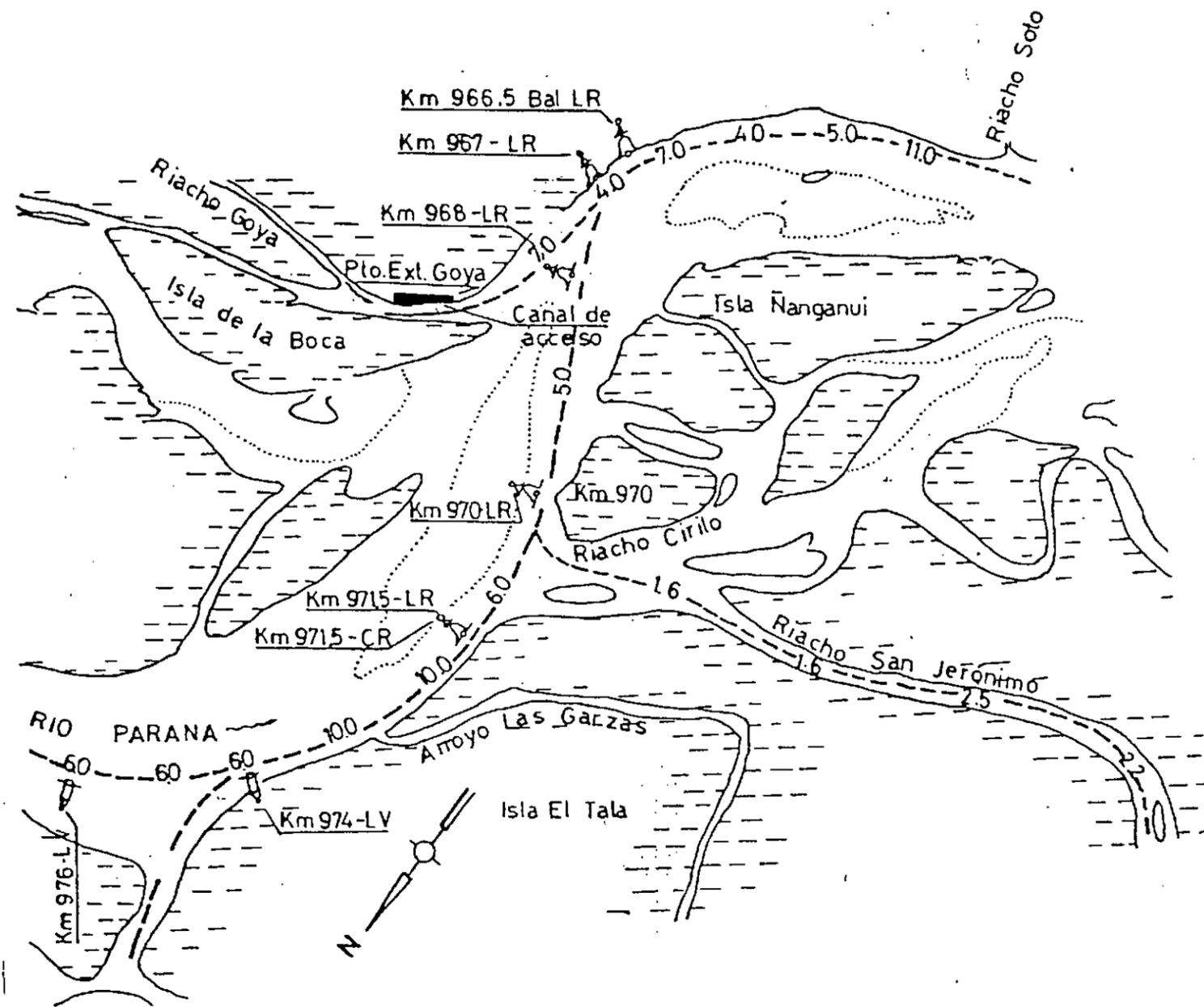
Estudio del Impacto
Territorial, Ambiental
y Económico de la HIDROVIA
PARANA PARAGUAY en la
Provincia de CORRIENTES

Zona PORTUARIA - Ciudad de CORRIENTES

Fuente : Dirección Nac. de Const. PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES

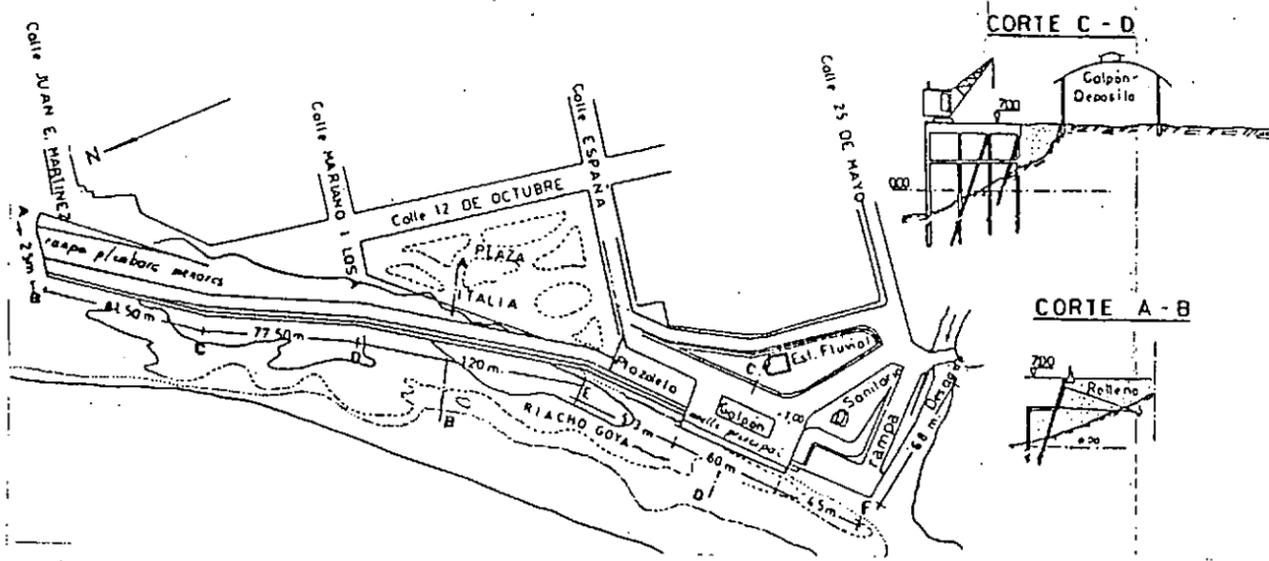
PLANO N°

24



NOTA: Profundidades al cero y en metros.

Acceso fluvial al Puerto Exterior de GOYA



Puerto Interior de GOYA

Estudio del Impacto
Territorial, Ambiental
y Económico de la HIDROVIA
PARANA PARAGUAY en la
Provincia de CORRIENTES

Zona PORTUARIA-Ciudad de GOYA

Fuente: Dirección Nac. de Const. PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES

PLANO N°

27

El espacio total que comprende el puerto de Corrientes se encuentra sobredimensionado para el uso exclusivo de actividades vinculadas al transporte fluvial, teniendo en cuenta las condiciones actuales y las perspectivas futuras.

La necesidad de lograr que la explotación del conjunto genere ingresos lleva a pensar que se podría aprovechar el espacio ocupado por sectores ociosos de este puerto, que podrían ser utilizado en otras actividades que no necesariamente tengan una relación directa con el transporte fluvial, por ejemplo actividades turísticas, deportivas, comerciales, etc.

Así se podría reutilizar el embarcadero para embarcaciones menores, la dársena para lanchas que genera y la playa de estacionamiento aledaña a la misma con funciones deportivas y turísticas.

Existen otras propuestas que integran al puerto con las funciones urbanas.

El diagnóstico urbano elaborado por la Municipalidad de Corrientes propone posibles localizaciones portuarias en el desarrollo costero con funciones: a) deportivas, b) de cabotaje fluvial, c) de desembarco de pesca comercial (ver Plano de Propuestas).

Sería conveniente aprovechar las instalaciones portuarias existentes a fin de ofrecer servicios a las embarcaciones que operen en el marco de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Sobre todo teniendo en cuenta la ventaja comparativa que ofrece este puerto respecto de otros de la región, específicamente en lo que hace a su ubicación y a la disponibilidad de los elementos necesarios en lo que se refiere a energía eléctrica, agua potable y combustible.

GOYA

Es la segunda ciudad en importancia dentro de la jerarquía provincial. Situada a una distancia de 216 km de la capital, su población alcanza, en 1991, los 56.720 habitantes, el 9,14% de la población provincial.

En los últimos 10 años creció un 19,67%. A pesar de su peso relativo dentro de la jurisdicción provincial, desde el punto de vista funcional, se desenvuelve como una ciudad media que atrae a la población rural circundante que luego se traslada a otras localidades mayores. Sin embargo ejerce una importante gravitación dentro del área sudoeste de la provincia de Corrientes, dedicada a la producción del tabaco y la ganadería.

Su estructura urbana se sintetiza en el esquema adjunto, siendo su característica la concentración del equipamiento y servicios en el área central más consolidada. El área urbana vacante se desarrolla entre los

accesos a la ciudad y la Ruta Nacional Nº 12, dirección hacia donde se expande la ciudad y en donde aparecen localizadas en forma extendida áreas de viviendas precarias. Las limitaciones de crecimiento de índole natural son analizadas en los aspectos referidos a la "cuestión ambiental: los asentamientos humanos y el medio natural".

Las actividades industriales están localizadas en forma dispersa en la periferia, en conexión con las vías primarias vinculadas al sistema vial regional.

En proximidades de la costa y del puerto exterior está radicado el parque industrial local.

Respecto a la situación habitacional según datos censales el número de viviendas en 1980 era de 10.471 viviendas particulares ocupadas con una relación de 4,52 habitantes por vivienda y en 1991 de 14.602 viviendas con 3,88 habitantes por vivienda ocupada. El número de viviendas creció 39,45%, valor mayor que el crecimiento poblacional.

En estas viviendas según el Censo Nacional de Población y Vivienda, serie C, 1980, el 70% de las viviendas eran tipo casa
el 26% ranchos
el 4% viviendas precarias.

Debemos señalar que según información gráfica del Instituto Provincial de la Vivienda de Corrientes aparecen importantes zonas de viviendas precarias en la actualidad, lo que hace pensar en un acelerado crecimiento de las mismas en el período 1980/91.

Respecto de su antigüedad, se considerará la edad entre 20 y 50 años como un límite razonable cercano a la renovación edilicia.

Las viviendas entre 20 y 50 años constituían el 33%
Las viviendas entre 5 y 20 años constituían el 67%

El régimen de tenencia indicaba que había un 63% de propietarios.

Respecto de la infraestructura de servicios, el 59% de las viviendas contaba con agua potable de la red, el 47% con cañería en el interior de la vivienda. La población servida por la red cloacal era del 6,57%.

Respecto de los equipamientos, según los estudios provinciales elaborados en 1980, Goya poseía 16 establecimientos de nivel primario, 9 de nivel medio y contaba con presencia del sector terciario y establecimientos de salud del nivel IV. Tenía instituciones sociales de nivel vecinal, profesional, empresarial, sociocultural y deportivo recreativas que permiten canalizar y estimular las inquietudes locales.

El equipamiento de la Administración Pública es completo y variado: representación del poder judicial, unidad regional de la policía provincial, cabecera de distrito de Empresas del Estado, etc. La municipalidad es de primera categoría.

Respecto del funcionamiento portuario es sede de la Subprefectura Naval y de una delegación de Aduana de 4ª categoría que facilita la navegación fluvial:

En general posee un alto nivel de equipamiento lo que significa una facilidad de producirse algún crecimiento resultado de la Hidrovía.

El sistema circulatorio vial de vinculación regional está constituido por la Ruta Nacional Nº 12 y su empalme con la Ruta Provincial Nº 27. Este sistema la vincula con las localidades de Santa Lucía, Bella Vista y Corrientes al Norte y con Esquina hacia el Sur.

Ingresa al área urbana a través de un sistema de distribución externo al área central, a través de los accesos Norte y Sur unidos en el sector urbano por la Av. Rolón. Este sistema se conecta al "puerto interior", hoy sin actividad de transferencia de carga, atravesando el área central por la calle 25 de Mayo.

La conexión con el "puerto exterior" distante a 13 km del anterior, se realiza en forma directa por un acceso por Ruta Nacional Nº 12, externo a la trama urbana.

Si bien el sistema de conexión regional es importante y hasta el presente se mantuvo externo al área urbana, sin interferir en su funcionamiento, habrá que ver que acontece si la expansión urbana se continúa en la actual dirección N-S.

** El sistema circulatorio ferroviario*

El Ferrocarril Urquiza, en el tramo Monte Caseros - Curuzú Cuatiá - Corrientes, se desvía en la Estación M.F. Mensilla hacia la ciudad de Goya.

Esta vía penetra en la dirección NE-SE con una estación ubicada en proximidades del área central. Antiguamente accedía al puerto un ramal cuyas vías han sido levantadas, de ahí que en las condiciones actuales no se pueda pensar en su conexión directa con la Hidrovía.

** El puerto*

La ciudad de Goya posee dos puertos: un puerto denominado interior y otro denominado exterior, distantes 13 km entre sí.

El primero de ellos está situado dentro del área urbana, en la margen izquierda del río Goya, km 980 del río Paraná.

La falta de calado de este riacho, la necesidad de dragados importantes, y el ingreso de cargas por el área urbana consolidada, limitan sus posibilidades de operación.

El "puerto exterior" está ubicado al sur del anterior, aguas abajo, km 967 del río Paraná, en la margen izquierda del riacho Goya, a 1 km del canal principal por donde ingresan las embarcaciones de hasta 10 pies de calado.

En las proximidades de su muelle principal se encuentra un atracadero de balsas muy deteriorado, que sirve de enlace con el puerto de Reconquista de la provincia de Santa Fe. Esta constituye una de las conexiones fluviales precarias con la vecina orilla.

El puerto de Goya no dispone de ningún tipo de utilaje, las operaciones de transferencia se realizan manualmente o con elementos móviles.

El puerto exterior ha ido perdiendo importancia en el movimiento de cargas. En la actualidad el Municipio posee un uso precario de sus instalaciones no habiendo tomado real participación en su explotación.

Las características físicas y de operación del puerto y la zona portuaria, sus perspectivas de reactivación y la potencial producción de carga que por él se derivaría, son analizadas en los capítulos correspondientes.

BELLA VISTA

Ubicada en las márgenes del río Paraná, se vincula con Corrientes, distante a 138 km, por medio de las Rutas Nacionales Nos. 12 y 27.

Es una ciudad de 21.291 habitantes en 1991, que manifiesta desde 1970 una fuerte dinámica de crecimiento poblacional con valores de 23,90% en el período 1960/70, 34,82% entre 1970/80 y 49,63% entre 1980/91. Este último decenio duplicó la tasa 1960/70 manifestando una creciente pujanza, proceso diferente a las otras localidades en el país.

Esta situación es producto del desarrollo económico de la región y de su producción frutihortícola procesada en la ciudad en su parque industrial.

Su estructura urbana se sintetiza en el esquema adjunto.

La planta amanzanada en forma de cuadrícula ortogonal se extiende entre la Ruta Provincial Nº 27 y el borde ribereño. El área centro está en

proximidades de la costa, su expansión en esta dirección ha abrazado el sector portuario.

Con respecto a su situación habitacional, según datos censales el número de viviendas en 1980 era de 3.238 viviendas particulares ocupadas (4,42 habitantes por vivienda) y en 1991 creció a 5.282 viviendas (4,03 habitantes por vivienda). Incremento considerable del 63% de su stock. Las características de estas viviendas era en 1980, último dato obtenible, la siguiente:

- el 78% de las mismas son casa o departamento
- el 14% ranchos
- el 5% vivienda precaria.

Respecto de su antigüedad se considera la edad entre 20 y 50 años como un límite razonable cercano a la renovación edilicia. El porcentaje de viviendas entre 20 y 50 años era del 36% y entre 5 y 20 años del 64%.

El régimen de tenencia manifestaba una alta proporción de propietarios, el 66%.

Estos datos indicarían que no se registran agudos déficits de vivienda que existe un crecimiento del stock habitacional dada la disminución de su relación habitantes/vivienda lo que señalaría la posibilidad de absorber cambios derivados de la Hidrovía.

Respecto de los equipamientos, según los estudios provinciales elaborados en 1980, Bella Vista poseía 7 establecimientos primarios, 7 de nivel medio y un equipamiento en salud nivel IV. La administración pública provincial tiene representación judicial y la Municipalidad es de primera categoría.

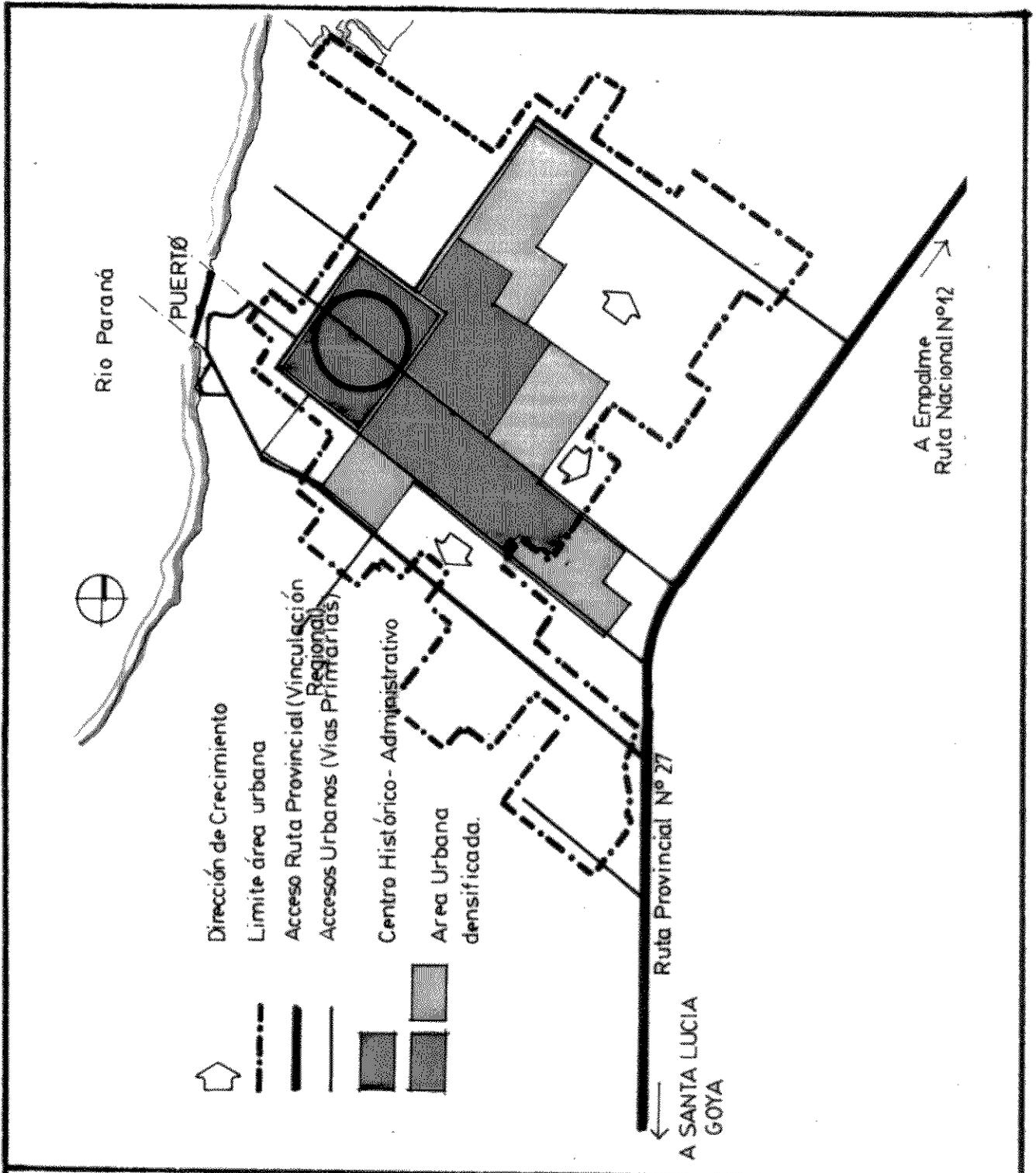
Con relación al funcionamiento portuario tiene un destacamento de la Prefectura Naval y un resguardo de Aduana.

La dirección de crecimiento de esta ciudad manifiesta limitaciones de índole natural que son analizadas en los aspectos referidos a "la cuestión ambiental, los asentamientos humanos y el medio natural".

El sistema circulatorio vial de vinculación regional ingresa a la ciudad desde la ruta distante a 1 km y se conecta al puerto pasando por el área urbana más consolidada.

Posee un desarrollo considerable de calles pavimentadas que permiten la circulación intraurbana en diversas direcciones.

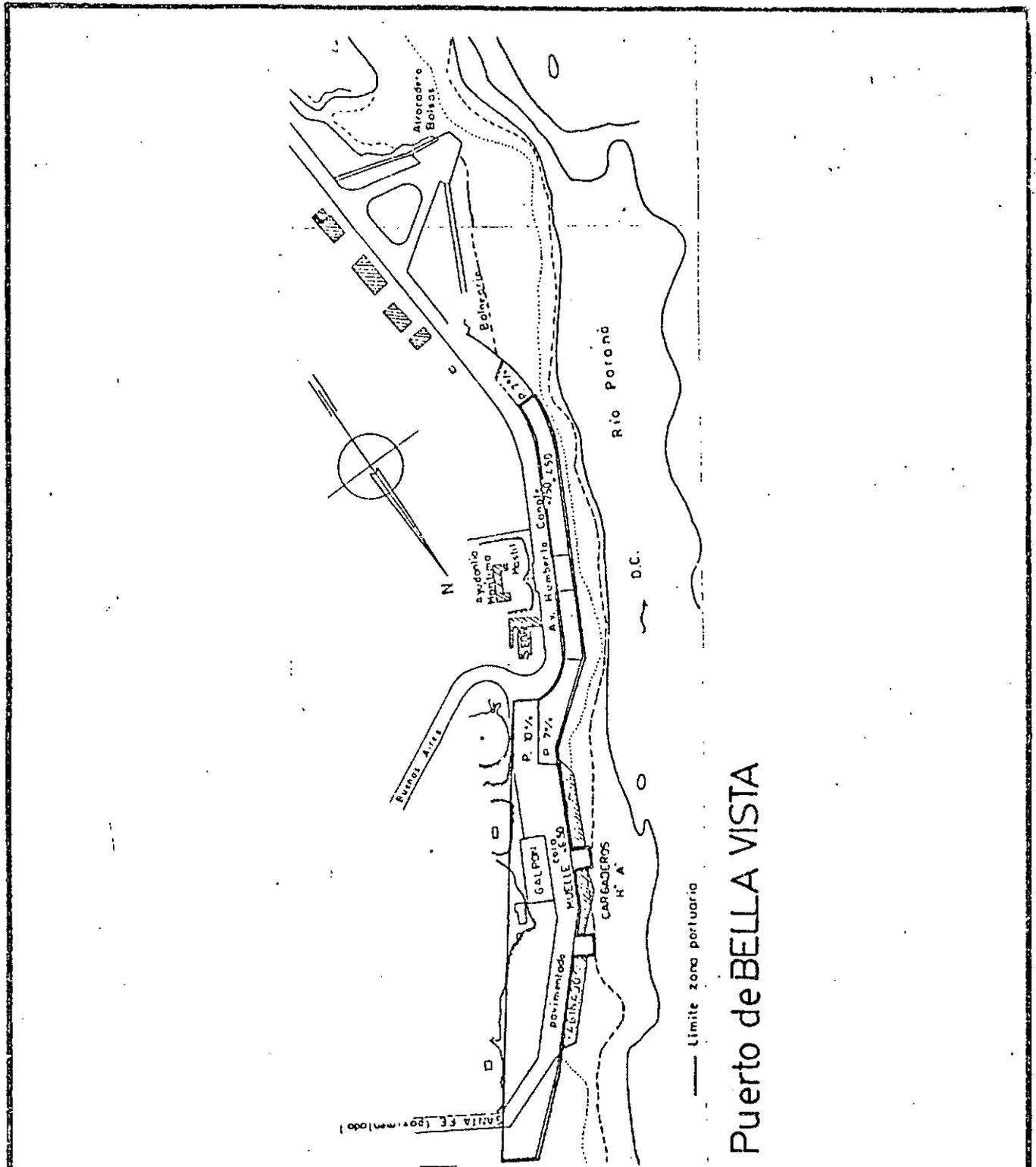
No posee sistema ferroviario, situación que limita la transferencia de carga al sistema vial.



Estudio del Impacto
 Territorial, Ambiental
 y Económico de la HIDROVIA
 PARANA-PARAGUAY en la
 Provincia de CORRIENTES

Estructura Urbana
Ciudad de BELLA VISTA
 Fuente : Elaboración propia

PLANO Nº
28



Puerto de BELLA VISTA

Estudio del Impacto
Territorial, Ambiental
y Económico de la HIDROVIA
PARANA-PARAGUAY en la
Provincia de CORRIENTES

Zona Portuaria
Ciudad de BELLA VISTA

Fuente: Direccion Nac. de Const. PORTUARIAS Y
VIAS NAVEGABLES.

PLANO N°
29

* El puerto

Está ubicado en la margen izquierda del río Paraná, km 1057. Es operable durante todo el año con calado superior a los 10' pies, con facilidad de maniobra.

A pesar de su actividad económica actual y potencial, este puerto no tiene operación de transferencia de carga.

En la zona portuaria, ubicada entre las calles Santa Fe y Buenos Aires, está construido un atracadero para el transporte de vehículos entre las localidades de Bella Vista (Corrientes) y Puerto Ocampo (Santa Fe), constituyendo una conexión fluvial entre ambas provincias.

Este puerto, al igual que otros puertos correntinos, perdieron importancia en el movimiento de cargas estando en la actualidad inactivo a pesar de que en su área de influencia se produce una carga factible de ser transportada por agua (madera y cítricos).

EMPEDRADO

Si bien esta es una localidad pequeña de 5.746 habitantes que por su jerarquía es de escasa relevancia en el sistema urbano provincial, se realiza aquí una breve reseña de sus características físicas: a) por estar dentro del área de influencia inmediata de la ciudad de Corrientes con quien podría articularse funcionalmente, b) por las condiciones de su puerto y c) por las posibilidades de intercambio con el sistema ferroviario existente.

Situada a 54 km de Corrientes, Empedrado tiene en 1991: 5.746 habitantes con 1.614 viviendas. Es una localidad de débil crecimiento; con una planta urbana muy extendida y casi totalmente vacante. Tiene un equipamiento medio, acorde a su jerarquía.

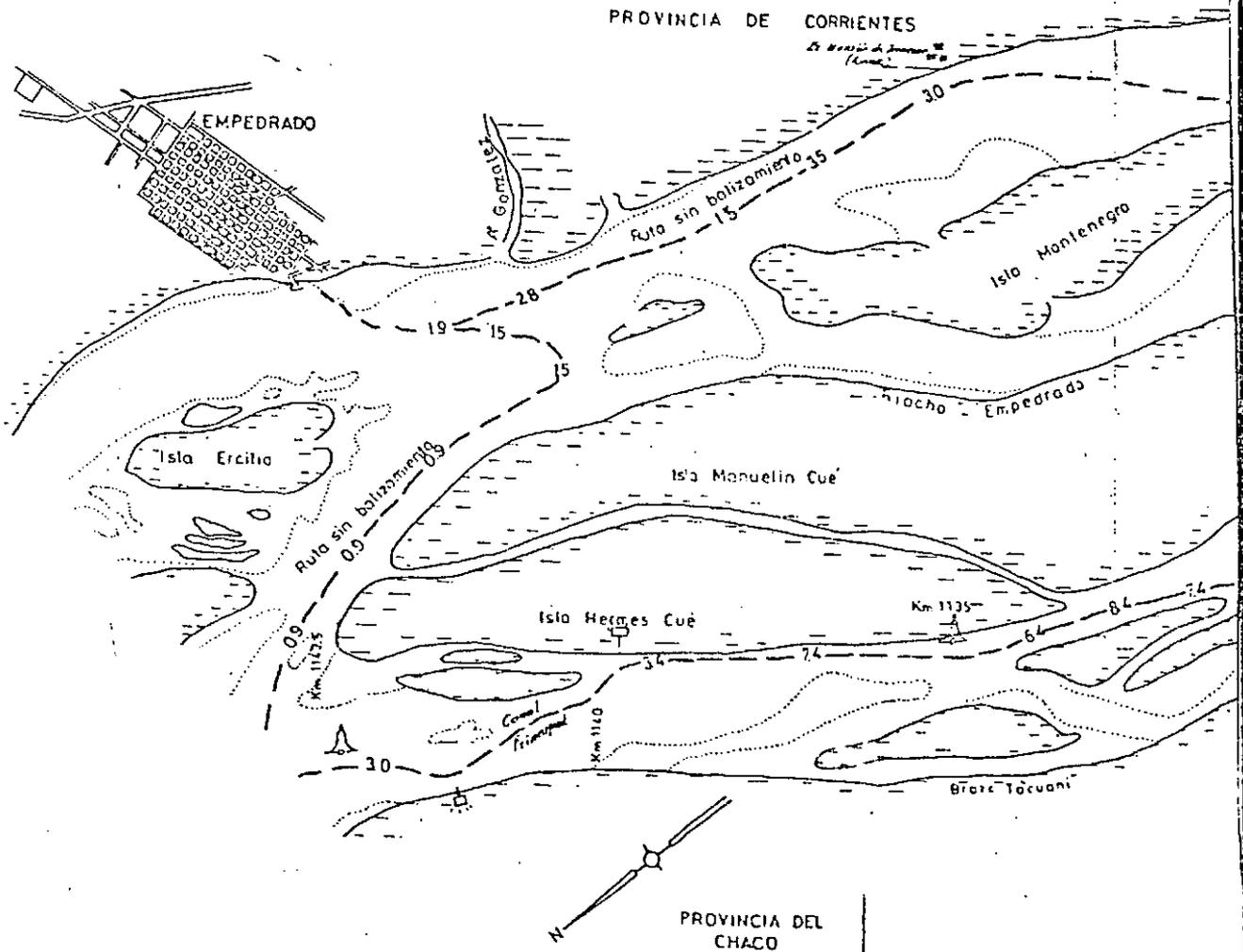
Como ya mencionáramos su importancia radica en las condiciones naturales de su puerto, km 1140 del Río Paraná y en la existencia de un ramal ferroviario.

Se accede a este puerto, hoy inactivo, a través de un canal secundario del Río Paraná que requiere balizamiento. En condiciones normales del Río Paraná se puede operar con embarcaciones de hasta 10 pies de calado durante todo el año.

Para la navegación es más conveniente el canal que se desarrolla paralelamente a la ribera próxima a la localidad de Empedrado que le brinda excelentes condiciones de navegación.

BALIZAMIENTO DE Km 1132 a Km 1144

PROVINCIA DE CORRIENTES



Acceso Fluvial al Puerto de EMPEDRADO

Estudio del Impacto
Territorial, Ambiental
y Económico de la HIDROVIA
PARANA-PARAGUAY en la
Provincia de CORRIENTES

Zona PORTUARIA
Ciudad de Empedrado

Fuente : Dirección Nac. de Const. PORTUARIAS
Y VIAS NAVEGABLES.

PLANO N°

30

Su vinculación con el sistema regional (Ruta 12) se realiza mediante una calle urbana de 1,5 km pavimentada en condiciones razonables de circulación pero que atraviesa toda la ciudad.

A escasa distancia del puerto, hacia el este se encuentran las vías ferroviarias, cuya conexión al puerto resultaría relativamente simple y de bajo costo.

Según el informe de la Subsecretaría de Recursos Hídricos Provincial, su reactivación sería de interés provincial.

ESQUINA

Esta ciudad está ubicada en la margen izquierda del Río Paraná, a 329 km de Corrientes. Su población alcanza los 13.475 habitantes en 1991: creció el 29,70% el último decenio.

Su estructura urbana se sintetiza en el esquema adjunto.

El amanzanamiento ortogonal implantado en el terreno sin adecuación a las condiciones naturales del área está limitado por el borde fluvial y la traza de la Ruta Nac. Nº 12.

Posee una extensa área subocupada, con baja densidad.

Su rol funcional preponderante es el de servicio de las actividades rurales de su entorno.

Con respecto a su situación habitacional la información censal registraba en 1980: 2.374 viviendas (4,38 habitantes por vivienda) y en 1991: 3.686 viviendas (3,66 habitantes por vivienda). El crecimiento del stock habitacional ha sido considerable: el 55%.

Según datos censales de 1980,

- el 76% de las viviendas era de tipo casa
- el 18% ranchos
- el 6% viviendas precarias.

Las viviendas entre 20 y 50 años de edad constituían el 43,5%
entre 5 y 20 años el 56,5%.

El régimen de tenencia indicaba el 62% de propietarios.

Respecto de la infraestructura de servicios, el 58% de las viviendas contaba con agua corriente potable de la red.

Respecto de los equipamientos la ciudad cuenta, según datos de la provincia a 1980, con 5 establecimientos de nivel primario, 4 de nivel secundario, y presencia del nivel terciario. Las instalaciones de salud son de un nivel de complejidad IV. Posee una organización social de representación vecinal, de recreativa y de servicios acorde a su jerarquía.

La Administración Pública Provincial tiene características similares a las de Bella Vista. La Municipalidad es de primera categoría.

A los efectos de su operatividad el puerto cuenta con un destacamento de la Prefectura Naval y carece de Aduana.

El sistema circulatorio vial de vinculación regional está compuesto por la Ruta Nacional Nº 12, que penetra por dos accesos a la trama urbana conectándose con el área portuaria que está cercada por el crecimiento de la ciudad. Carece de instalaciones ferroviarias.

* El puerto

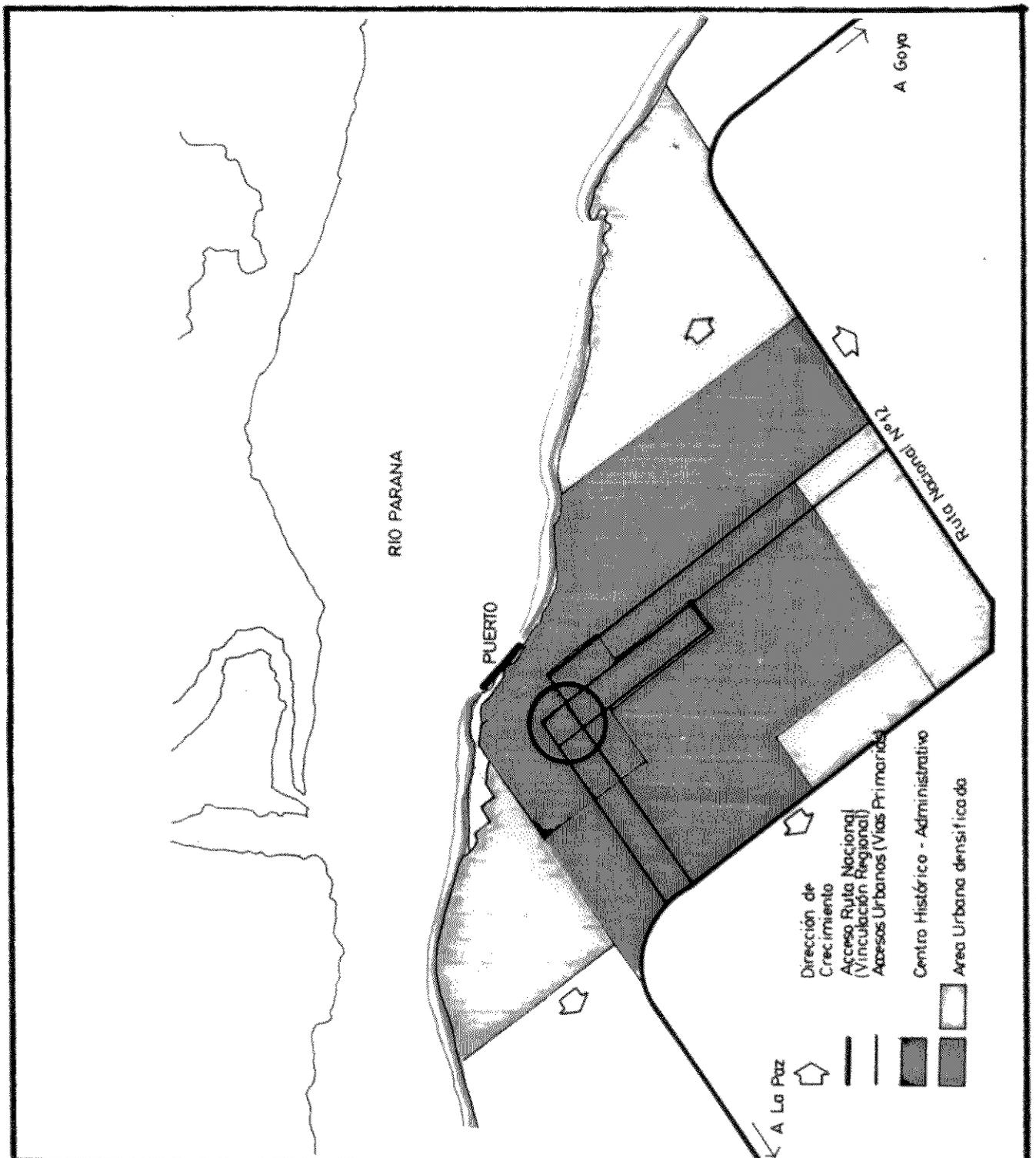
Está en la margen izquierda del río Corrientes (km 853 del río Paraná).

Como consecuencia de que el río Corrientes está separado del canal principal del río Paraná por una planicie inundable, la conexión entre ambos se realiza por un canal artificial de unos dos kilómetros de longitud con un desarrollo perpendicular a la dirección del escurrimiento, lo cual produce una permanente sedimentación y requiere un dragado continuo. Esta situación conjuntamente con la política de transporte a nivel nacional hace que este puerto esté inactivo desde hace aproximadamente 15 años.

Es un puerto de difícil operación que necesita de dragado. Las operaciones de carga y descarga son preponderantemente manuales. Encerrado por la ciudad carece de comunicación fluida con el sistema interregional.

Es de destacar que la zona portuaria quedaría totalmente bajo el agua como consecuencia de la construcción de las obras correspondientes al Cierre Sur del Paraná Medio.

Respecto de las posibilidades actuales y potenciales de generación de carga en su hinterland este tema se analiza con los aspectos económicos del presente estudio, aunque parece poco probable lograr una reactivación a corto plazo.



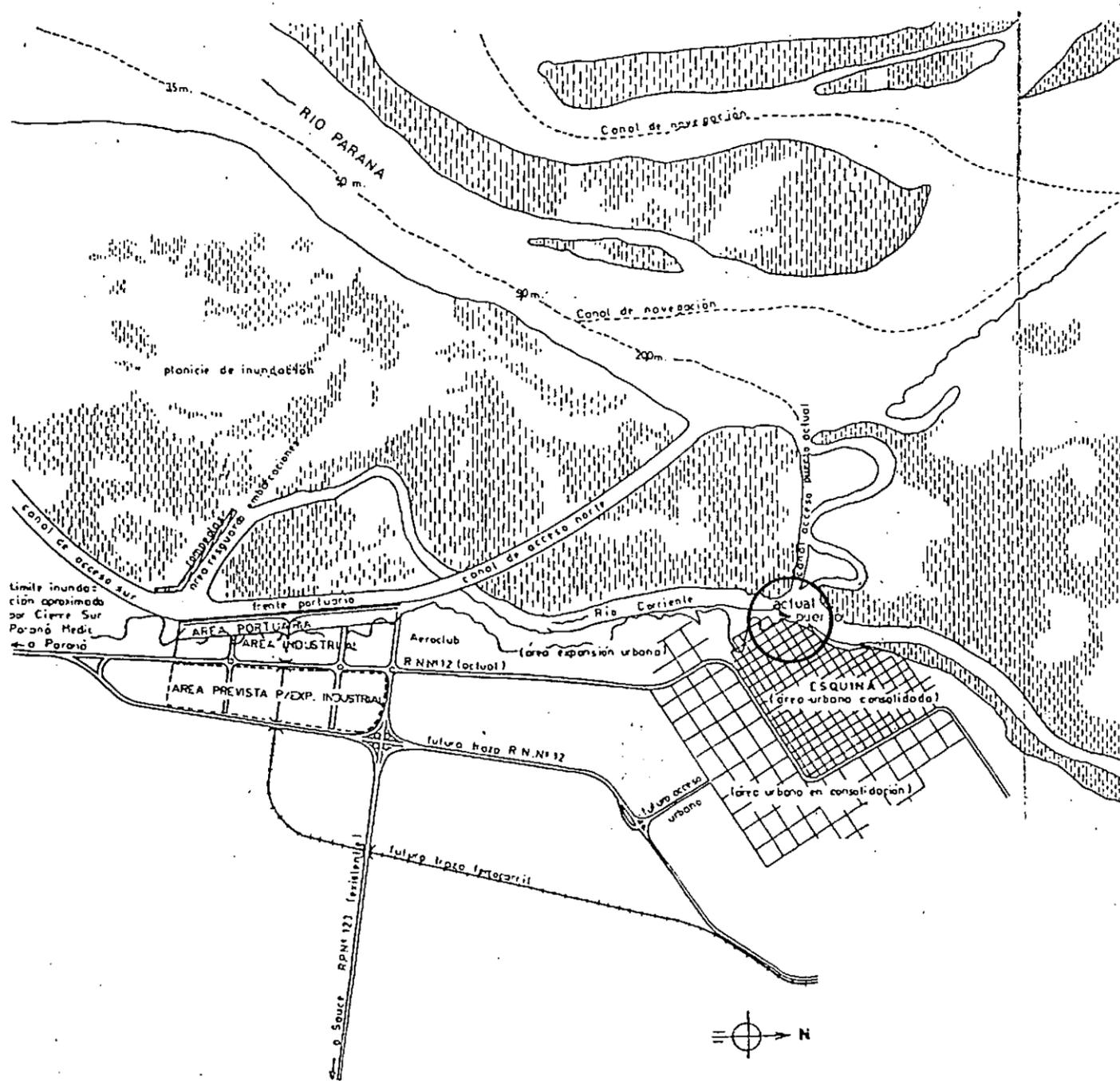
Estudio del Impacto
Territorial, Ambiental
y Económico de la HIDROVIA
PARANA-PARAGUAY en la
Provincia de CORRIENTES

Estructura Urbana. Ciudad de ESQUINA

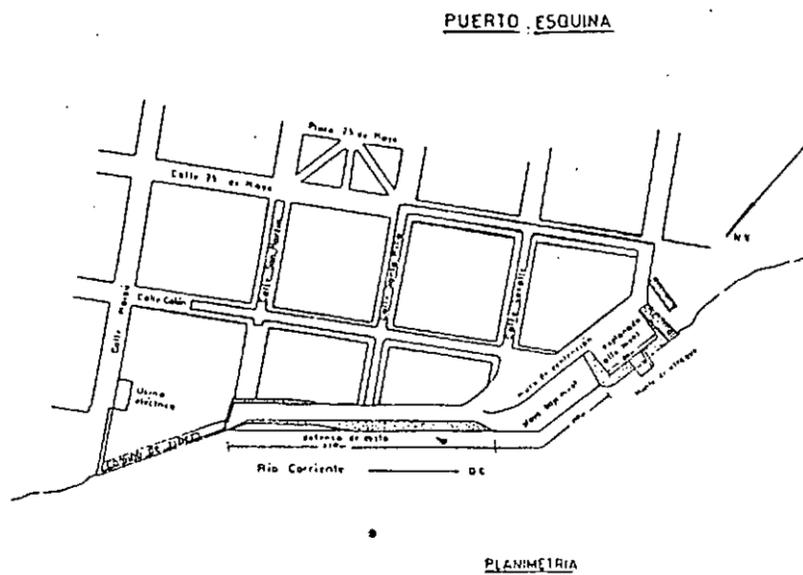
Fuente: Elaboración propia

PLANO N°

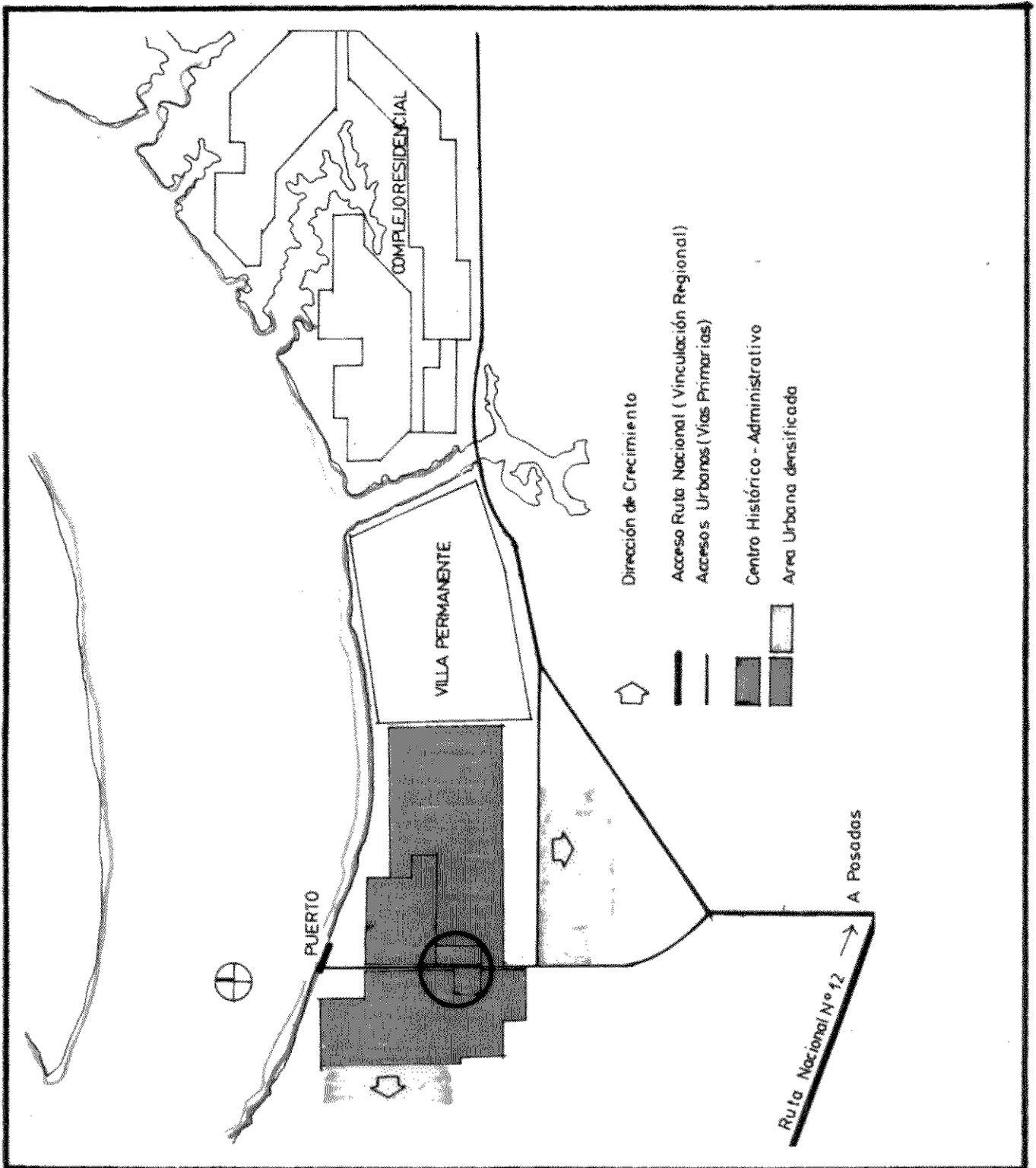
31



Emplazamiento y Acceso al Puerto de ESQUINA



Zona PORTUARIA



Estudio del Impacto
Territorial, Ambiental
y Económico de la HIDROVIA
PARANA-PARAGUAY en la
Provincia de CORRIENTES

Estructura Urbana Ciudad de ITUZAINGO

Fuente: Elaboración propia

PLANO N°

33

ITUZAINGO

Esta ciudad está ubicada en márgenes del río Paraná, frente al rápido Apipé. Distante a 230 km de Corrientes, su acceso se realiza por la Ruta Nac. Nº 12, que la une con Misiones, la proximidad con la ciudad de Posadas y la falta de caminos y actividades en el interior provincial correntino, hacen que tenga una fuerte relación con Posadas y con el Paraguay.

Esta ciudad ha sufrido un fuerte impacto derivado de la construcción, aún inconclusa, del complejo hidroeléctrico y de riego de Yacyretá Apipé.

Su población varió del siguiente modo:

1970	1980	Variación 1970/80	1991	Variación 1980/91
3.421	8.687	53,93%	17.136	97,26%

Los estudios correspondientes preveían un crecimiento poblacional máximo estimado al año 2000 de 23.000 habitantes con una población compuesta por:

- . población del pueblo
- . población de la Villa Permanente con familias del personal, técnicos y administrativos de la obra
estimado en 1.800 hab.
- . una población de obreros mientras dure la obra de 1.800 hab.
- . una población de los habitantes de las islas y
aledaños que debía ser realojada al ejecutarse las
obras de embalse estimada en 3.000 hab.

La importancia y la jerarquía de este núcleo en la región ha ido creciendo en función de su expansión planificada.

Las características físicas de su emplazamiento, condicionadas por la proximidad con los esteros del Iberá y la costa, actuaron sobre el trazado espontáneo de la planta urbana que se extiende linealmente sobre la franja costera del Paraná y predefinen sus direcciones de expansión.

En esta localidad se diferencia el casco de la ciudad primitiva de Ituzaingó de 140 Ha, que posee un amanzanamiento ortogonal con un parcelamiento irregular y de baja ocupación donde se mezclan las funciones productivas y de servicio con las residenciales. Se observa una mayor concentración de uso administrativo e institucional en el sector que llamamos área centro.

Este desarrollo se continúa en la Villa Permanente y las obras que conforman el proyecto planificado del Ente Binacional Yaciretá.

Respecto de la situación habitacional el hecho de que esta localidad forme parte de un proyecto planificado mayor, produjo consecuencias que modificaron las condiciones naturales y de crecimiento espontáneo.

Así, por ejemplo, el Censo de Población y Vivienda 1980 señalaba que existían 1.741 viviendas (con una relación de 4,96 habitantes por vivienda) y en 1991 se registraron 7.732 viviendas (3,6 habitantes por vivienda). El incremento 1980/91 fue del 171%, valor que distorsiona la situación local y que hace reflexionar respecto de su situación incierta, dada la discontinuidad de la obra y la situación laboral y económica en la que quedará la población cuando la misma se concluya.

Idéntica situación se produjo con el equipamiento, adecuado a la nueva población residente.

El sistema circulatorio vial de vinculación regional con la Ruta Nac. Nº 12, fue proyectado conforme a las necesidades del proyecto hidroeléctrico. Carece de sistema ferroviario.

El puerto

Esta área presenta dos puertos: el primero localizado en la ciudad, km 1455 del río Paraná, realizado para operar con embarcadero flotante.

El segundo puerto está aguas abajo, km 1454, pero no se encuentra operable.

Ambos puertos están frente al canal de navegación, teniendo asegurado un calado de 8 pies durante todo el año.

Es de prever que las condiciones portuarias y de navegabilidad mejorarán al completarse las obras del Complejo Hidroeléctrico de Yaciretá y pueda canalizar la producción de su área de influencia, tema analizado en particular en el enfoque económico.

2.3. Los medios de vinculación.

La vinculación entre las ciudades ribereñas y con su área de influencia se da a través de la Ruta Nacional 12 que bordea el Río Paraná. Esta ruta las vincula con la ciudad de Paraná hacia el sur y desde Corrientes Capital se relacionan con Resistencia en la dirección oeste y con la provincia de Misiones y sus localidades en la dirección este.

Este sistema registra diferentes flujos de tránsito entre las diferentes ciudades (Plano flujo de tránsito).

Las posibilidades de conexión y transferencia de la red vial y su carga transportada al sistema fluvial en cada localidad es diferente.

En todos los casos la Ruta Nacional 12 corre paralela a la ribera del Río Paraná con distancias promedios de 1 a 2 Km. Salvo en la Ciudad de Corrientes donde esa distancia supera los 10 Km. El ingreso al puerto se realiza a través de las vías de acceso a la ciudad que se prolongan hacia el puerto, atravesándola. Goya es la única de las localidades analizadas que posee una conexión directa entre la Ruta Nacional 12 y el Puerto Exterior independiente de la trama urbana edificada actual.

El sistema ferroviario tiene una traza diferente pues para conectarse con las localidades sobre el Río Paraná atraviesa la Provincia en dirección NO - SE con un ramal desde Monte Caseros y luego en M. F. Mantilla se vuelve a derivar en dos ramales, uno hacia Empedrado y Corrientes y otro hacia Goya, sin vincular las localidades ribereñas entre sí, pero relacionándola con el área productiva provincial.

Sólo existirían posibilidades de conexión entre la hidrovía y el ferrocarril Urquiza en las ciudades de Corrientes, Empedrado y Goya. En Corrientes, la estación ferroautomotor en proximidades de Laguna Seca, alejada del puerto y con un área construida como barrera de separación impide pensar en una conexión entre ambos sistemas.

Empedrado, en proximidades de Corrientes, es una pequeña localidad con mayores posibilidades de conexión dada la escasa distancia que habría que salvar para unir ambos sistemas.

En Goya el ramal que accedía a las vías fué levantado, en las actuales condiciones no es posible pensar en una conexión directa.

En síntesis, en las condiciones actuales, existen pocas posibilidades de conexión ferrocarril hidrovía. Sin embargo en relación con los sistemas de vinculación y las posibilidades que brinda para una efectiva integración regional propuesta por el Mercosur, el sistema ferroviario y su interconexión con los sistemas viales podría resultar de interés provincial.

El sistema fluvial y los puertos correntinos tienen situaciones diferentes en sus características físicas, de operación y mantenimiento, en la carga transportada y en la forma de vinculación con los sistemas circulatorios y con la ciudad. En general los puertos de Corrientes a pesar de sus buenas condiciones naturales de navegabilidad no tienen movimiento de carga y están prácticamente fuera de servicio. Inclusive la función de transporte de pasajeros, de importancia social, que les diera origen, está hoy desactivada.

Respecto de la jurisdicción AGP transfirió los puertos de su jurisdicción en forma de cesión de uso con carácter precario y gratuito a las Municipalidades que no concretaron ninguna acción sobre los mismos.

Sin embargo, de acuerdo a la información suministrada por la Provincia de Corrientes, existe una política portuaria provincial orientada desde 1985 a lograr la transferencia de los puertos de AGP al ámbito provincial y aumentar su actividad. La transferencia se realizó en los puertos de Esquina, Goya, Bella Vista, Empedrado, Corrientes, Itatí, Ita Ibaté e Ituzaingó sobre el río Paraná.

En Capital, para su administración tiene previsto crear una Sociedad con participación del Estado Provincial, del Municipio y de los sectores privados a fin de autofinanciar su operación.

Los demás puertos serán transferidos a los Municipios propendiendo a que se produzcan implementaciones de sociedades semejantes a las mencionadas en Corrientes. En todos los casos las posibles funciones a desarrollar con poca inversión y aprovechando la infraestructura existente mejorada es la de transporte de pasajeros, turismo, esparcimiento, pesca, etc. Permitiendo el intercambio local entre los diferentes puertos.

Respecto del transporte aéreo a pesar de tener instalaciones de diferente tipo en las diversas localidades el que registra mayor volumen de operaciones, es Corrientes y Goya. De todos modos, la carga a granel transportada por la hidrovía es incompatible con el tipo de carga aérea, de ahí que este medio no ha sido considerado en particular.