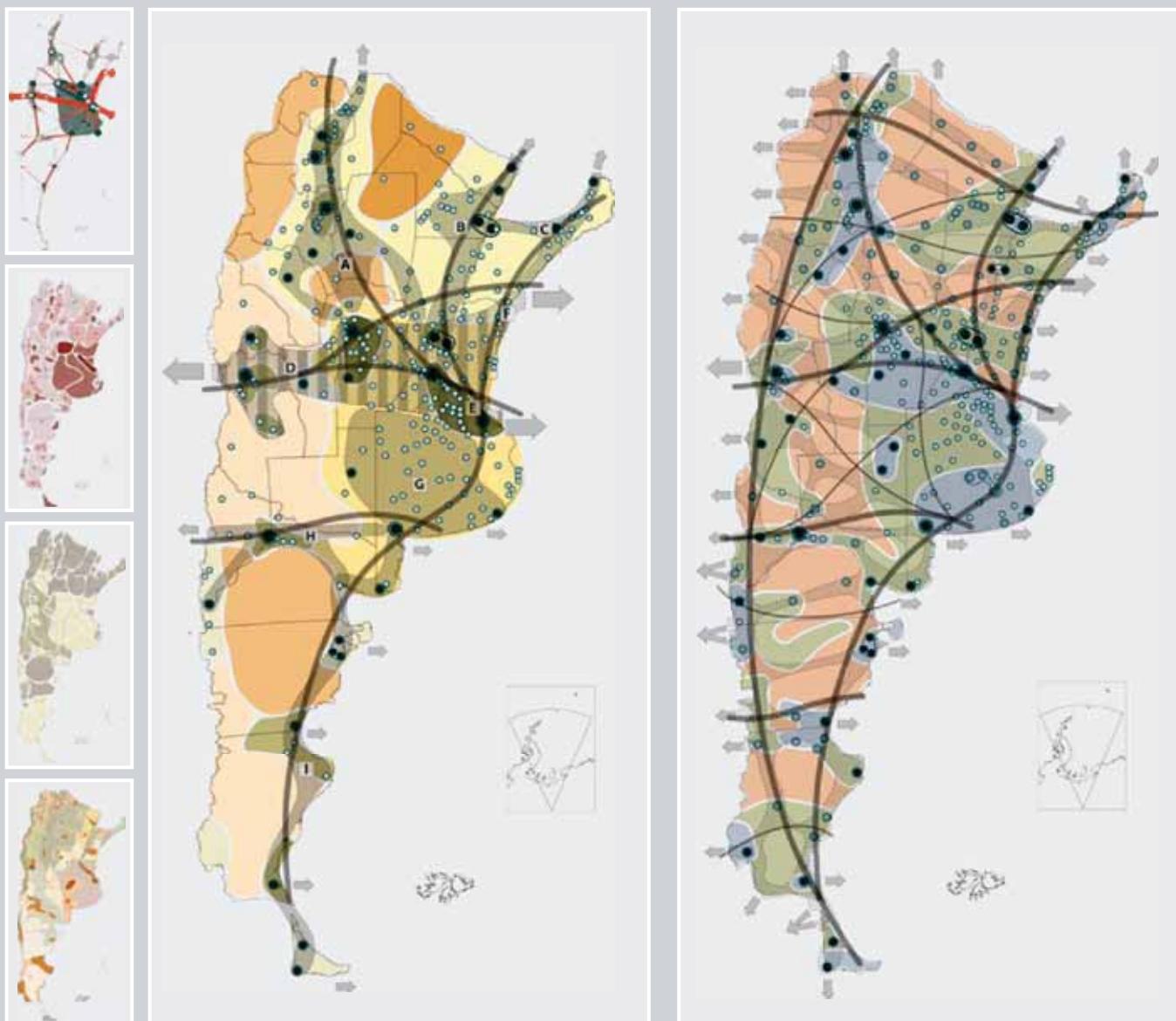


Avance 2008

1816-2016 ARGENTINA DEL BICENTENARIO PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL

Proceso de construcción conducido por el Gobierno Nacional, mediante la formación de consensos, para el despliegue territorial de la inversión pública.



REPÚBLICA ARGENTINA
Poder Ejecutivo Nacional
Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios

PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL

**1816-2016 ARGENTINA DEL BICENTENARIO
PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL**

DISEÑADO POR

DISEGNOBRASS

Tel.: (54 11) 4553 5135 / 4551 3994

db@disegnobrass.com

www.disegnobrass.com

IMPRESO EN

IMPRESORA ALLONI S.R.L.

en el mes de febrero de 2008

Avenida Regimiento de los Patricios 1630, C1266AAP, Barracas, Buenos Aires, Argentina

Tel./Fax: (54 11) 4301 4183 / 4302 5866 / 1160

ventas@alloni.com.ar

www.alloni.com.ar

El material incluido en esta publicación puede ser reproducido total o parcialmente, ya sea con medios mecánicos o electrónicos, siempre que se cite la fuente y el autor del mismo.

ISBN Nº 978-987-23585-2-5

Avance 2008

1816-2016 ARGENTINA DEL BICENTENARIO PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL

Proceso de construcción conducido por el Gobierno Nacional,
mediante la formación de consensos, para el despliegue territorial
de la inversión pública



AUTORIDADES

PRESIDENTA DE LA NACIÓN
Dra. CRISTINA FERNANDEZ DE KIRCHNER

MINISTRO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS
Arq. Julio Miguel DE VIDO

SUBSECRETARÍA DE COORDINACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN
Lic. Roberto BARATTA

SUBSECRETARÍA LEGAL Y TÉCNICA
Dr. Rafael LLORENS

SUBSECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE LA INVERSIÓN PÚBLICA
Arq. Graciela OPORTE

SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS
Ing. José Francisco LOPEZ

SECRETARÍA DE ENERGÍA
Ing. Daniel Omar CAMERON

SECRETARÍA DE TRANSPORTE
Ing. Ricardo Raúl JAIME

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Arq. Lisandro SALAS

SECRETARÍA DE MINERÍA
Ing. Jorge Omar MAYORAL



DRA. CRISTINA FERNANDEZ DE KIRCHNER PRESIDENTA DE LA NACIÓN

El trabajo que hoy se presenta y que llamamos Plan Estratégico Territorial, resume la tarea de reconocimiento y relevamiento de campo que llevó adelante el Gobierno Nacional junto con la totalidad de las provincias argentinas a partir del dictado del Decreto Nº 1824 de fecha 10 de diciembre de 2004, por el cual se creó, en el ámbito del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública.

Con la mirada puesta en un país en crecimiento e integrado regionalmente, se fue delineando una nueva organización territorial, que induce procesos de desarrollo sostenibles que posibilitan conjugar justicia en la distribución de los recursos y sustentabilidad ambiental en todo el territorio.

A partir de avanzar desde el año 2003 y en todo el país con una fuerte y decidida política de inversión en infraestructura como motor de la economía, se alcanzó una primera identificación de la dotación de infraestructuras y equipamientos necesarios para garantizar un desarrollo equilibrado, integrado y sustentable en el mediano y largo plazo.

Un país estabilizado social y económicamente como el nuestro, necesita ahora fortalecer el modelo de acumulación, de trabajo y de producción y que seamos todos partícipes del modelo de país que queremos y que nos permitirá insertarnos en el mundo.

Para ello, este plan de desarrollo del territorio servirá como base de reflexión y como herramienta para la construcción de un proyecto de país sólido en el que nos veamos todos representados. Como todo plan, este servirá sin duda para anticiparnos a las demandas de inversión en el territorio, las que se irán ponderando y ajustando de acuerdo a las acciones concretas que cada uno de ustedes promueva, desde el sector público o privado, debatiendo y trabajando en conjunto.

Cuando hablamos de reflexionar en tiempos del Bicentenario junto con los distintos sectores sociales, geográficos e institucionales, lo hacemos para impulsar el debate plural sobre temas estratégicos para el futuro de la Argentina. En este marco le asignamos un papel sustancial a la recreación de los vínculos entre el Gobierno Nacional y las Provincias, para construir un sólido Estado Federal que conjugue justicia en la distribución de los recursos y sustentabilidad ambiental a lo ancho del territorio nacional y que asegure las condiciones de gobernabilidad democrática para nuestro país.

Si mantenemos claro el rumbo y somos conscientes de que nuestro proyecto de país implica la actitud de creer en nuestras propias fuerzas, creer en nuestras ideas y creer en nuestra gente, sabremos que lo hecho hasta ahora es lo que nos permite emprender juntos lo que falta.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Cristina Fernández de Kirchner".

Dra. CRISTINA FERNANDEZ DE KIRCHNER
Presidenta de la Nación

ARQ. JULIO DE VIDO
MINISTRO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL,
INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS



Las diferencias y los desequilibrios territoriales en nuestro país no son producto del azar o de un cambio repentino, sino que responden a un proceso de formación histórica. La emergencia de áreas periféricas u olvidadas es una antigua deuda que debemos asumir y transformar. Esta es la razón que nos lleva a propulsar un nuevo ordenamiento territorial que nos conduzca a una Argentina más equilibrada, más integrada, sustentable y socialmente justa, constituyéndose en un eje central de nuestra política.

Con la intención de avanzar hacia ese nuevo modo de organización del territorio hemos rescatado herramientas olvidadas que, empleadas por el Estado, pueden generar el cambio. Nos referimos específicamente a la planificación. Si bien no se trata de un instrumento novedoso, cayó en desuso a partir de la concepción neoliberal que otorga al mercado el rol de único asignador eficiente de recursos.

En base a estos lineamientos y a partir del reconocimiento de los desequilibrios territoriales, se presentó durante el año 2004 la “Política Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial”, plataforma a partir de la cual se elaboró el Plan Estratégico. Su desarrollo procurará que comience a dibujarse, sobre el mapa argentino, un nuevo diseño del territorio que se torne visible cuando nuestra Patria cumpla su bicentenario. Con voluntad política, el apoyo del pueblo y la planificación apuntamos a consolidar el nuevo Proyecto Nacional.

En la formulación del plan realizamos algunas revisiones conceptuales que vale la pena poner en claro. Veníamos de una década donde se entendía que “invertir” era vender el patrimonio del Estado Nacional. Para este Gobierno invertir es ejecutar las obras que no están hechas –o mejorar aquellas que ya están– para ponerlas al servicio de la sociedad, del desarrollo de la economía argentina, del bienestar del pueblo.

También nos alejamos de la postura vigente en los ‘90 que afirmaba que la obra pública era un gasto público improductivo. Como decíamos, para nosotros hacer obras es invertir, generar empleo, brindar lugar a políticas de inclusión social y permitir la creación de infraestructuras necesarias para el bienestar popular.

Es esta concepción la que nos lleva a procurar que en las contrataciones se ponga especial énfasis para que los materiales a utilizar sean fabricados en el país, pues ello potencia nuestra industria y significa trabajo para los argentinos, mejorando su calidad de vida. De este modo se multiplica el impacto directo de la infraestructura.

También hay otra recomendación central: fomentar la sensibilización social para la protección del ambiente. El plan fue formulado con una alta sensibilidad por el medio, sin perder de vista las metas fijadas con las Naciones Unidas en los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

Finalmente, el último eje sobre el que se apoya el Plan Estratégico tiene que ver con el respeto a nuestra organización como una República Federal. El plan fue realizado con esta fuerte impronta, ya que las propias provincias aportaron a la definición de los modelos correspondientes.

Tenemos claro que el desarrollo de la infraestructura debe estar fundado en estos principios, procurando mejorar la integración en general, pero principalmente saldando la deuda histórica con aquellas zonas consideradas periféricas que fueron excluidas de los modelos productivos anteriores. Es necesario incorporarlas, transformarlas y brindarles todas las posibilidades acorde a su potencial para revertir el estado de injusticia al que han estado confinadas.

Desde la gestión del Estado estamos dispuestos a poner todo nuestro esfuerzo para concretar el plan que presentamos. Esta oportunidad resulta también útil para convocar a pequeños y grandes inversores a contribuir con estos propósitos. Estamos convencidos que el desarrollo de la infraestructura implica una inversión rentable a la vez que se comporta como uno de los principales motores de nuestra economía.

Además, el cumplimiento del plan implica un cambio cultural que debemos transitar todos los argentinos. Es una experiencia muy rica que rescatamos de nuestra historia, de los tiempos en que realizábamos planes quinquenales. Aquellos no solo fueron reconocidos por quienes los elaboraron, sino que en cada lugar de trabajo, en cada escuela, cada alumno, cada trabajador tenía una copia del plan y sabía exactamente qué rol debía cumplir para llevar adelante los objetivos fijados.

He aquí nuestro desafío. Rescatar la planificación como el instrumento indispensable en el camino hacia una Argentina equilibrada e integrada, sustentable en lo ambiental y socialmente justa.



Arq. JULIO DE VIDO
Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios

INTRODUCCIÓN

ARQ. GRACIELA OPORTO

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

Promover el desarrollo equitativo del territorio es hoy un desafío para gran parte de los gobiernos latinoamericanos que cuentan con representatividad de las mayorías populares; mayorías excluidas del esperado “derrame” de las recetas que –basadas en la lógica económica neoliberal– estuvieron vigentes en el último cuarto del siglo XX. Así como el Consenso de Washington se reconoce como hito para la generalizada puesta en marcha de políticas de ajuste estructural ancladas en el paradigma de la época, hoy el escenario geopolítico regional marca un nuevo hito, determinado por la presencia de gobiernos que han expresado su oposición a dichas políticas. Este escenario da cuenta de la generación de un nuevo paradigma que reconoce dos vectores fundamentales: el impulso al crecimiento económico con soberanía política, asentado en el proceso de integración regional como plataforma de inclusión en la economía global y la implementación de políticas que promuevan procesos de desarrollo sostenible, lo cual sintetiza los conceptos de equidad social y sustentabilidad ambiental de los territorios nacionales.

La dinámica generada por el proceso de globalización y ajuste estructural de las últimas décadas en la Argentina ha tenido una diversidad de efectos, positivos y negativos. Entre ellos se evidencia un notable cambio en las estructuras productivas que como consecuencia de la apertura de los mercados se fueron adecuando a las demandas contemporáneas y una también notable ruptura social expresada en la ampliación de la brecha entre indicadores de la calidad de vida de los habitantes ricos y pobres del país. Esta situación –expresión unívoca de la relación no lineal entre crecimiento y desarrollo– provocó a nivel territorial la agudización de sus problemas históricos, manifestándose un aumento en los niveles de deterioro y desigualdad distributiva entre las diferentes regiones del país. Mientras la brecha que separaba las áreas dinámicas y las áreas marginales se amplió, desaparecieron las incipientes relaciones de complementariedad entre regiones y se agudizó un proceso de urbanización anárquico en torno a las grandes ciudades.

Estos fenómenos estuvieron asociados a un generalizado cuestionamiento a la planificación territorial, vinculado a la tesis de que el mercado garantizaría la mayor eficiencia en la asignación de recursos y a la dificultad de las estructuras tradicionales de planeamiento para adecuarse a los nuevos retos. En nuestro caso esta es una de las ex-

plicaciones del hecho de que desde el estamento público –Nacional, Provincial y Municipal– no se hayan podido consolidar políticas de ordenamiento y desarrollo territorial sostenibles y de largo plazo. Por el contrario, la dotación de infraestructura y equipamiento que acompañó los ciclos de crecimiento económico fue gestionada en forma discontinua, basada en procesos de toma de decisión disociados y/o ligados a necesidades del mercado. Esto provocó la sobreutilización o subutilización de recursos naturales; la generación de conflictos ambientales y territoriales; la inequidad en la asignación de recursos públicos para distintas regiones y la consecuente disminución de la calidad de vida en vastas regiones del territorio nacional.

El Gobierno Nacional ha expresado desde el año 2003 un especial interés en revertir esta situación, hecho que se ratifica en la orientación política que ha sustentado su accionar hasta la fecha, íntimamente ligado a la necesidad de revertir la crisis heredada y afianzar en adelante el crecimiento económico del país. Es, en este marco, que el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios a través de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, ha puesto en marcha un plan cuyo objetivo es la identificación de la dotación de infraestructuras y equipamientos que son necesarios para garantizar el desarrollo equilibrado, integrado, sustentable y socialmente justo de la Argentina para el mediano y largo plazo. Se trata de un desafío que implica replantear la manera tradicional de proyectar las inversiones en el territorio, lo cual hace necesario establecer ciertas premisas como punto de partida.

En primer lugar, entender que si bien la infraestructura no representa en sí misma una garantía de desarrollo, constituye un elemento básico para promoverlo y sostenerlo en la medida en que se articule con políticas y proyectos vinculados a las dimensiones social, económica y ambiental de cada territorio. Esto significa, que es necesario reconocer a la infraestructura, el desarrollo socioeconómico, la sustentabilidad ambiental y la estructuración espacial del territorio, como un complejo interactivo que apunta al desarrollo integral de cada región.

En segundo lugar y en estrecha relación con lo antedicho, que es necesario vincular las miradas sectoriales sobre la infraestructura –el transporte, la energía, el agua potable, las telecomunicaciones, etc.– que han atendido históricamente a demandas coyunturales o se han

planificado sin considerar su efecto recíproco. Dicha práctica debe ser reemplazada por una interpretación integral de sus efectos, enmarcada en la planificación de su despliegue en el territorio. Esto supone asimismo superar lo que fue práctica generalizada en el pasado decenio: la construcción de la obra pública como resultado de la lógica del mercado que respondió en forma preponderante a la rentabilidad económica de las inversiones por sobre su interés social.

Y en tercer lugar, asumir que el desarrollo de cada región del país debe basarse en sus características particulares, en sus fortalezas y potencialidades, razón por la cual las estrategias para impulsarlo deben reflejar los lineamientos definidos por los gobiernos provinciales y locales respectivos, en tanto responsables del destino de las comunidades que representan.

Por último, estas premisas reflejan dos principios rectores de la política del actual Gobierno Nacional: el derecho de todos los habitantes del suelo argentino a tener garantizadas buenas condiciones para vivir y desarrollar sus actividades productivas con independencia de su lugar de residencia y la necesidad de construir un Estado sólido, capaz de anticiparse a las demandas de inversión en el territorio para que esto pueda concretarse.

El Plan Estratégico Territorial que hoy presentamos tiene como antecedente el documento “Argentina 2016: Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial”, editado durante el año 2004, donde se definieron los objetivos rectores de la política del Estado Nacional en la materia y se estableció la puesta en marcha de un conjunto de instrumentos de planificación, concebidos como herramientas para gestionar el logro de dichos objetivos. El Plan Estratégico Territorial es uno de estos instrumentos y ha sido elaborado según las pautas metodológicas propuestas en su momento. Dichas pautas suponían en primera instancia la convocatoria a los gobiernos provinciales a participar en su producción, asumiendo una dinámica de trabajo conjunta, no definida desde estamentos técnicos del Estado Nacional, sino apelando al conocimiento de los protagonistas de cada realidad provincial. Esto significa que la iniciativa de este Ministerio contó con los gobiernos provinciales como partícipes necesarios para construirla y presentarla y que se aspira que en adelante constituya el punto de partida de un debate indispensable que convoque al resto de los organismos del Gobierno Nacional y al conjunto de la sociedad argentina. Por tanto, debe entenderse el resultado alcanzado como un hito inicial, como una herramienta disparadora de mayores aportes, ajustes y compromisos colectivos, en el convencimiento de que un plan de esta naturaleza requiere de procesos de maduración y consenso para convertirse en una verdadera plataforma para la acción.

Cabe aclarar que esta construcción se realiza en paralelo a las decisiones que el gobierno ha ido tomando desde el primer día de su mandato en materia de infraestructuras, habida cuenta de la importancia manifiesta que tuvo desde su plataforma inicial la promoción de la inversión pública y privada en el sector. Esto significa que parte de las iniciativas que surgen como resultado del presente trabajo, ya integran las carteras de proyectos sectoriales o están identificadas en

su perspectiva de inversión futura. La postergación y asimetrías que han sufrido durante décadas gran parte de las regiones del territorio nacional en lo que respecta a dotaciones básicas para su desarrollo, traen aparejadas históricas demandas insatisfechas, que han sido o están siendo contempladas en los planes de gobierno. En este marco, la decisión de incluir el conjunto de los proyectos de infraestructura reestructurantes del territorio –más allá del estado programático en el que se encuentren– supone reconocerlos como componentes, como piezas que forman parte de la serie de intervenciones que se requieren para el desarrollo integral del país.

El documento que se presenta consta de cuatro partes. En la primera se exponen sus objetivos generales, el marco conceptual que lo sustenta, el alcance y contenidos del Plan Estratégico Territorial y el proceso llevado a cabo para su construcción. La segunda parte aborda la exposición de lo que denominamos Modelo Actual del Territorio Nacional, partiendo de una reseña de su evolución histórica, el contexto regional en el que se inserta y profundizando en las cuatro dimensiones sobre las que se trabajó su caracterización: el medio construido, la dimensión económica, la dimensión social y la dimensión ambiental. En la tercera parte se sintetizan los grandes rasgos de lo que denominamos Modelo Deseado del Territorio, así como las estrategias delineadas para alcanzarlo. Como corolario del capítulo se resume la cartera preliminar de iniciativas, programas y proyectos de infraestructura y equipamiento, que se considera relevante para encaminar la reestructuración física y productiva del territorio nacional. La misma es producto de una evaluación de las solicitudes de cada provincia, de su compatibilización y complementación con las políticas sectoriales que impulsan los distintos organismos que forman parte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, así como con las iniciativas promovidas por los distintos ámbitos en los que se tratan los proyectos de integración regional. En la cuarta parte se expone una síntesis del Modelo Actual y Modelo Deseado de cada una de las jurisdicciones del territorio nacional, lo cual expone la concepción colectiva y federal de la iniciativa llevada a cabo.

El epílogo de la publicación da cuenta de las realizaciones y de las perspectivas futuras. En primer lugar -en base al análisis del universo de proyectos de infraestructura puestos en marcha por el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios durante el período 2003-2006-, se expone una selección de los considerados estratégicos para superar el patrón heredado de organización del territorio nacional, en virtud de su coincidencia con los ejes programáticos determinados en el Modelo Deseado del Territorio. Y en segundo lugar, se enumeran sucintamente los programas y estudios que lleva a cabo la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, así como los que se implementarán durante el año en curso, dando continuidad al proceso de construcción del Plan Estratégico Territorial.

Por último, es de destacar la labor realizada por los equipos técnicos provinciales como sustento de la presente publicación. La envergadura de la documentación aportada haría imposible su edición completa, razón por la cual se adjunta en soporte magnético la totalidad de lo producido por cada jurisdicción.

ÍNDICE GENERAL

ÍNDICE GENERAL

REPÚBLICA ARGENTINA DATOS GENERALES	16
CAPÍTULO UNO	19
POLÍTICAS PÚBLICAS PARA EL DESARROLLO DEL TERRITORIO	
1.1 EL ROL DEL ESTADO EN LA POLÍTICA TERRITORIAL: INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO COMO SOPORTES DEL DESARROLLO	21
1.2 EL PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL: OBJETIVOS, PROCESO DE CONSTRUCCIÓN Y ALCANCE DE LA ETAPA ACTUAL	24
CAPÍTULO DOS	29
MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO	
2.1 EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL DESARROLLO TERRITORIAL	31
2.1.1 LOS SUCESIVOS MODELOS DE ORGANIZACIÓN DEL TERRITORIO	31
2.1.2 EL TERRITORIO EN EL ACTUAL PROCESO DE INTEGRACIÓN REGIONAL	33
2.2 MÉTODO APlicADO PARA LA ELABORACIÓN DEL MODELO ACTUAL	36
2.2.1 FACTORES QUE CONFIGURAN EL TERRITORIO HEREDADO	36
2.2.2 PROCESO DE DISEÑO DEL MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO	37
2.3 SÍNTESIS DEL MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO	38
2.4 CARACTERIZACIÓN DEL MEDIO CONSTRUIDO	45
2.4.1 DINÁMICA DE URBANIZACIÓN Y ASENTAMIENTO POBLACIONAL	47
2.4.2 LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TERRITORIO NACIONAL	50
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES	51
Infraestructura de Transporte	51
Infraestructura de Telecomunicaciones	56
INFRAESTRUCTURA ASOCIADA A LOS RECURSOS ENERGÉTICOS, HÍDRICOS Y MINEROS	57
Recursos Energéticos	57
Recursos Hídricos	59
Recursos Mineros	61
2.4.3 CARACTERIZACIÓN ECONÓMICA	63
2.4.4 CARACTERIZACIÓN SOCIAL	67
2.6.1 REDES DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO SOCIAL	70
RED DE AGUA POTABLE Y DESAGÜES CLOACALES	70
VIVIENDA	72
EQUIPAMIENTO SANITARIO	72
EQUIPAMIENTO EDUCATIVO	73
2.7 CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL	75
2.7.1 PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS AMBIENTALES DEL TERRITORIO NACIONAL	75
2.7.2 MODELO DE RESTRICCIONES Y POTENCIALIDADES DEL TERRITORIO	78
CAPÍTULO TRES	81
MODELO DESEADO DEL TERRITORIO	
3.1 OBJETIVOS, ALCANCE Y MARCO METODOLÓGICO	83
3.2 EL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO	87
3.2.1 IDEAS RECTORAS	87
3.2.2 LÍNEAS DE ACCIÓN INTEGRADORAS	90
3.3 PRINCIPALES INICIATIVAS Y PROYECTOS DE IMPACTO REGIONAL	95
3.3.1 FRANJA NORTE	95
3.3.2 FRANJA CENTRO	99
3.3.3 FRANJA SUR	102
3.4 CONSIDERACIONES COMPLEMENTARIAS	106

CAPÍTULO CUATRO

109

MODELO ACTUAL Y MODELO DESEADO DE LAS JURISDICCIONES FEDERALES

1 PROVINCIA DE JUJUY	111
2 PROVINCIA DE SALTA	117
3 PROVINCIA DE FORMOSA	123
4 PROVINCIA DE MISIONES	129
5 PROVINCIA DE CORRIENTES	135
6 PROVINCIA DE CHACO	141
7 PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO	147
8 PROVINCIA DE TUCUMÁN	153
9 PROVINCIA DE CATAMARCA	159
10 PROVINCIA DE LA RIOJA	165
11 PROVINCIA DE SAN JUAN	171
12 PROVINCIA DE MENDOZA	177
13 PROVINCIA DE SAN LUIS	183
14 PROVINCIA DE CÓRDOBA	189
15 PROVINCIA DE SANTA FE	195
16 PROVINCIA DE ENTRE RÍOS	201
17 PROVINCIA DE BUENOS AIRES	207
18 CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES	213
19 PROVINCIA DE LA PAMPA	219
20 PROVINCIA DE NEUQUÉN	225
21 PROVINCIA DE RÍO NEGRO	231
22 PROVINCIA DE CHUBUT	237
23 PROVINCIA DE SANTA CRUZ	243
24 PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO	249
** REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES	255

EPÍLOGO

263

REALIZACIONES Y PERSPECTIVAS

INVERSIONES ESTRATÉGICAS DEL ESTADO NACIONAL DURANTE EL PERÍODO 2003-2006	265
HACIA LA CONSOLIDACIÓN DEL PLANEAMIENTO TERRITORIAL	277
AUTORES	281
BIBLIOGRAFÍA	283

REPÚBLICA ARGENTINA

DATOS GENERALES

Superficie territorial total: 3.761.274 Km²

Continental Americana: 2.791.810 Km²

Continental Antártica: 969.464 Km²

Por su superficie ocupa el cuarto lugar en América (después de Canadá, Estados Unidos y Brasil) y el séptimo lugar en el orden mundial.

Zona de fronteras:

15.000 Km de límites en la porción continental americana.

9.376 Km de áreas colindantes con cinco países vecinos

5.624 Km de litoral marítimo

Extensión

Norte - Sur: 3.694 Km

Oeste - Este: 1.423 Km



JURISDICCIÓN	SUPERFICIE (Km ²)	POBLACIÓN	DENSIDAD (hab/Km ²)
Ciudad de Buenos Aires	203	2.776.138	13.679,6
Buenos Aires	307.571	13.827.203	45,0
Catamarca	102.602	334.568	3,3
Córdoba	165.321	3.066.801	18,6
Corrientes	88.199	930.991	10,6
Chaco	99.633	984.446	9,9
Chubut	224.686	413.237	1,8
Entre Ríos	78.781	1.158.147	14,7
Formosa	72.066	486.559	6,8
Jujuy	53.219	611.888	11,5
La Pampa	143.440	299.294	2,1
La Rioja	89.680	289.983	3,2
Mendoza	148.827	1.579.651	10,6
Misiones	29.801	965.522	32,4
Neuquén	94.078	474.155	5,0
Río Negro	203.013	552.822	2,7
Salta	155.488	1.079.051	6,9
San Juan	89.651	620.023	6,9
San Luis	76.748	367.933	4,8
Santa Cruz	243.943	196.958	0,8
Santa Fe	133.007	3.000.701	22,6
Santiago del Estero	136.351	804.457	5,9
Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur	⁽¹⁾ 21.571	101.079	4,7
Tucumán	22.524	1.338.523	59,4

(1) No incluye el Sector Antártico e Islas del Atlántico Sur.

El **territorio argentino** está ubicado en su totalidad en los hemisferios sur y occidental, constituyendo la porción más austral de América del Sur. Su ubicación es estratégica respecto a espacios marítimos entre el Atlántico Sur y el Pacífico Sur.

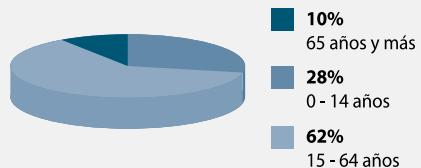
Sistema de Gobierno: Representativo Republicano Federal.
Coexisten dos clases de gobierno: el nacional o federal, soberano -cuya jurisdicción abarca todo el territorio de la Nación- y los gobiernos provinciales, autónomos en el establecimiento de sus instituciones y sus constituciones locales -cuyas jurisdicciones abarcan exclusivamente sus respectivos territorios-.

La Constitución Nacional ordena la estructura estatal en base a la doctrina de separación de poderes -Poder Ejecutivo, Poder Legislativo y Poder Judicial- otorgando a cada poder atribuciones distintivas.

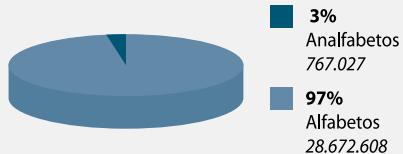
Población total: 36.260.130
Densidad hab/km²: 13,0
Superficie: 2.780.403 Km²

Tasa anual media de crecimiento total de la población 1991-2001: 10,1 por mil.
Tasa bruta de natalidad 2001: 18,2 por mil
Tasa bruta de mortalidad 2001: 7,6 por mil
Esperanza de vida al nacer (ambos sexos):
2000-2005: 74,28 años / **2005-2010:** 75,24 años

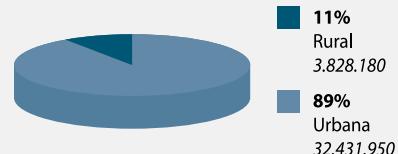
Composición de la Población por Grupos de edad



Población de 10 años o más por condición de analfabetismo



Población urbana y rural

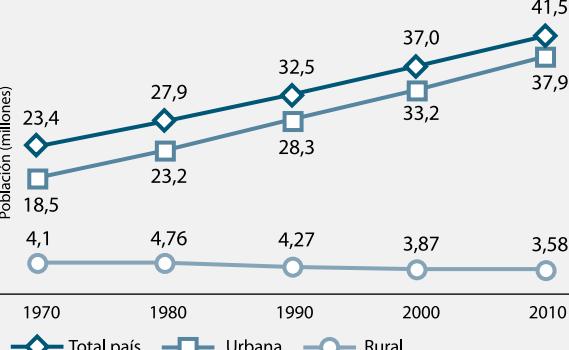


PBI per cápita

Argentina ostenta el mayor ingreso per cápita de America Latina y el Caribe: 13.920 U\$S PPP



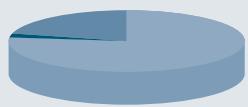
Tamaño y ritmo de crecimiento de la población urbana y rural



Producto Bruto Interno Participación -Año 2007- precios constantes



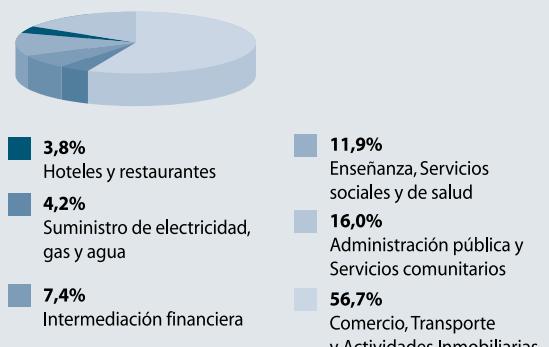
Sector Primario



Sector Secundario



Sector Terciario



CAPÍTULO UNO

LAS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA EL DESARROLLO DEL TERRITORIO

1.1 EL ROL DEL ESTADO EN LA POLÍTICA TERRITORIAL

1.2 EL PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL

El Plan Estratégico Territorial es un proceso de construcción que, conducido por el Gobierno Nacional y mediante la formación de consensos, constituye una guía para el despliegue territorial de la inversión pública.

1.1 EL ROL DEL ESTADO EN LA POLÍTICA TERRITORIAL

INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO COMO SOPORTES DEL DESARROLLO

La necesidad de recuperar el Estado como actor primordial en los procesos de desarrollo regional es materia de coincidencia en la gran mayoría de los ámbitos de pensamiento contemporáneos, tanto políticos como académicos. La evidencia empírica de lo que su ausencia ha provocado como consecuencia generalizada, ha puesto en el seno del debate en torno al desarrollo, la necesidad de redefinir su rol en el marco de la complejidad que suponen las claves del fenómeno de la globalización. Esta afirmación conduce a la realización de dos preguntas: en primer lugar, qué se entiende por desarrollo regional y en segundo lugar cuáles son las claves del fenómeno que lo condiciona y en el que el Estado debe actuar.

Las definiciones de desarrollo son múltiples. Se puede consignar entre ellas la contenida en “Un Programa de Desarrollo” del Secretariado General de las Naciones Unidas (1994) en la que se establecen cinco esferas que lo determinan: la paz como base fundamental; la economía como motor del progreso; el medioambiente como base de la sostenibilidad; la justicia como pilar de la sociedad y la democracia como buen gobierno. Estos acuerdos fundamentales resumen los valores en los que se considera debe anclarse todo programa de desarrollo contemporáneo. Ahora bien, cuando amparados en conceptos de este orden, se habla de desarrollo territorial o desarrollo regional, se comienza a ajustar el foco y con ello las preguntas formuladas. Las palabras territorio y región remiten ya no solo a grandes ideas rectangulares, sino al tratamiento de los recortes espaciales, de la diversidad de lugares y comunidades donde dichas ideas se desenvuelven.

Se ingresa entonces en un campo sobre el que existen distintas formas de abordaje en la literatura especializada, pero en los que, existe un factor común: el reconocimiento de la controversia espacio global – espacio local que imprime la forma de organización del mundo contemporáneo. El binomio local-global reconoce una relación compleja y de interdependencia en la esfera económica, tecnológica y cultural. Esta ecuación implica cierta percepción de amenaza – oportunidad de lo local respecto de lo global. Amenaza, por ejemplo, al patrimonio natural y cultural local por sobreexplotación o intrusión y por el contrario, oportunidad de mejora de la calidad de vida por el flujo económico y tecnológico que implica ser sujeto de interés para el mercado global.

Esta realidad alimentó el nacimiento de una serie de movimientos civiles contestatarios cuyo accionar se basó en la reivindicación de los derechos de las comunidades locales y de las personas que habitan cada nación, a ser tenidos en cuenta, a vivir dignamente. Este accionar, junto al dramático aumento de los indicadores de pobreza en las regiones “perdedoras” en el reparto global, del conflicto social que esto alimentó y de la crisis ambiental producida por la explotación indiscriminada de los recursos naturales, fue modificando el discurso de las dirigencias políticas en todos sus estamentos. **En el caso de Latinoamérica, el escenario de alineamiento pleno a las reformas estructurales en la década del noventa, mutó al escenario geopolítico contemporáneo, caracterizado por la presencia de un buen número de gobiernos dispuestos a afianzar la inclusión de sus países en la economía global, pero en el marco de acuerdos multilaterales que los consoliden como bloque regional y a intervenir como estados corrigiendo las asimetrías sociales que el mercado produce cuando pauta por sí solo su andamiaje económico.** Este ejercicio de soberanía supone implementar políticas económicas creativas, alternativas a la ortodoxia neoliberal, que generan no pocas resistencias en el ámbito nacional e internacional, pero que resultan claves para el cambio de rumbo que se propone.

La necesidad de recuperar el Estado como actor primordial en los procesos de desarrollo regional, es materia de coincidencia en la gran mayoría de los ámbitos de pensamiento contemporáneos, tanto políticos como académicos.

La lectura de estos fenómenos produjo a su vez una serie de coincidencias entre los expertos dedicados a la problemática del desarrollo y el planeamiento regional, lo cual fue configurando un nuevo paradigma cuyas preguntas y respuestas giran en torno al protagonismo que deberían cobrar las regiones y sus gobiernos si pretenden ser actores de su propio desarrollo.

Uno de los puntos de coincidencia del pensamiento en la materia es que el desarrollo regional está condicionado por la confluencia de variables exógenas y endógenas. Las primeras, como ya mencionamos, se refieren a la lógica del mercado global de capitales y las segundas apuntan a las capacidades de la región para posicionarse como sujeto de su propio desarrollo. Estas últimas remiten a aspectos intangibles del orden de situaciones o procesos que tienen lugar en la región y que configuran la capacidad social de promover acciones dirigidas a fines colectivos. Configuran en conjunto lo que ha sido denominado como "capital social" y algunos de sus componentes más relevantes son: el nivel de capacitación o conocimiento científico y técnico disponible en una comunidad, que incluye tanto el conocimiento de su propio territorio como el conjunto de saberes susceptibles de ser usados para el desarrollo de la región; la densidad institucional, que hace referencia al conjunto de instituciones públicas y privadas de una comunidad y a su grado de complementariedad y eficiencia; el capital cultural que remite al acervo de tradiciones, relaciones sociales y modos de producción específicos de una determinada comunidad, que devienen a su vez en actitudes hacia el trabajo, la cooperación o la competencia. **La tesis generalizada es que la sola provisión de inversión material –más infraestructura por ejemplo– no garantiza el desarrollo, si esta no se vincula estrechamente con la acumulación de diversas formas de capital social.**

El segundo aspecto sobre el que existe coincidencia es el de la importancia de la dotación de infraestructuras y servicios como soportes de las políticas de desarrollo regional. Las infraestructuras han sido históricamente los vehículos de intercambio entre las personas, los servicios y los bienes originados en distintos territorios, determinando su magnitud el grado de vinculación existente entre unos y otros. Su trazado, asociado a las características del medio natural, estructura la forma de ocupación del suelo, su patrón organizacional y su despliegue es resultado del proceso de colonización que ha tenido lugar en cada territorio del planeta: en nuestro caso sabemos que este patrón organizacional es herencia de la vocación que cada región tuvo para las metrópolis dominantes en etapas sucesivas y que el papel que jugó el puerto de Buenos Aires como cabecera del comercio del país con estas últimas, determinó los flujos de inversión en infraestructuras que proveyeron, por ejemplo, de la red vial y ferroviaria básica que a éste convergen.

La ausencia de dotaciones adecuadas a los estándares tecnológicos internacionales, así como la provisión ineficiente de servicios, constituye un obstáculo de primer orden para la obtención de buenas tasas de crecimiento económico.

El comercio de bienes y servicios entre distintos lugares del planeta ha tenido en el contexto de la globalización un crecimiento exponencial. El proceso de descentralización y segmentación de la producción que supone la organización de la economía mundial, conlleva el crecimiento cualitativo y cuantitativo de intercambios de todo tipo y la necesidad de contar con infraestructuras adecuadas para poder concretarlos. Producir y comerciar bienes, por ejemplo, requiere de energía e infraestructuras de transporte como puertos, carreteras, ferrocarriles y al mismo tiempo de redes de comunicación tecnológicamente acordes con la dinámica de toma de decisiones que exige

el comando de estas operaciones. En este contexto, la ausencia de dotaciones adecuadas a los estándares tecnológicos internacionales, así como la provisión ineficiente de servicios, constituye un obstáculo de primer orden para la obtención de buenos índices de crecimiento económico.

Sin embargo, la constatación de la inequidad territorial que produce el mercado cuando actúa como principal factor determinante de la inversión en infraestructuras, conduce a otras consideraciones. La cuestión del desarrollo regional o local tiene un papel protagónico y en este contexto la dotación de infraestructuras cobra otras dimensiones. Estas se asocian a tres aspectos fundamentales: **A.** a su valor como vehículos de cohesión social, en la medida en que permiten a los habitantes del territorio acceder a los bienes y servicios necesarios para garantizar su calidad de vida, así como desarrollar relaciones de complementariedad y solidaridad entre territorios vecinos; **B.** a su importancia para garantizar el acceso de las producciones locales a los mercados subnacionales, nacionales e internacionales, promoviendo con ello mejores oportunidades de desempeño económico para las regiones rezagadas y **C.** a su papel como promotoras de la inversión privada, visto que la mayor dotación de infraestructuras eleva las ventajas comparativas de una región a la hora de decidir la localización de inversiones productivas.

Esta consideración modifica significativamente el foco de mirada tradicional sobre las inversiones en infraestructura. **El despliegue de infraestructuras en el territorio se asienta en la voluntad política de promover el desarrollo de las regiones rezagadas y de las comunidades que en ellas habitan y ya no exclusivamente en los requerimientos de una economía volcada hacia el exterior.** Resulta válido reiterar sobre el particular el significado de la expresión voluntad política: de no existir una voluntad de gobierno explícita que conduzca la toma de decisiones, que se proponga modificar las tendencias, la dinámica del mercado tiende a concentrar la inversión en las regiones que ofrecen condiciones apriorísticas favorables, dadas las ventajas comparativas de las economías de aglomeración. La localización de la inversión industrial y la adecuación de las redes de infraestructura y servicios configuran así un círculo de acumulación de capital que retroalimenta la inequidad entre distintas regiones del territorio.

Se puede resumir entonces los principales efectos positivos que pueden esperarse de la inversión en infraestructuras en el territorio:

- **Mejorar la accesibilidad y dotación de servicios** de zonas actualmente marginadas de los principales centros de producción y consumo.
- **Disminuir la vulnerabilidad** proveyendo infraestructura básica y posibilitando el acceso a la educación y a la cobertura de salud de la población.
- **Viabilizar los intercambios de bienes intangibles** entre distintas comunidades, que promueven lazos de complementariedad y solidaridad, a partir de inversiones en transporte y telecomunicaciones.
- **Promover la atracción de más y mejores inversiones productivas** en base a la mejora de las ventajas comparativas de las regiones marginadas.
- **Disminuir los costos empresariales** a partir de la mejor provisión de energía, de la disminución de los costos de transporte, y de los tiempos de operación y la mejora de la oferta de servicios en los puertos y aeropuertos, entre otros.

El tercer aspecto sobre el que existe coincidencia en el pensamiento en torno al desarrollo del territorio es el de la necesidad de recuperar el planeamiento como herramienta de gobierno. Planificar en cualquier orden es sinónimo de imaginar el futuro, de proyectar lo que se busca obtener, de proponerse timonear el propio destino y prepararse para solucionar las contingencias que atenten contra el logro del objetivo deseado. Pero, ¿en qué consiste planificar el desarrollo del territorio?, ¿qué clase de producto es el que hay que elaborar y quién debe llevarlo a cabo? La complejidad de los elementos determinantes del desarrollo de un territorio, hace evidente que **un desafío de esta naturaleza no puede resumirse en un documento acabado, sino que debe ser la expresión de un proyecto político capaz de cohesionar a la mayoría de la población en torno de objetivos comunes. Y que son el gobierno nacional y los respectivos gobiernos regionales y locales quienes –ejerciendo su esencial obligación– deben liderar los procesos necesarios para conducir al territorio por el sendero del esperado desarrollo.**

Desde este marco conceptual se analizan las características que deben tener los instrumentos contemporáneos de planeamiento del territorio –entendido este último como soporte de la vida de las comunidades– y en el estado del conocimiento en la materia. La escasa eficacia que se le asigna a los instrumentos tradicionales de planeamiento, ha alumbrado una generación de planes que se proponen no concluir en una serie de disposiciones programáticas y reglamentarias sino en instrumentos con una real posibilidad de implementación. El planeamiento de “cascada”, determinista, que transita jerárquicamente de lo general a lo particular, que presupone la posibilidad de conducir los procesos territoriales en base a lo producido en gabinetes técnicos del estado, ha sido sustituido por instrumentos desarrollados a partir de los conceptos de “planificación estratégica”, “planificación urban-ambiental” y las denominadas “operaciones urbanísticas”, que remiten a intervenciones puntuales en sectores delimitados de la ciudad o el territorio.

Un plan para el desarrollo del territorio debe entenderse como herramienta de un proyecto político colectivo.

Esta nueva manera de enfocar la planificación –si bien mantiene algunos componentes esenciales de la teoría de la planificación como base indispensable– reconoce la incertidumbre como condición general en la que opera e introduce la necesidad de administrar instrumentos flexibles que permitan convertir la inmensa cantidad de información disponible en conocimiento para la acción. Esta última noción es clave en el enfoque metodológico de la planificación contemporánea: la flexibilidad se presenta como atributo por excelencia innovador, incorporando en sí mismo las ideas de eficiencia y de participación que remiten respectivamente a la operatividad y legitimidad del plan.

La eficiencia se manifiesta en la creación de instrumentos novedosos de gestión que permitan la utilización racional de los recursos con que se cuenta, considerando las oportunidades, las necesidades más urgentes y la adaptabilidad de las proyecciones futuras. Y la participación supone la incorporación de los diversos sectores sociales –las entidades públicas, el sector privado y la denominada sociedad civil– en todas las etapas del desarrollo del plan desde la elaboración, hasta la aplicación, evaluación y revisión.

En suma, se trata de la construcción de andamiajes anclados en determinadas certezas que orienten el rumbo y que sean útiles para maniobrar en escenarios caracterizados por la incertidumbre producto de la multiplicidad de factores y actores que los condicionan. Las características fundamentales que deben cobrar estos instrumentos son:

- **Ser capaces de producir conocimiento sobre el propio territorio** a partir del cúmulo de información a la que hoy se tiene acceso a partir, por ejemplo, de los sistemas georeferenciados. Su profusión puede confundir más que orientar si no se tiene la capacidad de procesarla con indagaciones correctamente orientadas.
- **Concebirse como instrumentos de construcción y evaluación de escenarios más que de definiciones.** En la medida de que estas últimas serán el resultado de la combinación de múltiples variables no controlables desde el plan, la documentación que se produzca debe entenderse como herramienta que ilustre los costos y beneficios de la selección entre uno u otro escenario. En suma, como herramienta para la toma de decisiones.
- **Entenderse como plataformas de trabajo interactivas, que se construyen sobre la base de consensos transversales –multidisciplinarios y multisectoriales– entre el sector público, el sector privado y las organizaciones de la sociedad civil.** Se trata de un desafío en la medida en que debe articular en consonancia los conceptos de liderazgo, participación pública y concertación. Sin embargo, la acumulación de experiencia en la materia permite contar en la actualidad con un rico andamiaje metodológico, susceptible de ser aplicado a lo largo del proceso de construcción del plan.

Sintetizando, **un plan para el desarrollo del territorio debe entenderse como herramienta de un proyecto político colectivo, debido a dos razones fundamentales:**

A. porque la palabra “desarrollo” remite a la interacción de dimensiones múltiples que sólo pueden estar abarcadas en un proyecto de esa naturaleza y B. porque planificar es hacer política, sea esta explícita o implícita. Por el contrario, ampararse en la idea de que es sólo materia técnica, suele opacar orientaciones subyacentes que es necesario transparentar si se quiere efectivamente alterar las tendencias en virtud del interés colectivo. La existencia de dicho proyecto es asimismo condición para garantizar la coherencia entre la diversidad de planes sectoriales que –haciendo hincapié en una u otra temática– inciden en el desarrollo del territorio.

1.2 EL PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL

OBJETIVOS, PROCESO DE CONSTRUCCIÓN Y ALCANCE DE LA ETAPA ACTUAL

Cuando se habla del Plan Estratégico Territorial, se hace referencia a un proceso de construcción del que el Gobierno del Estado Nacional asume el liderazgo, haciéndose cargo de su responsabilidad política y que requiere de la formación de consensos transversales si pretende comportarse como guía de políticas de estado en materia de despliegue territorial de la inversión pública. En este sentido, el documento actual representa el producto de una primera etapa: una herramienta que comenzó a delinearse desde el Gobierno Nacional en el Documento “Argentina 2016: Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento del Territorio”; para afinarse, en segunda instancia, con la participación de los gobiernos provinciales.

En primer lugar, es oportuno traer a colación los que fueron definidos como lineamientos fundamentales de la Política Nacional de Desarrollo Territorial, que propone como modelo territorial para “Argentina 2016”, el de un país equilibrado, integrado, sustentable y socialmente justo en donde **cada habitante del suelo y su comunidad logren:**

Cuando se habla del Plan Estratégico Territorial, se hace referencia a un proceso de construcción del que el Gobierno del Estado Nacional asume el liderazgo y que requiere de la formación de consensos transversales.

1. Desarrollar su identidad territorial y cultural y su sentido de pertenencia al territorio Argentino.
2. Alcanzar el progreso económico según sus capacidades y proyectos personales sin necesidad de abandonar su región de origen.
3. Alcanzar la sustentabilidad ambiental de su territorio para garantizar la disponibilidad actual y futura de los recursos del mismo.
4. Participar plenamente en la gestión democrática del territorio en todas sus escalas.
5. Acceder a los bienes y servicios esenciales, posibilitando el desarrollo personal y colectivo y una elevada calidad de vida en todos los rincones del país.

Estos valores reconocen la perspectiva sobre la que se plantea la política de desarrollo territorial para la Argentina: un enfoque valorativo en el que el desarrollo se mide básicamente en los logros alcanzados por los habitantes del territorio. En esta visión, la inversión –en términos de cantidad y calidad de la infraestructura instalada– se justifica en la medida en que las personas y sus comunidades de pertenencia logran asimilar sus beneficios. En base a estos valores fundamentales se plantearon los siguientes objetivos específicos como guías para la construcción de un Modelo Territorial:

- **Intervenir sobre la composición territorial del país** y de cada una de sus regiones, para mejorar su situación relativa en el orden nacional y global, rescatando las capacidades instaladas y estimulando la superación de los déficit.
- **Mejorar el nivel de desarrollo de las redes urbanas** nacionales, provinciales y locales para que resulten funcionales, tanto a la calidad de vida de la población como a su capacidad productiva.
- **Incrementar y racionalizar la dotación de infraestructura** y servicios en cada provincia, articulando su funcionamiento a nivel local, provincial, nacional e internacional para lograr la integración interna y externa del territorio y la accesibilidad a los recursos económicos potenciales.
- **Trabajar sobre las zonas más rezagadas y menos dinámicas, poniendo en valor sus propios recursos humanos y naturales**, estimulando en todo lo posible y en forma creativa su capacidad endógena de producción y su vinculación con los mercados nacionales y locales.
- **Estimular y mantener el orden territorial y la capacidad de gestión en las administraciones más dinámicas**, para que puedan **colaborar solidariamente** en la construcción de un territorio más equilibrado y equitativo, acorde al desarrollo socioeconómico y ambiental deseado para la Argentina futura.

Por último, se plantearon un conjunto de instrumentos destinados a consolidar la Política Nacional de Desarrollo Territorial, acompañando la acción permanente de gobierno. Su objetivo es proveer herramientas capaces de articular los planes y proyectos generados por distintos organismos de gobierno y guiar las acciones sectoriales con impacto territorial promovidas desde instancias nacionales, provinciales y mu-

niciales. Con esta idea se promovió la creación de la tríada que constituirían el Plan Estratégico Territorial (PET); el Sistema de Información, Vinculación y Asistencia al Desarrollo y Ordenamiento Territorial (SIVAT) y un proyecto de Ley Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. En adelante se hace referencia al primero de ellos, que es objeto de la presente publicación.

El enunciado de los valores y objetivos antes enumerados fue el disparador de la convocatoria institucional realizada por el gobierno nacional a los respectivos gobiernos provinciales y se comportó como plataforma de trabajo entre los equipos técnicos de ambas jurisdicciones para la elaboración del presente documento. Dicha convocatoria se instrumentó mediante un proceso de trabajo conjunto, en el que mediaron sucesivos encuentros en cada provincia, así como en las oficinas ministeriales, durante los cuales se debatieron las problemáticas regionales. Esta dinámica participativa requirió de los gobiernos provinciales, la asignación de equipos técnicos de trabajo imbuidos de los lineamientos políticos respectivos, con los que se acordaron procedimientos metodológicos comunes, de cara a la obtención de resultados homogéneos.

Se trató de llegar a la formulación por parte de cada equipo de tres resultados sucesivos referidos a su territorio: un diagnóstico de la situación actual o “Modelo Actual”; la formulación de estrategias reparadoras de conflictos y promotoras de potencialidades detectados en el territorio local, o “Modelo Deseado” y estrechamente ligado a éste, la propuesta de una cartera de iniciativas y/o proyectos de infraestructura funcionales a la construcción de dicho modelo. A lo largo de este proceso, tuvieron lugar a su vez una serie de encuentros regionales –encuentros promovidos por las propias provincias– en los que se pudieron abordar las cuestiones locales desde una mirada comprometida con la región. Por último, se realizaron dos foros nacionales cuyo objetivo fue la compatibilización de criterios en el trabajo puesto en marcha en cada provincia, así como el conocimiento interactivo de las problemáticas e iniciativas locales y regionales. Cabe consignar a este respecto el compromiso demostrado por los estamentos gubernamentales de cada provincia, así como el esfuerzo realizado por los equipos técnicos respectivos para lograr el objetivo propuesto, más allá de la debilidad o fortaleza en términos de recursos humanos y tecnológicos con los que cada uno contara.

Paralelamente, se llevó a cabo por parte de los equipos técnicos de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, una labor de interconsulta con los organismos ministeriales con competencia en cada sector de infraestructura. Se chequearon tanto los lineamientos estratégicos con los que se está promoviendo la inversión en cada sector, como el banco de proyectos puesto en marcha, programado o identificado para el horizonte temporal 2016. Esto último, junto a los avances realizados en foros binacionales e internacionales (IIRSA –Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana–), que permitieron ajustar iniciativas y proyectos de integración regional, con una primera instancia de evaluación y ponderación de los diagnósticos y las propuestas locales y regionales.

Nutriéndose tanto del trabajo descripto, como de antecedentes bibliográficos e información primaria en cada materia, el equipo técnico de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública formuló, a escala federal, una síntesis interpretativa del Modelo Actual y Modelo Deseado del territorio, así como la compilación preliminar de la cartera de iniciativas, programas y proyectos de infraestructura y equipamiento que se consideran coadyuvantes a la concreción de

este último. Todo ello queda reflejado en el presente documento, que contiene los siguientes resultados:

A. La reflexión realizada por cada jurisdicción provincial respecto del modelo actual de su territorio y del modelo de territorio que aspiran construir en consonancia con objetivos estratégicos colectivos. Y la identificación por parte de cada jurisdicción de las estrategias de desarrollo que se proponen, así como la cartera de iniciativas, programas y proyectos necesarias para alcanzar dichos objetivos. Cabe consignar que la presente edición contiene, exclusivamente, una síntesis del Modelo Actual y Modelo Deseado de cada una de las provincias y que, en razón de la magnitud de la documentación aportada, la misma se adjunta en soporte magnético. Asimismo, a la síntesis de las veinticuatro jurisdicciones provinciales, se ha agregado la de la Región Metropolitana de Buenos Aires –hecho acordado entre los gobiernos provinciales implicados– habida cuenta de la singularidad de su problemática territorial y de su peso relativo para el conjunto del país.

El equipo técnico de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública formuló, a escala federal, una síntesis interpretativa del Modelo Actual y Modelo Deseado del territorio, así como la compilación preliminar de la cartera de iniciativas, programas y proyectos de infraestructura y equipamiento que se consideran coadyuvantes a la concreción de este último.

B. La elaboración de un diagnóstico sintético del territorio nacional –“Modelo Actual del Territorio”–, en el que se enriquece el conocimiento en la materia aportando una nueva mirada. Una mirada que, en primer lugar, lo actualiza respecto de estudios anteriores, atento a los cambios que han tenido lugar en el escenario postcrisis 2001; que en segundo lugar, profundiza en el conocimiento de realidades regionales poco relevadas, en base a la aproximación pormenorizada que aportan los actores locales y en tercer lugar, intenta una interpretación integradora de las variables con las que se analiza el territorio, a nuestro entender, superadora de las tradicionales miradas sectoriales.

C. La prefiguración del “Modelo Deseado del Territorio” –esta vez cimentado en el conocimiento alcanzado durante el proceso previo de trabajo, donde se profundizan y se complementan los grandes objetivos planteados inicialmente. El conjunto de lineamientos o directrices que se enuncian, es también producto de una labor consensuada que se comportó como sustento de la identificación de iniciativas realizadas por las provincias y regiones. Lineamientos que suponen ya sea el aprovechamiento de las tendencias actuales o la decidida intervención pública dirigida a la reversión de dichas tendencias.

D. La definición de una cartera preliminar de iniciativas, programas y proyectos de infraestructuras que fueron identificados como fundamentales para poner en marcha el cambio de las tendencias que tendrían lugar en el territorio sin la intervención

pública, ya sea por los gobiernos provinciales o por organismos sectoriales del Estado Nacional. Cabe considerar que el carácter de preliminar de la cartera, se funda en dos razones esenciales. Por una parte –y dada la etapa actual de desarrollo del Plan Estratégico Territorial– porque es oportuno que así lo sea, en tanto que expresa un primer estadio, una puesta en conocimiento a nivel federal de la magnitud de las demandas y/o necesidades que existen en el territorio nacional; y por otra, porque será la dinámica de consolidación del presente plan el que dará lugar al proceso efectivo de toma de decisiones: la formación de consensos transversales; la necesaria coordinación intergubernamental e interjurisdiccional entre estamentos competentes de cada sector; la ponderación, evaluación y selección de los mismos para que lleguen a constituirse en un banco de proyectos con compromiso político y presupuestario.

A estos resultados documentables, debe agregarse uno de carácter intangible, a nuestro entender de suma importancia en una tarea como la que se ha abordado. Se trata de la movilización institucional que esta encomienda ha provocado; la reapertura del debate en

torno de la creación de infraestructura dentro de escenarios de planificación regional, **–un efectivo cambio de tendencia respecto de la ausencia a la que hemos estado acostumbrados en décadas pasadas; en suma, la nueva puesta en agenda de la planificación territorial en el seno de los organismos públicos.** Si bien no fue fácil inicialmente romper la inercia heredada, la fortaleza de la convocatoria y la propia dinámica participativa fueron generando efectos sinérgicos y con ello un creciente compromiso de los actores. Situaciones notables, como el hecho de que equipos de planeamiento de provincias vecinas se encontraran por primera vez en las oficinas del gobierno nacional y que ésta haya sido la ocasión de dialogar acerca de temas comunes históricamente postergados, constituye un logro en sí mismo. Todo esto nos permite afirmar, sin lugar a dudas, que lo hecho no solo se valida en el documento que se presenta, sino en el efecto provocado por su propia dinámica de construcción: la construcción de confianzas y lenguajes comunes que consolida el capital social y simbólico, uno de los condicionantes intangibles del desarrollo regional.

CAPÍTULO DOS

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

-
- 2.1 EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL DESARROLLO TERRITORIAL**
 - 2.2 MÉTODO APLICADO PARA LA ELABORACIÓN DEL MODELO ACTUAL**
 - 2.3 SÍNTESIS DEL MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO**
 - 2.4 CARACTERIZACIÓN DEL MEDIO CONSTRUIDO**
 - 2.5 CARACTERIZACIÓN ECONÓMICA**
 - 2.6 CARACTERIZACIÓN SOCIAL**
 - 2.7 CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL**

El Modelo Actual del Territorio expresa la relación entre medio biofísico, población y actividades económicas en las distintas regiones del país, así como flujos de bienes y personas que se producen en el mismo.

2.1 EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL DESARROLLO TERRITORIAL

2.1.1 LOS SUCESIVOS MODELOS DE ORGANIZACIÓN DEL TERRITORIO

El territorio argentino reconoce sucesivos modelos de ocupación y desarrollo que determinaron su configuración actual y que, a excepción del característico de la América precolonial, fueron fuertemente dependientes de la economía internacional, tanto en la valorización social de los recursos naturales, como en su organización política y espacial.

La América precolonial estaba habitada por culturas autóctonas sin vinculación con el resto del mundo, y con desiguales niveles de desarrollo. En el Cono sur, entre los siglos XII y XV el imperio incaico alcanzó un alto grado de evolución y se expandió en la zona montañosa del continente con centro en el actual Perú, incluyendo el norte argentino. En nuestro territorio, en el siglo XV, previa a la conquista inca, se manifestaron una serie de pueblos influenciados por las culturas del Altiplano, que registraron un alto desarrollo de sus sistemas de producción agrícolas (canales, presas y cultivo en andenes o terrazas), alfarería y la metalurgia del bronce; el más destacado es el alcanzado por la cultura Aguada, que tuvo su apogeo entre los siglos VII y X de nuestra era, en parte del actual territorio de la provincia de Catamarca. Del resto de las manifestaciones originarias pueden destacarse las culturas chaco-santiagueña y guaraní, esta última, con un desarrollo rudimentario de la agricultura y la alfarería en el nordeste de Argentina y el territorio paraguayo. La llanura pampeana y la Patagonia eran habitadas por grupos nómadas con diferentes niveles de desarrollo.

Durante el período colonial, el territorio exhibió un segundo modelo de organización con centro en torno al actual noroeste argentino, con un desarrollo relativo en Cuyo y muy fuerte en el nordeste. Aquí merecen destacarse las características particulares que alcanzaron las misiones jesuíticas diseminadas en lo que actualmente es territorio argentino, paraguayo y brasileño, con un alto grado de organización y autosuficiencia. Basada en la valoración extractiva de los recursos del territorio por parte de la metrópolis, su economía era tributaria de esta última y su estructura socioproduktiva estuvo estrechamente ligada al comercio con el Alto Perú.

Cabe considerar que si bien la impronta de este modelo de organización territorial solo se hace evidente en las citadas regiones donde alcanzó mayor grado de desarrollo, se destaca su marcada herencia



en lo que respecta a la estructura de gran parte de las ciudades del país, cuyos trazados originales en damero responden a las normas del Tejido de Indias, dictadas por la corona española.

El tercer modelo territorial que tuvo la Argentina se caracterizó por una concentración absoluta de población, recursos e

Modelo Colonial**Modelo de principios de siglo XX**

inversiones en la región pampeana, particularmente en torno a la zona metropolitana de Buenos Aires. Este modelo comienza a configurarse a mediados del siglo XIX, cuando triunfan sobre el conjunto de los intereses regionales, los de algunos sectores vinculados al puerto de Buenos Aires y asociados a los capitales provenientes principalmente de Gran Bretaña. La Generación del 80 reafirma y consolida este modelo, que se desarrolla vigorosamente durante el primer cuarto del siglo XX, cuando el país se comporta como abastecedor de carnes y granos al Imperio Británico. Durante este período se establece un sistema extensivo de explotación agropecuaria, se construye una extensa red de transporte ferroviario y se provee la mano de obra necesaria mediante una política de inmigración masiva proveniente de Europa. La dinámica económica y política argentina se organiza desde la región pampeana y desde sus principales ciudades –con epicentro en Buenos Aires– dando lugar a una “prosperidad” de enormes diferencias sociales, con gran concentración de riqueza por parte de los grupos oligárquicos terratenientes.

El cuarto modelo se configuró con la ruptura del proceso caracterizado por la inserción al mercado mundial como productor de materias primas como consecuencia de la crisis del '30 y se consolidó hacia mediados del siglo XX, con el advenimiento del peronismo. Surgido como respuesta a un proceso de deterioro social e institucional sostenido en base al fraude electoral, constituyó un nuevo modelo de desarrollo que adoptó como ejes la industrialización del país basada en la sustitución de importaciones, la prevalencia del mercado interno y la promoción de la justicia social. La conducción de este

projeto fue protagonizada por el Estado y financiada con una parte del excedente agropecuario. La mano de obra necesaria para llevarlo a cabo fue aportada por la migración interna y de los países limítrofes y, en menor medida, por el segundo flujo de inmigrantes europeos, fundamentalmente italianos y españoles. La puesta en marcha de los planes quinquenales propulsaron la generación de fuertes inversiones en infraestructura y equipamiento social –principalmente en las áreas periféricas de las zonas urbanas–, lo que permitió la inclusión de vastos sectores económicos y sociales y el desarrollo de esas áreas junto a otras históricamente desarticuladas del territorio nacional.

Durante el período 1958-1962, el “desarrollismo” encaró un proyecto de modernización del país que tuvo como ejes el desarrollo regional y la diversificación industrial, fundamentalmente en base a la industria pesada. En virtud del mismo se pusieron en marcha importantes obras de infraestructura, conducentes a superar el histórico desequilibrio del territorio. Este proceso queda inconcluso, cuando el gobierno es destituido por un golpe militar, inaugurando una etapa de inestabilidad institucional, con sucesivos gobiernos civiles y militares –durante los cuales alternaron políticas conservadoras y/o de industrialización– que desemboca en el golpe militar del año 1976. En este contexto, y más allá de los claros esfuerzos del peronismo y el desarrollismo para lograr un mayor equilibrio territorial, el país mantuvo una organización estructuralmente dependiente de Buenos Aires.

En el último cuarto de siglo, el modelo territorial que se consolida tiene como pauta predominante la integración al mercado

Modelo de sustitución de importaciones

mundial a través del proceso de “globalización”. Este fue impulsado en una primera etapa por el gobierno militar (1976-1983) con ejes en la apertura y desregulación de la economía, la constitución de un sector financiero concentrado y el endeudamiento externo usados como instrumentos de lucha antiinflacionaria. Sin ser alterado por el gobierno democrático posterior, tuvo un segundo período de consolidación (1989-2001) durante el cual, aplicando las recetas del consenso de Washington, se implementaron la privatización de los servicios públicos y la reforma del Estado. Desde el punto de vista territorial, este proceso agudiza los desequilibrios heredados y la configuración espacial centralista e inequitativa, en la medida que las inversiones en infraestructura y equipamiento –pautadas por el mercado– se concentran en las regiones económicamente más competitivas, abandonando literalmente a las regiones consideradas económicamente “inviables”.

Heredero de la historia nacional, el escenario actual muestra tendencias contradictorias que plantean nuevas amenazas y oportunidades. Se destaca la configuración de nuevos corredores de desarrollo, expresión visible de la dinámica territorial que imprimen los intercambios del comercio regional, hecho que se verá consolidado a partir de los acuerdos del MERCOSUR. Esto plantea nuevos procesos de división y especialización productiva territorial, a partir de los cuales adquieren valor recursos naturales no explotados y se dinamizan ciertas áreas de la periferia extrapampeana, históricamente rezagadas. En este contexto, actividades tales como la minera, el turismo y las derivadas del corrimiento de la frontera agropecuaria, constituyen nuevas oportunidades, en tanto y en cuanto se desarrollen de manera sustentable, atendiendo a los beneficios colectivos presentes y futuros. En suma, marcadas como están las bases de una nueva orientación política, las oportunidades regionales actuales permiten vislumbrar la construcción de un modelo de desarrollo que alcance un salto cualitativo para el territorio en su conjunto.

2.1.2 EL TERRITORIO EN EL ACTUAL PROCESO DE INTEGRACIÓN REGIONAL

En la actualidad, es materia de coincidencia de todo el espectro social comprometido con el crecimiento y desarrollo del país, que la estrategia de integración regional que se lleva a cabo en el marco del MERCOSUR, constituye la plataforma de transferencia entre un modelo de organización nacional fuertemente dependiente de la economía internacional y otro que está en plena gestación: la salida de un modelo tributario de las fluctuaciones del mercado internacional de capitales, que ha ocasionado altísimos costos sociales y la gestación de un modelo inserto en la economía global, pero desde una robusta organización regional que otorga a los gobiernos la posibilidad de recuperar soberanía en la implementación de sus propias estrategias de desarrollo.

A mediados de los años '80, con el paulatino retorno de los regímenes democráticos, se restablecieron en América Latina procesos de expansión centralizados en las dinámicas internas de los países y la iniciativa de integración latinoamericana –nacida durante los años sesenta y setenta– reapareció entonces como una estrategia que combinaba los aspectos internos con los externos. En los aspectos internos, las condiciones de estabilidad económica, social y política favorecieron de hecho una mayor interdependencia entre los países que comparten un

espacio geográfico y raíces culturales. En lo que refiere a los externos, se plasmaron numerosos acuerdos bilaterales de integración, cooperación económica y de desarrollo de infraestructuras que incrementaron esta interdependencia, con el convencimiento de que eran los instrumentos más adecuados para mejorar las potencialidades individuales de los países.

Frente a la consolidación de grandes espacios económicos en el mundo, surgen nuevos diseños de inserción internacional en la región y los avances bilaterales se refuerzan con la estrategia de integración territorial en el Mercado Común del Sur - MERCOSUR¹, un ambicioso esquema de integración que promete a Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay como Estados partes a los que se ha incorporado Venezuela, y a Chile, Bolivia y Perú, como Estados asociados, cuyo objetivo básico es aumentar el grado de eficiencia y competitividad y acelerar el desarrollo económico y social de las comunidades involucradas, mediante el aprovechamiento eficaz de los recursos disponibles.

Desde un enfoque abarcativo del espacio suramericano puede observarse que los gobiernos actuales de la región deben promover la mejora

1 El 26 de marzo de 1991 se firma el Tratado de Asunción entre los cuatro países, que no debe considerarse como un tratado final constitutivo del Mercosur, sino como el instrumento de carácter internacional destinado a hacer posible su concreción.

de las capacidades competitivas y coadyuvar a la transformación de los sistemas productivos locales. Estos dos aspectos deben vincularse a las políticas territoriales y, más precisamente, al desarrollo de una cultura territorial que integre a ambos. Se requiere que los territorios sean cada vez más abiertos y descentralizados, lo cual implica enfrentar nuevos desafíos al formular estrategias de desarrollo, en un contexto de mayor complejidad, apertura, competencia, incertidumbre y velocidad de cambio. Es, en ese contexto, que debe considerarse el impacto de la revolución científico tecnológica sobre los procesos productivos, y en las posibilidades que ella conlleva para transformar las dinámicas territoriales nacionales atendiendo las vocaciones y necesidades locales.

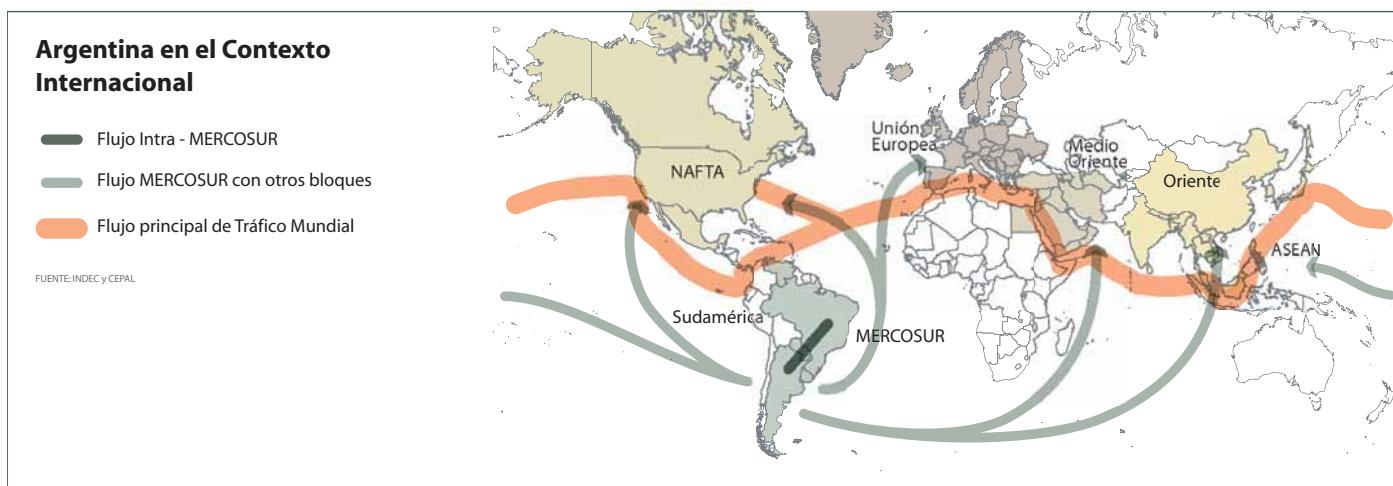
De esta manera, **uno de los grandes desafíos de los gobiernos implicados en el proceso de integración suramericana es el de articular con éxito aquellas estrategias conjuntas que tiendan a reducir al mínimo los condicionantes del comercio que sustenta las actividades productivas de escala regional: las barreras internas y los cuellos de botella en la infraestructura y en los sistemas de regulación u operación.** Para ello el proceso de integración física es un instrumento imprescindible y debe articularse con acciones que tiendan a lograr el desarrollo de la infraestructura a través de los ejes de conexión al interior del MERCOSUR y entre el MERCOSUR y los Estados Asociados, de forma de profundizar la conectividad entre ellos, de contribuir a su competitividad internacional y de generar proyectos con importantes impactos sociales. Son de destacar en este sentido el establecimiento y la plena operatividad de vinculaciones terrestres, fluviales, marítimas y aéreas y la suscripción de acuerdos de facilitación fronteriza que buscan la implementación de Controles Integrados de Frontera y que permitieron avanzar en la facilitación del tránsito de personas y la circulación de bienes al interior del bloque y en dirección a terceros mercados.²

En síntesis, la estrategia de inserción internacional de un país, tema clave en toda agenda nacional proyectada al futuro, se despliega en

tres ejes interrelacionados que se refuerzan mutuamente: el bilateral, el regional y el global. En este marco, la República Argentina apuesta al MERCOSUR como plataforma estratégica, a pesar de las dificultades que todavía deberán superarse. Se percibe el MERCOSUR como un instrumento funcional para la estabilidad política de la región sudamericana, dado que las relaciones establecidas por los países que la integran –con despareja pero creciente densidad en todos los planos– son relaciones hasta hoy dominadas por la lógica de la integración, frente al predominio de la lógica de la fragmentación que fuera el signo común en la historia entre naciones vecinas. Y si bien en estos años los flujos de comercio de bienes y servicios entre los socios fluctuaron en función de las disparidades del comportamiento de las respectivas economías, la experiencia acumulada en el esquema de integración lo muestra como un instrumento de transformación productiva, de incorporación de progreso técnico y de creación de empleo calificado, aspectos todos ellos que coadyuwan con el camino del desarrollo con equidad en el que el Gobierno Nacional está comprometido.

En lo que respecta a su impacto sobre el desarrollo del territorio, este escenario insinúa la configuración de un nuevo modelo de organización que modifica el secular con epicentro en el puerto de Buenos Aires, promoviendo nuevas oportunidades pero también nuevas demandas. La impronta de los actuales corredores de transporte –expresión de los recorridos alternativos del intercambio regional– sin bien es entendida como oportunidad para las regiones del territorio nacional históricamente rezagadas, plantea fuertes desafíos: por una parte, adecuar el soporte construido existente que responde al modelo de organización radial de la infraestructura de transporte y comunicaciones, y por otra, prevenir los impactos que este nuevo perfil de las demandas de bienes y servicios puede ejercer sobre regiones socio-territoriales frágiles sin los andamiajes normativos e institucionales aptos para asimilarlos.

² Los principales acuerdos en este sentido son: el Acuerdo de Recife (1993), en el ámbito del MERCOSUR, y los Acuerdos sobre Controles Integrados Argentina-Chile (1997), y Argentina-Bolivia (1998), para la frontera de Argentina en el ámbito del Mercosur Ampliado.



2.2 MÉTODO APLICADO PARA LA ELABORACIÓN DEL MODELO ACTUAL

2.2.1 FACTORES QUE CONFIGURAN EL TERRITORIO HEREDADO

Se entiende por Desarrollo Territorial, al proceso mediante el cual se acrecientan las capacidades de un determinado territorio, transformándolas en forma positiva para hacerlo disponible a su uso social. Un territorio es una unidad espacial conformada por un tejido socio-político, el cual se estructura sobre determinadas formas de producción, consumo e intercambio, sobre una base de recursos naturales y sobre instituciones y formas de organización particulares. En este marco, la dinámica del desarrollo territorial es resultado de la forma en que se despliegan las políticas públicas a todos los niveles de gobierno, junto con las tendencias sociales, el avance tecnológico y las fuerzas del mercado en cada período histórico.

La evolución de las actividades socio-económicas y las instalaciones físicas que permiten su funcionamiento se relacionan en el tiempo con los recursos del territorio: se trata de la relación sociedad-naturaleza, la cual debe garantizar su adecuación en el presente y su sustentabilidad para las futuras generaciones. Esta relación genera un medio natural modificado –una suerte de segunda naturaleza adaptada–, que debe soportar las necesidades de la organización social y que se produce en el marco de los procesos de instalación de los asentamientos humanos en el espacio territorial. Tal como se describió en la evolución histórica del modelo territorial, en nuestro país esa relación atravesó diferentes etapas, que se identifican en los cinco modelos sucesivos de organización territorial: la fase precolombina, la colonial, la fase agroexportadora, la fase de industrialización sustitutiva y la fase de apertura y desregulación económica.

La mencionada segunda naturaleza es resultado de las instalaciones fijas y transitorias que el hombre construye en el territorio a lo largo del proceso de ocupación, ligados a la explotación de sus recursos y el asentamiento de poblaciones. Se trata del llamado proceso de antropización que incorpora un componente físico artificial al medio físico natural –el “medio construido” o suma de infraestructuras y equipamientos construidos por el hombre–, y que configura un territorio

adaptado para las diferentes actividades humanas. En una primera fase del desarrollo territorial, la dinámica económica y la distribución e importancia de los asentamientos humanos responden a la localización de los recursos naturales explotables y sobre los que existe demanda. Sin embargo, en las fases posteriores, la calidad del medio construido constituye en sí mismo un recurso que atrae la localización de actividades y población.

GRÁFICO 1 EL MEDIO CONSTRUIDO Y EL TERRITORIO



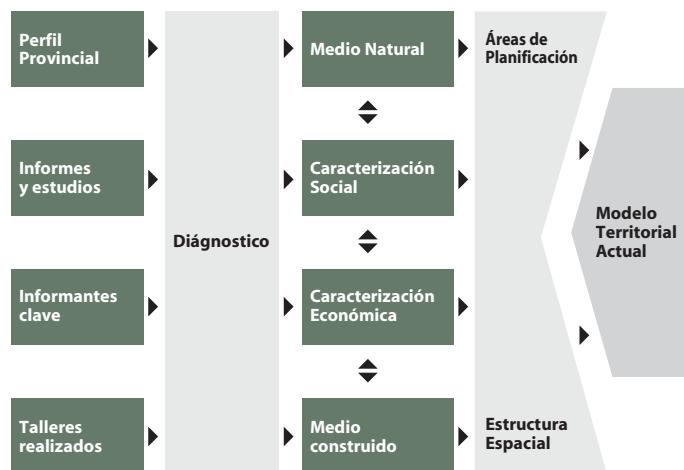
La alarma sobre los efectos que el proceso acelerado de antropización está generando a lo ancho del planeta, reclama políticas decididas que reconduzcan el accionar del hombre sobre el territorio, de cara a garantizar su sustentabilidad futura. En este marco, la definición e implementación de políticas públicas para el desarrollo territorial requiere tanto de estudios previos que aporten conocimiento para la acción, como del monitoreo posterior del impacto que las instalaciones físicas y las actividades humanas provocan sobre el medio natural originario. Este camino permite por una parte eludir oportunamente los desajustes en los ecosistemas naturales y por otra proponer medidas de mitigación en los casos en que tengan lugar impactos negativos no ponderados en el momento de su diseño.

2.2.2 PROCESO DE DISEÑO DEL MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Para la evaluación de los procesos de cambio que han tenido lugar en el territorio nacional se ha adoptado una visión intersectorial del rol de la infraestructura y el equipamiento en su configuración. La consideración global del medio construido en todos los aspectos del análisis, permite tanto explicitar cuál ha sido el rol de este componente en la conformación de la situación actual del territorio, como exponer la manera en que se insertan las iniciativas y proyectos en materia de infraestructura y equipamiento en el modelo de país al que se aspira para el futuro. Es decir, se trata de encaminar de entrada y desde esta óptica la resolución de los desafíos que plantea la actual situación y que serán explícitos en la prefiguración del futuro deseado.

Con una finalidad analítica se ha descompuesto el objeto de estudio –el territorio y los factores que intervienen en su conformación–, en la caracterización de los siguientes componentes: el medio construido, el medio natural, el medio social y el medio económico. Esto ha permitido el estudio en profundidad de cada componente y la detección de las principales interrelaciones que se producen entre ellos. Cada una de estas caracterizaciones se ha realizado teniendo en cuenta la información que se desprende de los trabajos realizados por los equipos técnicos de cada provincia. Esa información fue complementada con: la disponible en organismos nacionales y otras fuentes de diverso origen seleccionadas al efecto, así como la perteneciente al propio Ministerio de Planificación Federal de la Inversión Pública y Servicios del Estado Nacional. El Gráfico 2 plantea un esquema de la metodología seguida.

GRÁFICO 2 DESARROLLO METODOLÓGICO



La **Caracterización del Medio Construido** se ocupa del análisis del sistema de asentamientos humanos y de la infraestructura y el equipamiento con que cuenta el territorio, evaluando el grado de adecuación del conjunto a la demanda de la población y de las actividades económicas. Constituye el aspecto central del trabajo en relación al objetivo de definir políticas de mediano y largo plazo en materia de infraestructura, planteado como pauta inicial en este documento.

En la **Caracterización del Medio Natural** el análisis abarca la relación de los ecosistemas que lo integran, evaluándolos en términos de su capacidad para sustentar a la población y sus actividades y de sus

tendencias funcionales, tanto en lo referente a las dinámicas endógenas como en las relaciones con los otros componentes. En esta etapa, basándose en la evaluación previa de los equipos provinciales, se ha puesto fundamentalmente el énfasis en el registro de las situaciones de importante riesgo ambiental y que implican mayor vulnerabilidad de la población y las actividades.

En la **Caracterización Social** se analizan los niveles de satisfacción de las necesidades de la población así como la adecuación del medio biofísico como soporte de las actividades humanas. Se ponen en este punto en evidencia las diferencias espaciales y sociales de las condiciones de vida, diferenciándose las áreas geográficas según el tipo de carencias y criticidad de las demandas, particularmente en lo que refiere a infraestructura y equipamiento.

La **Caracterización Económica** del territorio atiende al grado de organización de la sociedad para producir los bienes y servicios para la satisfacción de sus necesidades. Se tienen en cuenta principalmente los niveles de desarrollo de las actividades en términos de diversificación, dinamismo y sustentabilidad.

En primer lugar, el análisis de estos distintos componentes, permitió caracterizar pormenorizadamente la situación actual del territorio nacional, llegándose a identificar la diversidad y las asimetrías de las dinámicas de desarrollo que coexisten en el país.

En segundo lugar, una vez realizados los diagnósticos de las cuatro dimensiones consideradas, se efectuó un análisis de las relaciones más significativas entre los distintos factores intervenientes en la configuración del territorio. Este procesamiento permitió llegar a dos productos o niveles de síntesis intermedios: por una parte, la categorización del territorio según diferentes espacios de organización y dinámicas Socio-productivas y por otra, la Estructura Espacial del Territorio.

En el primer nivel de síntesis –los Espacios socio-productivos– se identifican una serie de situaciones predominantes que resultan de la combinación de los siguientes factores: los niveles de desarrollo de la organización productiva y social y la relación con los niveles de adecuación del soporte físico natural y construido. En el segundo nivel de síntesis –la Estructura Espacial–, se esquematiza la organización del territorio en cuanto al patrón de los asentamientos humanos urbanos y rurales y a la conectividad entre los mismos. Esta refleja al sistema de centros, nodos y flujos que estructura el territorio nacional, lo que es sinónimo de la forma en que se distribuye la población y sus actividades y las redes de infraestructura que los interconectan.

Finalmente, de la consideración conjunta de los Espacios Socio-productivos y la Estructura Espacial, se obtiene como síntesis final, el Modelo Actual del Territorio. Este resultado expresa la dinámica actual del territorio nacional, seleccionando y enfatizando aquellos componentes relevantes que permiten explicar su situación físico-espacial, económica, social y ambiental. Como se menciona con anterioridad, el análisis apunta fundamentalmente a observar las limitaciones que el soporte físico impone al desarrollo territorial, en concordancia con las competencias específicas del ámbito en el que se desarrolla el presente trabajo.

2.3 SÍNTESIS DEL MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

El Modelo Actual del Territorio Nacional, caracteriza la interrelación existente entre el medio biofísico –sistema de centros y stock de infraestructura y equipamiento instalado en el medio natural– y el medio socio-económico –población y actividades productivas– que tienen lugar en las distintas regiones del país, representando al mismo tiempo la dinámica de flujos de bienes y servicios que las vincula. La imbricación entre ambos fenómenos expresa la forma que adopta la organización del territorio nacional, su estructuración espacial y configura lo que denominamos Modelo Actual.

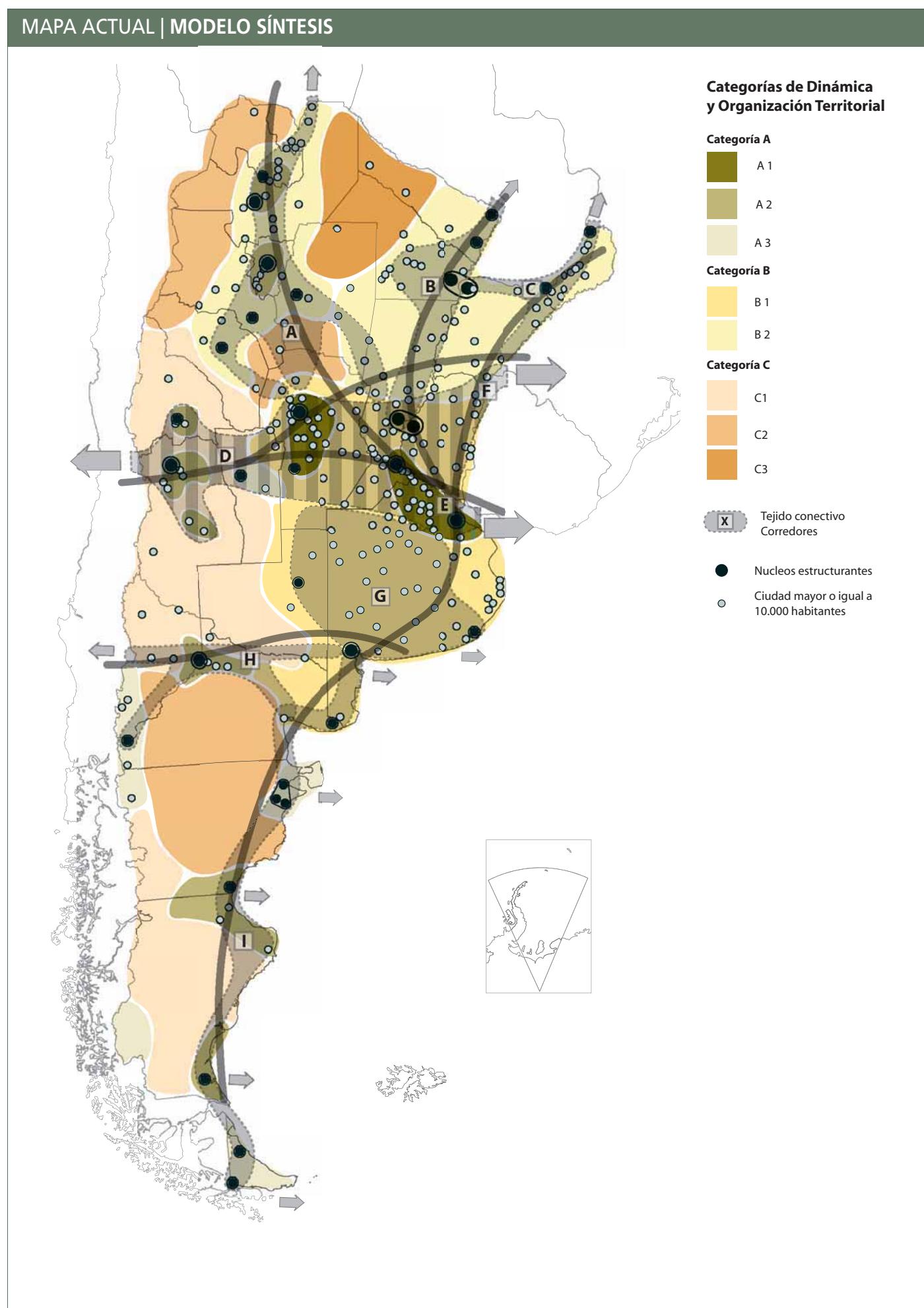
Como producto de la primera dimensión de análisis, el territorio nacional queda dividido en un conjunto de 25 sub-regiones cuyas características se detallan a continuación y que son representativas de categorías de organización territorial singulares. Su identificación surge del trabajo realizado con los equipos técnicos provinciales, en base a la implementación de criterios de análisis acordados. Estas subregiones se agrupan en tres grandes categorías: Categoría A: núcleos dinamizadores del territorio, corresponden a regiones relativamente pequeñas en términos de superficie, altamente pobladas, y urbanizadas, con alto desarrollo socio-productivo y del medio construido, donde confluyen los principales flujos de cargas y pasajeros; Categoría B: territorios de media o alta urbanización, con sistemas urbanos integrados y de media a alta consolidación socio-productiva y del medio construido; y Categoría C: territorios con bajo nivel de urbanización y sistemas urbanos con baja integración, y baja consolidación socio-productiva y del medio construido.

Las áreas comprendidas en la **Categoría A**, contienen a la mayoría de las regiones metropolitanas del país y el porcentaje mayor de la población urbana. Distribuidas en diversos subtipos, incluyen en primer lugar las mayores aglomeraciones urbanas con el más alto nivel de diversificación productiva y terciario especializado –la Franja Industrial Rosario– Buenos Aires que se inscribe en el denominado Eje Fluvial –Industrial y el Gran Córdoba más su área de influencia hasta Río Cuarto–, en segundo lugar las aglomeraciones intermedias con niveles medios a altos de industrialización –Comodoro Rivadavia, Tucumán subsistemas Salta-Jujuy, Resistencia-Corrientes y sur costero Santa Cruz, los núcleos urbanos con altos niveles de integración agroindustrial como los oasis cuyanos del Gran Mendoza, del Gran

San Juan y San Rafael y finalmente el oasis de riego del Alto Valle de Río Negro– y en tercer lugar los sistemas particulares –como los de regímenes de promoción industrial en Tierra del Fuego y el eje San Luis-Villa Mercedes–, los especializados en la explotación turística basada en sus atractivos naturales –el más maduro con centro en Bariloche y el de desarrollo más reciente del Calafate, ambos en el área subandina del sur argentino– y el caso singular de Puerto Madryn, donde convergen con gran dinamismo la actividad industrial especializada, el turismo y la actividad pesquera manufacturera.

Las áreas comprendidas en la **Categoría B**, incluyen los sistemas urbano-rurales más desarrollados, vertebradores del modelo histórico agro-exportador, que conforman redes de centros con niveles medios a altos de integración y cobertura de servicios, los cuales se extienden en los territorios agrícola-ganaderos pampeanos y extra-pampeanos más consolidados del país, aunque con distinto grado de desarrollo agroindustrial. En lo que respecta al sistema de asentamientos, se observan tres subtipos claramente diferenciados: el *sistema urbano altamente consolidado e integrado* que se extiende en la llanura pampeana, principal beneficiaria del modelo agro-exportador, dada su alta productividad; el *sistema urbano de media consolidación e integración* del NEA, y el *sistema urbano de media consolidación e integración* organizado en corredor en los valles del NOA, ambos ligados a regiones agro-productivas de menor grado de desarrollo y con carencias de infraestructura, fundamentalmente energética en el segundo caso.

Finalmente, las áreas de **Categoría C**, incluyen las de menor intensidad de ocupación humana en las que se combinan la baja integración territorial con niveles de explotación extensiva del suelo. Representan las áreas de menor desarrollo relativo del país, poseen escasas condiciones naturales para la producción primaria y no han podido desarrollar un esquema socio-productivo consistente, aunque contienen algunas zonas con cierto grado de desarrollo, basado generalmente en la presencia de actividades extractivas que funcionan como enclave. Pueden diferenciarse los siguientes subtipos en relación a los niveles de consolidación socio-productiva: *niveles medios* en la Franja árida cuyana, nor-patagónica y la meseta patagónica sur; *niveles deficitarios* en la Puna, el centro árido Santiago-Córdoba y la meseta patagónica norte y *niveles muy deficitarios* en el Chaco seco.



Como puede observarse en el mapa síntesis, la distribución espacial del sistema de ciudades ratifica los atributos de cada zona en lo que respecta a su grado de urbanización y a las notables diferencias de la naturaleza que esta adopta. **Mientras gran parte de la región pampeana detenta una estructura policéntrica, articulada por una red vial mallada que soporta vínculos multidireccionales, el resto de las zonas no llega a configurar estructuras de este tipo.** En ellas se observan subsistemas de ciudades concentrados en orden a los rasgos particulares de cada geografía –los valles en el NOA; los oasis de riego en Cuyo y el Alto Valle; los ríos en el NEA y el litoral marítimo en la Patagonia– en las que la ciudad capital y sus satélites centralizan la población y los servicios regionales.

Las pequeñas ciudades componentes de cada subsistema regional –de poca población y baja complejidad urbana– se vinculan a sus centros de referencia mediante sistemas viales radiales, con frágiles interconexiones, fragilidad que va en aumento a medida que es mayor la distancia a estos últimos, afectando severamente a la población rural. En lo que respecta a los intersticios territoriales emergentes de la estructura de asentamientos descripta, su paulatino vaciamiento –habida cuenta de su dinámica socio-productiva expulsora de población– implica graves riesgos de despoblamiento.

Como puede observarse en el mapa síntesis, la distribución espacial del sistema de ciudades ratifica los atributos de cada zona en lo que respecta a su grado de urbanización y a las notables diferencias de la naturaleza que esta adopta.

Mediante la segunda dimensión de análisis se aborda la dinámica de interrelación de las actividades que se desarrollan dentro de este conjunto de zonas, que explica el funcionamiento del sistema de asentamientos humanos del país y cuya naturaleza viabiliza o penaliza el desarrollo económico y social de las distintas regiones que lo componen. Se trata de reconocer los principales nodos de concentración de actividades, jerarquizándolos en orden a su tamaño poblacional y a su rol en el territorio– así como los principales corredores de conectividad, o canales de interrelación de flujo de bienes y personas. Esta visión tradicionalmente denominada de espacios funcionales o polarizados, permite observar la forma en que se estructura el territorio y sus niveles de disfuncionalidad por falta de cobertura y/o baja conectividad.

A los efectos de esta síntesis y adoptando como esquema de soporte al Modelo del Medio Construido, se seleccionaron los principales rasgos que expresan la estructuración actual del territorio: los nodos que ejercen más intensas funciones de centralidad y/o cobertura en la provisión de bienes y servicios y la identificación de los principales flujos de bienes y personas que se desarrollan sobre el territorio nacional. Fundamentalmente se consideró el TMAD (Tránsito Medio Diario Anual) de la red vial nacional –cuya magnitud expresa el volumen de vehículos que circula por un tramo dado de la red durante un período de tiempo– los volúmenes de pasajeros transportados por ferrocarril y ómnibus, los principales orígenes y puntos de salida de las cargas con destino al mercado externo y los principales puntos de entrada de las importaciones nacionales.

Esta visión del territorio da como resultado la identificación de nuevos corredores que espacializan la dinámica de los vínculos que tiene lugar entre las diversas subregiones al interior del país, así como los principales puertos que concentran el comercio internacional. A los efectos analíticos se los denomina alfabéticamente y se los agrupa en orden a tres segmentos en los que se dividió el territorio nacional: zona norte, zona centro y zona sur.

Tal como puede observarse en el mapa síntesis y como detalla su descripción en el cuadro adjunto, el rasgo preponderante del patrón espacial de estos corredores revela en primer lugar su convergencia a un relativamente pequeño espacio geográfico y en segundo lugar, el aislamiento que comporta una gran parte del territorio nacional.

Es de destacar la convergencia del conjunto hacia el **corredor E** –entre Rosario y Buenos Aires– principal concentrador de cargas y pasajeros, coincidente con la mayor aglomeración de población y diversificación productiva del país, que contiene los principales puertos del sistema fluvial y por el que circulan los mayores volúmenes de cargas para consumo interno, así como de exportación e importación. Asimismo, su articulación con los **corredores D y F**, con cabecera en el Cristo Redentor y Paso de los Libres respectivamente, refleja la estructura espacial que adopta el corredor bioceánico central: su potencia como eje de desarrollo está estrechamente asociada a la calidad del capital construido existente en gran parte de las regiones que atraviesa, hecho que retroalimenta la dinámica de actividad que en sí mismo aporta.

El resto de los corredores no llegan a componer sistemas integrados, entre sí -al integrarse sólo al este-, impidiendo una óptima conexión en todo el territorio. Su desarrollo produciría un funcionamiento más eficiente y equilibrado del territorio y otorgaría al mismo tiempo nuevas oportunidades para el desarrollo de las economías regionales, tanto al Norte Grande como de la Patagonia.

Completando la descripción de los corredores incluidos dentro de la zona centro, el **corredor G**, con cabecera sur en Bahía Blanca, es representativo del flujo de cargas y pasajeros que atraviesa la Provincia de Buenos Aires en múltiples direcciones. Este conecta internamente a la región pampeana norte y sur y viabiliza la salida de su producción por el sistema de puertos a través de la retícula vial que contiene. Su articulación con el **corredor H**, que absorbe el tráfico de cargas y pasajeros desde Bariloche –centro de la región turística cordillerana– y el subsistema agroproductivo y de asentamientos del Alto Valle, permite visualizar la configuración potencial de un segundo corredor bioceánico, el denominado norpatagónico. En dirección norte-sur, el **corredor I** representa la dinámica de flujos que claramente prevalece en el resto de la Patagonia, estrechamente ligada a la RN 3, paralela al litoral atlántico, en tanto que eje de articulación de su principal sistema de centros, puertos y enclaves productivos hidrocarburíferos y pesqueros.

El segmento norte del territorio cuenta con tres corredores que se desarrollan en sentido norte-sur, sin integración transversal, aunque, tal como se exemplificó en el norte patagónico, reflejan incipientes articulaciones. El **corredor A** expresa la conectividad del sistema productivo y de asentamientos del NOA, organizado linealmente en torno a sus valles, incorporando asimismo a los centros de Catamarca y La Rioja. Las RN 9 y RN 34 constituyen los ejes que vinculan a estos subsistemas con el nodo Santa Fe-Paraná y Gran Córdoba, pertenecientes a los corredores B (Clorinda –Santa Fe) y D (Cristo Redentor

–Rosario), respectivamente. Si bien supone la vinculación regional a través de Bolivia, su configuración y la dinámica de los intercambios que comporta, expresan la histórica dependencia de las regiones del NOA y Nuevo Cuyo de la Región Pampeana, determinada por la estructuración radiocéntrica del territorio nacional, así como su insularidad en relación a los subsistemas regionales del NEA.

Por último, los **corredores B y C**, representan la naturaleza espacial de la relación entre el sistema de asentamientos humanos y productivos del NEA con el territorio nacional y con los países vecinos. El primero, con origen y destino en los nodos Clorinda-Formosa y Santa Fe-Paraná se vincula a través de este último con el Corredor E, conformando la mayor aglomeración socioproductiva del país. En él se destaca el tráfico de cargas en sentido norte-sur –básicamente materias primas o manufacturas de bajo valor agregado– destinadas a la exportación y para abastecer el mercado interno, que se suma al de pasajeros de carácter interregional. Y el segundo, expresa la conexión de la región fronteriza del NEA, de significativos vínculos con el Brasil, que se asocia a través del nodo Resistencia-Corrientes con el Corredor B y en Paso de los Libres con el Corredor F, a través del cual incorpora sus productos al corredor bioceánico central.

Este mapa síntesis no hace más que confirmar las limitaciones del soporte físico nacional, con áreas más desarrolladas e integradas e inmensos territorios con baja ocupación e integración, en el que predominan las relaciones interregionales unidireccionadas hacia

el principal centro de consumo nacional y que retroalimentan el desigual desarrollo socio-productivo del país.

Sin embargo, pueden observarse también algunas tendencias que representan oportunidades para la formulación de un modelo de país diferente: el proceso de integración al comercio regional y mundial que ha dinamizado nuevas actividades y áreas del territorio nacional, el cambio de tendencia del comportamiento demográfico –con una

Este mapa síntesis no hace más que confirmar las limitaciones del soporte físico nacional, con áreas más desarrolladas e integradas e inmensos territorios con baja ocupación e integración.

redireccionalización en la localización de la población–, y la aparición de incipientes relaciones interregionales, permiten orientar algunas nuevas líneas de acción. Su reconocimiento, asociado a la identificación de los requerimientos de los gobiernos provinciales, es uno de los objetos fundamentales del presente trabajo, el cual se propone erigirse en un instrumento más para el desafío que ha asumido el gobierno nacional: dotar al territorio nacional de infraestructuras y equipamientos que apoyen su desarrollo socio-productivo con un carácter socialmente equitativo, regionalmente equilibrado y ambientalmente sustentable.

Las siguientes referencias corresponden al Cuadro de Categorización de Regiones que se observa en la próxima página:

3 **Densidad Muy Alta:** 1000 hab/Km² o más, **Densidad Alta:** 100 a 1000 hab/Km², **Densidad Media:** 10 a 100 hab/Km², **Densidad Baja:** menos de 10 hab/Km².

4 **Favorables:** NBI, Terminalidad educativa primaria y secundaria, tasa de mortalidad y de mortalidad infantil mayor a la media nacional, **Intermediarias:** = a la media nacional, **Desfavorables:** menor a la media nacional.

5 **Alta:** disponibilidad en el territorio de redes de energía, saneamiento básico, transporte vial y aéreo, **Media:** dotación parcial de redes de energía, saneamiento básico y transporte vial, **Baja:** ausencia de redes de energía, de transporte y de saneamiento básico.

CATEGORIZACION DE REGIONES (Variables consideradas - Descripción)

CAT.	REGIONES	POBLACIÓN ³	CONDICIONES SOCIALES ⁴	BASE ECONÓMICA	INFRAESTRUCTURA ⁵	CONDICIONES AMBIENTALES
A 1	Nodo Córdoba	Densidad Muy alta	Favorables	Industrial altamente diversificado-Terciario avanzado	Alta	Contaminación y erosión hídrica. Anegamientos e inundaciones. Ocurrencia de Incendios
A 1	Franja Industrial Paraná - Plata	Densidad Muy alta	Favorables	Industrial altamente diversificado- Terciario avanzado	Alta	Inundaciones. Contaminación hídrica por efluentes industriales y cloacales. Riesgo de accidentes químicos. Afectación del recurso íctícola y del aprovechamiento comercial.
A 2	Franja Nodos de Salta- Jujuy	Densidad Muy alta	Intermedias	Agroindustrial- Servicios	Alta	Deslizamiento de suelos,erosión hídrica, deficiencias de drenaje,inundaciones y salinización.
A 2	Nodo Tucumán	Densidad Muy alta	Intermedias	Agroindustrial- Servicios	Alta	Probabilidad de ocurrencia de inundaciones. Deforestación
A 2	Nodos Resistencia- Corrientes	Densidad Muy alta.	Intermedias	Agroindustrial- Servicios	Media (déficit de gas).	Salinización,deficiencias de drenaje e inundaciones.Incompatibilidad del uso del suelo (desmontes por expansión agrícola)
A 2	Oasis de San Juan	Densidad Muy alta	Intermedias	Oasis de riego - Agroindustrial- Servicios	Alta	Degrado de los recursos naturales: erosión eólica, hídrica,salinización, deforestación,incendios. Contaminación hídrica. Riesgo sísmico.
A 2	Oasis Norte (Mendoza)	Densidad Muy alta	Favorables	Oasis de riego - Agroindustrial- Servicios	Alta	Procesos de erosión eólica. Probabilidad de contaminación por derrames de hidrocarburos. Riesgo sísmico.
A 2	Oasis Centro (San Rafael)	Densidad alta	Favorables	Oasis de riego - Agroindustrial- Servicios	Alta	Probabilidad de contaminación por hidrocarburos. Restricciones para la infraestructura vial y los núcleos urbanos por deslizamientos de suelos.
A 2	Alto Valle de Río Negro y Neuquén	Densidad Muy alta	Favorables	Oasis de riego - Agroindustrial- Servicios	Alta	Avance ganadero sobre sistemas naturales. Incompatibilidad del uso del suelo. Aprovechamiento maderero "selectivo" de los bosques nativos sin inversión posterior en manejo.Degrado de los pastizales. Erosión eólica e hídrica. Contaminación cloacal por urbanizacion. Sobreexplotación de agua subterránea.
A 2	Nodo Comodoro Rivadavia	Densidad media	Favorables	Servicios e industria petrolera y pesca	Alta	Insuficiente manejo de áreas protegidas costeras. Contaminación por hidrocarburos de buques y actividades petroleras.
A 2	Costa sureste de Santa Cruz	Densidad baja-media	Favorables	Bajo desarrollo industrial (explotación hidrocarburifera)	Media: Baja densidad vial. Alta Conectividad aérea	Salinización y deficiencias de drenaje. Contaminación por hidrocarburos
A 3	Franja Nodos San Luis- Mercedes	Densidad media	Favorables	Industrial - Servicios	Alta	Riesgos por inundaciones en zonas de alta densidad poblacional y gran concentración de actividades económicas. Riesgo por actividad sísmica. Contaminación producida por fuentes fijas y móviles,efluentes líquidos y sólidos.
A 3	Nodo Puerto Madryn	Densidad media	Favorables	Agroindustrial Oasis de riego de bajo desarrollo - Servicios-Turismo internacional	Alta	Escasez hídrica.Contaminación salina de las aguas subterráneas. Contaminación de aguas superficiales.Salinización y degradación de suelos.
A 3	Isla de Tierra del Fuego	Densidad media	Favorables	Industrial- Forestal Servicios- Hidrocarburos - Turismo internacional	Media Alta Conectividad aérea- Problemas de accesibilidad vial	Degrado del suelo y alto grado de desertificación. Incompatibilidad de uso del suelo (urbanizaciones en zonas propensas a inundaciones).

CATEGORIZACION DE REGIONES (Variables consideradas - Descripción) (Cont.)

CAT.	REGIONES	POBLACIÓN ³	CONDICIONES SOCIALES ⁴	BASE ECONÓMICA	INFRAESTRUCTURA ⁵	CONDICIONES AMBIENTALES
A 3	Franja turística patagónica cordillerana norte (Bariloche)	Densidad de población media	Favorables	Base turística internacional, producción de fruta fina, ganadera y forestal	Alta	Vulnerabilidad de la población a inundaciones e inestabilidad de pendientes. Erosión hídrica y eólica. Degradación de acuíferos y contaminación de aguas superficiales. Deforestación e incendios. Disposición inadecuada de residuos sólidos urbanos.
A 3	Franja turística cordillerana patagónica sur (Calafate)	Población agrupada en dos localidades con fuerte variación estacional. El Calafate presenta la mayor crecimiento intercensal del país	Favorables	Base turística internacional altamente desarrollada	Media (problemas de accesibilidad debido a la explosión demográfica)	Planificación desordenada del uso del suelo urbano-residencial. Disposición inadecuada de residuos sólidos urbanos y líquidos cloacales.
B 1	Llanura Pampeana extendida- Gran llanura pampeana	Densidad Alta estructurada en un sistema de localidades regularmente distribuidas sobre el territorio	Favorables	Base agrícola ganadera, agroindustrial, y otras industrias-Turismo nacional - Servicios	Alta	Pérdida de productividad de las tierras por explotación agrícola intensiva. Inundaciones y anegamientos. Procesos de salinización y degradación del suelo. Contaminación hídrica.
B 2	Zona agroproductiva del NOA	Densidad de población media a alta, estructurada en un sistema de localidades de tamaño medio regularmente distribuidas sobre el territorio	Desfavorables (moderadas)	Procesamiento de Cultivos (algodón, caña, soja, etc) desarrollada en valles interserranos.	Alta: Alta densidad de red vial (orientación general N-S). Bien abastecida por red troncal energética.	Aluvionales, deslizamientos de suelos, inundaciones. Incompatibilidad de uso del suelo (desmontes de bosques nativos por expansión agrícola)
B 2	Zona agroproductiva del NEA	Densidad de población media a alta, con población rural importante	Desfavorables (moderadas a altas)	Procesamiento de Cultivos (algodón, yerba, tabaco, soja, etc), y desarrollo forestal	Media: Con moderada a alta falta de infraestructura energética.	Incompatibilidad de uso del suelo (desmontes de bosques nativos por expansión agrícola) Inundaciones y pérdida de la capacidad productiva de los suelos.
C 1	Meseta y cordillera patagónica sureña	Baja densidad de población agrupada en localidades dispersas	Favorables	Base ganadera extensiva, desarrollos mineros importantes. Explotación forestal moderada	Baja (déficit de cobertura energética y baja conectividad)	Degradación de los suelos y áreas mallinas por sobrepastoreo. Erosión eólica y desertificación. Riesgo por incendios forestales.
C 1	Franja árida centro-oeste y cordillera central	Baja densidad de población	Desfavorables (moderadas)	Producción primaria: ganadería extensiva y algunos enclaves mineros y oasis de riego poco desarrollado.	Baja (déficit de cobertura energética)	Contaminación hídrica por la actividad minera. Erosión eólica e hídrica. Riesgo sísmico
C 2	Cordillera norte (Puna)	Baja densidad de población	Desfavorables (altas)	Explotación primaria sin valor agregado: ganadería extensiva y minera	Baja (baja densidad de la red vial, escasas rutas asfaltadas, sin infraestructura energética - gas y electricidad-)	Erosión eólica e hídrica. Inestabilidad de laderas. Contaminación por metales pesados. Expansión agrícola sobre bosques nativos. Inundaciones.
C 2	Centro-norte árido (Santiago del Estero - Córdoba)	Densidad de población media a baja	Desfavorables (altas)	Producción primaria (ganadería extensiva)	Baja (Red troncal energética pero sin cobertura).	Déficit hídrico y salinización. Contaminación hídrica por efluentes industriales y cloacales. Inundaciones. Expansión agrícola sobre bosques nativos.
C 2	Meseta patagónica norte	Baja densidad de población agrupada en localidades dispersas. Baja conectividad	Desfavorables (altas)	Base ganadera extensiva de bajo a medio (línea sur rionegrina) desarrollo.	Baja (Baja densidad vial y déficit de infraestructura energética).	Erosión eólica y desertificación. Salinización. Degradación por sobrepastoreo intensivo en áreas mallinas
C 3	Chaco árido	Densidad de población media mayormente rural, con fuerte cultura indígena	Desfavorables (altas)	Base escasamente desarrollada de producción primaria (economía de subsistencia). Enclave petrolero.	Baja (Baja densidad de la red vial sin asfaltar, sin infraestructura energética).	Degradación de humedales. Avance de cultivos sobre bosques nativos. Colmatación y sedimentación de los recursos hídricos. Inundaciones y anegamientos.

CORREDORES IDENTIFICADOS

Nº	EXTREMOS	DINÁMICA DE MOVIMIENTOS	PROBLEMAS Y DESAFÍOS
ZONA NORTE			
A	Desde Salvador Maza - Jujuy conecta con el corredor D en Córdoba (longitud = 1.220 Km) y con el corredor B en el nodo Santa Fe-Paraná (longitud = 1.080 Km)	<p>El transporte de cargas desembarca en los corredores B y G.</p> <p>En términos relativos respecto de los del norte del país, es el que registra mayor movimiento de pasajeros, especialmente importante por el paso fronterizo a Bolivia</p>	<p>Problemas de transitabilidad sobre la RN 9 y RN 34 desde el Norte de Córdoba hasta Tucumán</p> <p>Problemas de conectividad debido a la falta de infraestructura para el control fronterizo</p>
B	Desde Clorinda - Formosa, conecta con el corredor E en el nodo Santa Fe-Paraná (longitud = 880 Km)	<p>Circulan cargas fundamentalmente en sentido norte-sur - básicamente materias primas o manufacturas de bajo valor agregado- destinadas a la exportación y para abastecer el mercado interno, principalmente de las provincias de Santa Fe y Buenos Aires</p> <p>El mayor flujo de pasajeros se da entre los tramos Santa Fe - Paraná y Corrientes - Resistencia y en menor medida en el tramo Paraná - Corrientes sobre la ruta 12. Existe un importante intercambio de pasajeros con Paraguay a través del Puente San Ignacio de Loyola</p> <p>Por vía aérea, el principal flujo se dirige al corredor G</p> <p>Circulan cargas de bajo valor agregado en una dirección predominante Norte - Sur con destino al mercado interno y en menor medida con destino al mercado externo</p>	<p>Problemas vinculados a la gestión multimodal en tramos críticos, como el puerto de Barranqueras en Chaco, el nodo Santa Fe - Paraná</p> <p>Problemas de conectividad debido a la falta de infraestructura para el control fronterizo</p> <p>Necesidad de mejorar la transitabilidad de vías fluviales (profundización de la hidrovia y mejoras en la señalización) y la comunicación entre Goya y Reconquista.</p> <p>Falta de definición de roles en aeropuertos muy cercanos como es el caso de Resistencia Corrientes</p>
C	Desde Puerto Iguazú -Misiones conecta con el corredor B, en el nodo Corrientes - Resistencia (longitud = 530 Km) y con el corredor F en Paso de los Libres (longitud= 550 Km)	<p>En términos de pasajeros la RN 12 es la que capta el mayor volumen, en el tramo Posadas - Puerto Iguazú. El tramo ferroviario Posadas - Paso de Los Libres es utilizado también para el transporte de pasajeros</p>	<p>Importante congestión de tráfico sobre la RN 12</p> <p>Necesidad de fomentar las inversiones en el Puerto de Santa Ana para convertirlo en el principal puerto de Misiones.</p> <p>La altura insuficiente de los puentes limita la circulación fluvial en Santo Tomé y Paso de Los Libres, sobre el río Uruguay</p>
ZONA CENTRO			
D	Desde Paso Cristo Redentor-Mendoza, conecta con el corredor E en Rosario (longitud = 980 Km)	<p>Constituye un tramo del Corredor bioceánico central que interconecta los mercados / puertos de Brasil y Chile y los principales centros de producción y consumo del país, hecho que lo posiciona como uno de los más importantes en volúmenes de carga y pasajeros</p> <p>Circulan cargas con valor agregado procedentes de centros productivos de Cuyo y Córdoba -para exportación y abastecimiento del mercado interno- que se suman al tráfico pasante Brasil-Chile</p>	<p>Grave congestión por saturación de demanda en el Paso Cristo Redentor, agravada por las críticas condiciones invernales</p> <p>Problemas de transitabilidad en la RN 9 en el tramo Córdoba - Rosario</p>
E	Desde Rosario a La Plata (longitud = 400 Km)	<p>Principal corredor y concentrador de cargas y pasajeros -coincidente con la principal aglomeración de población y diversificación productiva del país-, al que convergen la mayoría de los corredores identificados</p> <p>Circulan los mayores volúmenes de cargas para consumo interno, así como de exportación e importación del país, en tanto que contiene los principales puertos del sistema fluvial</p>	<p>Fuerte congestión en los accesos urbanos y a los complejos portuarios.</p> <p>El calado de los puertos y canales de acceso, es un factor limitante para la operación de grandes buques de transporte</p> <p>Deficiencia de centros de transferencia de cargas</p>
F	Desde Paso de los Libres-Corrientes, conecta con el corredor E. (longitud = 500 Km)	<p>Constituye un tramo del corredor bioceánico central, que interconecta los mercados / puertos de Brasil y Chile y los principales centros de producción y consumo del país, transportando asimismo cargas provenientes del corredor C con destino al mercado interno</p> <p>Respecto del transporte de pasajeros, la RN 14 absorbe el importante flujo de viajes turísticos con destino a Misiones y Uruguay - Brasil a través de los puentes de Gral. San Martín (Gualeguaychú), General Artigas (Colón) y Salto Grande (Concordia)</p>	<p>Problemas de transitabilidad sobre la RN 14, desde Gualeguaychú a Paso de los Libres, a solucionarse con la construcción de la segunda calzada</p>
G	Con vértices en Bahía Blanca, Mar del Plata, sur de Córdoba (corredor D) y RMBA (corredor E) constituye un polígono cuyo sistema vial provee muy buena conectividad interna y pasante. (longitud promedio = 600 Km)	<p>El sistema mallado de rutas nacionales y provinciales permite movimientos de cargas y pasajeros en múltiples sentidos, -a pesar de su preponderancia hacia el corredor E, en la medida que absorbe el tráfico pasante desde la región patagónica</p> <p>Las cargas predominantes son productos primarios a granel y subproductos combustibles y fertilizantes hacia los puertos de exportación</p>	<p>Saturación en ciertos tramos de la RN 5 y la RN 33</p> <p>Problemas de transitabilidad en tramos de las RN 3 y 226</p> <p>Problemas de acceso a los complejos portuarios</p>
ZONA SUR			
H	De Bariloche a Neuquén (longitud = 400 Km) De Neuquén a corredor G en Bahía Blanca (longitud = 550 Km) De Neuquén a San Antonio Oeste (longitud = 450 Km)	<p>Movimiento de productos primarios con destino al mercado interno a través del corredor G y al mercado externo por San Antonio Oeste</p> <p>Circulación de pasajeros fundamentalmente hacia corredor G, con relevancia del tráfico turístico hacia destinos cordilleranos</p>	<p>Saturación de la RN 22 y acceso a ciudad de Neuquén</p>
I	Desde Ushuaia, conecta con corredor G en Bahía Blanca (longitud = 2150 Km)	<p>Flujo de cargas generales para abastecimiento de los principales centros urbanos de toda la región patagónica, con predominancia del transporte de combustibles destinados al mercado interno y al mercado externo, con salidas desde los puertos del corredor, fundamentalmente en los tramos Comodoro Rivadavia y Puerto Madryn</p> <p>Dadas las grandes distancias, se destaca el importante flujo por el modo aéreo a lo largo de todo el corredor, con obligado destino a Buenos Aires para conectarse con el resto del país. Por el modo carretero son importantes los movimientos entre Rawson, Trelew Rivadavia y entre Comodoro Rivadavia y Pico Truncado y General Sarmiento</p>	<p>Problemas de transitabilidad en ciertos tramos de la RN 3 (ej: Comodoro Rivadavia - Trelew)</p> <p>Necesidad de simplificar conexión entre Tierra del Fuego y el continente</p> <p>Necesidad de mejorar el control de cargas en el tramo de la RN 3 en la provincia de Santa Cruz. (la inminente entrega del Centro de Fronteras de Integración Austral permitiría enfrentar este problema)</p> <p>Deficiencia de Infraestructura del sistema portuario</p> <p>Deficiencia de los servicios aerocomerciales</p>

2.4 CARACTERIZACIÓN DEL MEDIO CONSTRUIDO

El medio construido es la expresión del capital implantado por el hombre en el territorio para adaptarlo a sus necesidades de asentamiento y reproducción de la vida. Como hemos mencionado, se trata de una “segunda naturaleza” producto de la interacción entre el hombre y el medio natural originario, cuyas características tienden a facilitar o penalizar el desarrollo de la sociedad.

La noción “medio construido” sintetiza la interrelación entre dos componentes: los patrones de instalación de los asentamientos humanos en el territorio y los niveles de conectividad entre las localidades que estos configuran, entendiendo por esto el universo de infraestructuras y redes de servicios que las vinculan. Dependiendo de la forma en que se despliega esta interrelación en el territorio, cada región presenta una estructura espacial singular, que está fuertemente determinada por: **A.** el tamaño y la densidad de los asentamientos urbanos y rurales, su dotación de infraestructura y equipamiento, la calidad de su parque habitacional, que expresan la importancia de las microregiones que configuran y de los nodos que los estructuran y **B.** la presencia, tipo y calidad de las redes que conectan a la población y a las actividades existentes en dichos asentamientos.

El modelo que sintetiza esta dimensión expresa el sistema de nodos y centros que, asociado a las principales redes de infraestructuras y servicios que los conectan, constituye la estructura espacial del medio construido de nuestro territorio. En la selección de los centros se han tenido en cuenta básicamente su dimensión y dinámica poblacional, los que estarían siendo indicadores del capital social consolidado en cada uno y de las tendencias demográficas que comportan, o dicho de otro modo, la presión que estaría ejerciendo la población sobre estos espacios adaptados urbanos.

Se puede observar la mayor concentración de asentamientos en la región pampeana, –especialmente en el área Buenos Aires-Córdoba–, los cuales suman cerca de 22 millones de habitantes, o sea, el 61% de la población del país, desplegados en aproximadamente el 25% de su superficie. Las principales ciudades del NOA componen un se-

gundo agrupamiento que concentra 2.742.005 de habitantes, un 8% del total nacional; las ciudades del Cuyo, un tercer agrupamiento con 1.770.510 habitantes, un 5% del total nacional; las ciudades del NEA, un cuarto agrupamiento con 1.194.235 habitantes, un 3% del total nacional y las ciudades del Alto Valle, que concentran 546.123 habitantes, un 0,2% del total nacional.

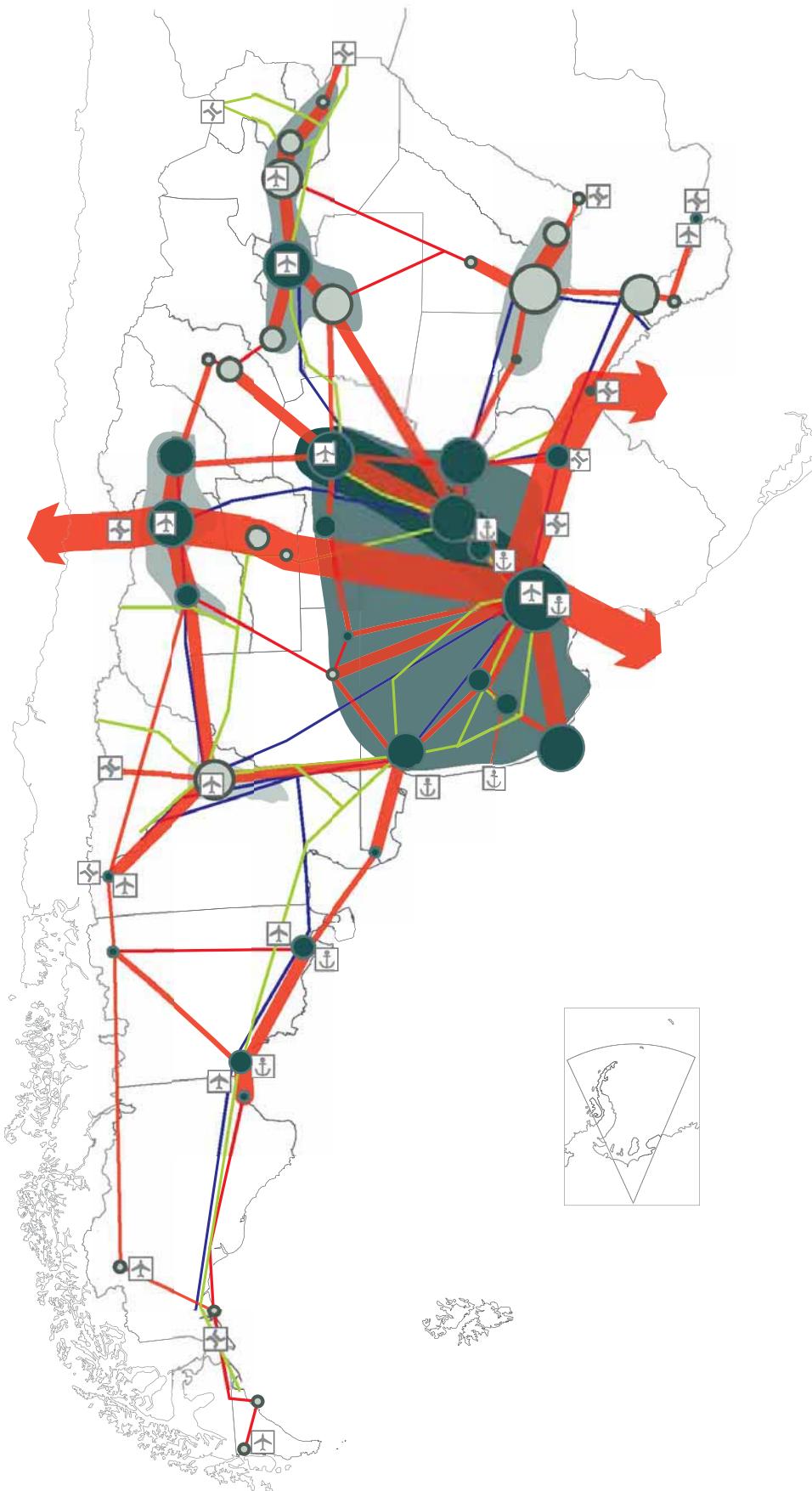
La región patagónica se destaca por su escasa cantidad de población en relación a la superficie del territorio. Excluyendo al subsistema del Alto Valle del Río Negro, cuenta con un total de 2 millones de habitantes fundamentalmente urbanos –lo que supone un 5,6% de la población total del país– con una densidad promedio de 2,2 habitantes por Km² distribuida en una superficie de 930.731 Km² que representa un 24,7% de la total del país. Las grandes distancias y la organización territorial radiocéntrica, han dificultado históricamente la posibilidad de las ciudades atlánticas y cordilleranas de funcionar como subsistemas regionales integrados.

El patrón de conectividad de este conjunto de subsistemas es reflejo de la mencionada estructura radiocéntrica que ha prevalecido históricamente como organización del territorio nacional. El mismo se caracteriza por la presencia de “islas urbanizadas” rodeadas de grandes territorios con muy poca población –población rural o rural dispersa–, débilmente conectadas entre sí y claramente conectadas con la tradicional área de consumo, producción y exportación del país, el corredor Rosario-La Plata.

A la hora de confeccionar el modelo, se han seleccionado aquellas redes interurbanas e interregionales que más inciden en la conectividad o aislamiento de la población de los centros y de su área de influencia: la presencia y el flujo de pasajeros y carga de las redes de transporte terrestre –vial y ferroviario– y rutas aéreas y marítimas, la dimensión de las redes de transporte de energía –electricidad, gas y combustibles– así como la localización y movimiento de puertos, estaciones aéreas, puentes y pasos fronterizos. Dentro de éstas, la red de infraestructura vial es la más significativa en la organización del sistema urbano nacional, dada su presencia actual en casi la totalidad del territorio.⁶ La red vial

⁶ En etapas anteriores en cambio fue el tendido ferroviario el que contribuyó a integrar el territorio, pero en la última década la política de concesiones suprimió la mayoría de los servicios interurbanos.

MAPA | MODELO MEDIO CONSTRUIDO

**Agglomerados urbanos estructurantes del territorio**

Categorizados según tamaño de población

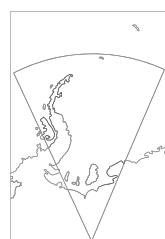
- Mayor a 12.000.000 hab.
- 1.500.000 - 500.000 hab.
- 500.000 - 250.000 hab.
- 250.000 - 100.000 hab.
- Menor a 100.000 hab.
- Crecimiento poblacional superior a la media nacional

Áreas de mayor concentración de población

- Alto Valle 547.000 hab.
- NEA 1.195.000 hab.
Cuyo 1.770.510 hab.
- NOA 2.742.000 hab.
- Centro sin Bs. As.-Córdoba 5.442.000 hab.
- Bs. As.-Córdoba 16.503.000 hab.

Infraestructura de transporte con mayor tráfico

- Puerto
- Aeropuerto
- Pasos Fronterizos

**Corredores con mayor flujo de cargas y pasajeros****Redes de Infraestructura energética**

- Red de alta tensión 525 kv
- Gasoducto troncal

nacional jerarquizada según los flujos de vehículos anuales expresa en forma sintética la estructura de vinculaciones del sistema urbano nacional destacando los ejes estructurantes en el territorio. Sobresalen los ejes que unen a la conurbación Rosario-La Plata y la región pampeana con el resto de las regiones y redes de menor jerarquía que sustentan los subsistemas intraregionales (NEA, NOA, Cuyo y Patagonia) y en algunos casos vinculan estas regiones entre sí y con los países vecinos.

Puede observarse en síntesis que el territorio nacional detenta un medio construido sumamente heterogéneo. Se pueden diferenciar regiones urbanas con tendencia a la metropolización, con los más altos niveles de urbanización y conectividad intra e interurbana; regiones con altos niveles de urbanización y conectividad intraurbana, articuladas en ciertos corredores privilegiados, pero que se vinculan exclusivamente a las regiones que concentran el consumo y las exportaciones, y regiones con menores niveles de urbanización y diferentes problemas de conectividad.

Las áreas más densamente pobladas del país presentan los mejores niveles de conectividad. La llanura pampeana, además de contener a las principales áreas metropolitanas, exhibe un amplio universo de ciudades medias que conforman un tejido mallado a partir de los vínculos que ofrecen las redes de infraestructura y las actividades socioeconómicas que se desarrollan en cada una de ellas. Esta condición la diferencia del resto de los subsistemas urbanos nacionales, en el

que se registran distintas situaciones: subsistemas consolidados en torno a corredores alineados sobre los ejes históricos de transporte y subsistemas en forma de islas sobre territorios con bajos niveles de ocupación por parte de la población y de las actividades económicas.

Puede distinguirse, a través de la dinámica de los principales flujos de transporte el protagonismo que cobra el comercio regional en el actual contexto de integración. Si bien Buenos Aires y el frente portuario metropolitano siguen manteniendo su preponderancia como nodo de confluencia, la potencia que cobra el corredor bioceánico central representa el cambio más significativo respecto de la dinámica característica de los anteriores modelos de organización nacional. Esto da como resultado una notable tendencia de consolidación de las redes que atraviesan el territorio nacional en sentido este-oeste y la dinamización de las regiones que recorre. La concentración de estos flujos en un solo corredor, supone asimismo una serie de conflictos de congestión producto de la saturación de las redes de infraestructura, lo cual sugiere no solo la necesidad de adecuarlos, sino la oportunidad de potenciar corredores alternativos. Esto, como se verá más adelante, fundamenta uno de los puntos de coincidencia de las estrategias planteadas por un buen número de gobiernos provinciales y constituye al mismo tiempo una de las plataformas de debate en los foros suramericanos abocados a las iniciativas acerca de infraestructuras para la integración regional.

2.4.1 DINÁMICA DE URBANIZACIÓN Y ASENTAMIENTO POBLACIONAL

La población argentina se asienta básicamente en las áreas urbanas: en el año 2001 la población urbana total era del 89,3% y para el año 2015, según proyecciones del INDEC, se estima que la población llegará a 42,4 millones y la tasa de urbanización ascendería al 94%. Con dicha tasa, Argentina se encuentra entre las naciones más urbanizadas del mundo, por encima de la media de las naciones de Europa y Estados Unidos. Sin embargo, si bien estos valores son significativos, es la distribución geográfica del sistema de ciudades en el territorio, su tamaño relativo (en términos de concentración de población) y su tipología (en términos de la dinámica de su desarrollo en el territorio) lo que caracteriza la naturaleza de nuestro proceso urbanizador.

Con respecto a la **distribución geográfica** de las áreas urbanas en Argentina, de acuerdo a lo observado en el apartado anterior, existe una notable diversidad: una alta concentración urbana sobre los ejes Rosario-La Plata y Buenos Aires-Córdoba que se extiende aunque con menor densidad y de forma tramada a lo ancho de la llanura

pampeana, involucrando las provincias de Buenos Aires y gran parte de las provincias de Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos; los sistemas de ciudades del NEA, NOA y Cuyo, que componen estructuras policéntricas, con débil conectividad entre sí y por último, desde Cuyo hasta Tierra del Fuego, un territorio que se caracteriza por su escasa población y poca presencia de centros, en el que los habitantes se concentran en los núcleos urbanos del Alto Valle, la zona de valles andinos y de la costa Atlántica.

En cuanto al **tamaño de las ciudades**, cabe considerarse en primer lugar que, si bien según el criterio del INDEC se denomina ciudad a todo asentamiento de más de 2.000 habitantes, se ha adoptado como universo de análisis a los asentamientos de más de 10.000 habitantes, entendiendo que en el territorio argentino este es un rango a partir del cual se concentran funciones urbanas de relativa complejidad. A los efectos de la presente descripción, se ha agrupado este universo del siguiente modo:

RANGO	CANTIDAD DE CIUDADES	CANTIDAD DE POBLACIÓN	PORCENTAJE DE POB URBANA / NAC.
Mayor de 12.000.000	1	13.313.998	37 %
Entre 2.000.000 y 500.000	5	4.658.361	13 %
Entre 500.000 y 100.000	22	5.179.080	14 %
Entre 100.000 y 50.000	31	2.182.474	6 %
Entre 50.000 y 10.000	220	4.521.797	12 %

En primera instancia se puede observar que un 50% de la población urbana del país –17.972.359 habitantes– reside en 6 grandes ciudades o aglomerados⁷ y aproximadamente un 32%, 11.883.351 de hab., reside en 273 ciudades intermedias, consideradas en un amplio rango que va desde los 10.000 hasta los 500.000 habitantes. Cabe aclarar que en forma deliberada no se utiliza la categoría de ciudades medias en sentido estadístico. El apelativo “intermedias” con el que se denomina a estas ciudades remite a su vocación en el territorio: se trata de ciudades que más allá de su tamaño se comportan como articuladoras del mismo, y que dependiendo de su emplazamiento, tienen la función de “intermediar” en las actividades y flujos desplegadas en el territorio por otras ciudades o asentamientos rurales.

El primer grupo está constituido por las siguientes aglomeraciones: Región Metropolitana de Buenos Aires, Gran Córdoba, Gran Rosario, Gran Mendoza, Gran San Miguel de Tucumán y Gran Mar del Plata. Respecto a su dinámica demográfica, cabe considerar que la media nacional de crecimiento poblacional fue en el período 1991-2001 del 1,1% y que si bien el aglomerado de Tucumán lo supera, situándose en un 1,7%, el resto de las grandes aglomeraciones está por debajo. El segundo grupo supone un amplio universo encabezado en magnitud por las capitales provinciales y en el que están incluidas la mayoría de las ciudades que, según el último período intercensal, presentan las tasas de crecimiento más altas del país. Se destaca el crecimiento del orden del 3% de algunas capitales provinciales como San Luis, La Rioja o Formosa y de una serie de segundas ciudades de los sistemas provinciales, así como el de ciertas localidades que detentan crecimientos de más del 4%, tales como Ushuaia y Río Grande en Tierra del Fuego, Villa Gesell y Pinamar en la Provincia de Buenos Aires, San Martín de los Andes en Neuquén, o Merlo en San Luis, que se explican principalmente por sus ventajas comparativas para el desarrollo de actividades ligadas al turismo.

La población argentina se asienta básicamente en las áreas urbanas: en el año 2001 la población urbana total era del 89,3% y para el año 2015, según proyecciones del INDEC, se estima que la población llegará a 42,4 millones y la tasa de urbanización ascendería al 94%.

Esto demuestra que la histórica tendencia a la concentración de población en la llanura pampeana evidencia signos de reacomodamiento. La dinámica de integración regional que se sucede en el marco del MERCOSUR, da inicio a un proceso de refuncionalización de los flujos comerciales. En este marco se configuran nuevos corredores de transporte, los que se comportan como franjas de articulación territorial que potencian procesos de desarrollo en las regiones que atraviesan. Estos cambios introducen nuevos factores de localización en materia de actividades económicas y población y como consecuencia, si bien la estructura territorial radioconcentrica sigue prevaleciendo, podrían marcar un reacomodamiento de los procesos socioproyectivos en el territorio.

Este fenómeno viene a reafirmar una dinámica que ha sido ya registrada en períodos anteriores. En el período 1960-2001 disminuye el peso del estrato superior de centros urbanos y emerge un estrato de centros intermedios que ostenta una mayor dinámica de atracción de actividades y población. Puede observarse desde una mirada regional que las zonas con mayores niveles de crecimiento resultan ser las extrapampeanas en detrimento de la por más de un siglo región atractiva privilegiada de las corrientes migratorias nacionales e internacionales. Este dato que se visualiza en los últimos cuarenta años y se ratifica en el último censo, si bien no modifica en el corto y mediano plazo la concentración histórica del sistema urbano argentino, pone atención sobre el nuevo perfil espacial de las demandas de servicio e infraestructuras.

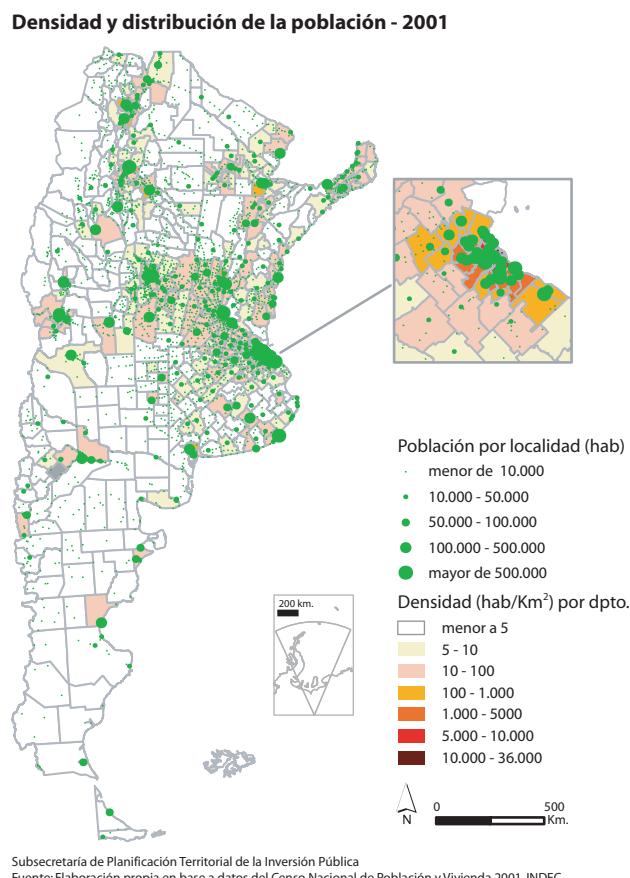
Siempre dentro de un marco de baja en las tasas de crecimiento poblacional en las áreas urbanas se observa que los centros principales del país comienzan a perder los lugares de mayor dinámica de crecimiento frente a los estratos intermedios del sistema urbano. Por otra parte también puede observarse que se registran mayores tasas de crecimiento en el segmento extrapampeano del sistema urbano. Estos rasgos permiten caracterizar a la dinámica de urbanización en los últimos cuarenta años, como un proceso de doble desconcentración: la que se refiere al tamaño de las localidades y la que se refiere a la localización de las mismas. De esta manera, los núcleos intermedios extra-pampeanos son los más dinámicos y los grandes núcleos pampeanos los menos dinámicos, mientras que los núcleos intermedios pampeanos y los grandes extrapampeanos presentan un comportamiento similar y relativamente estable.

Existen tendencias en un conjunto de países latinoamericanos que reflejan un similar estancamiento poblacional de las ciudades principales, las que según diversos autores se explican en la presencia de un conjunto de factores que las han hecho perder atractivo. Entre ellos cabe destacar la pérdida de empleo industrial, el desplazamiento de las oportunidades laborales en las periferias urbanas o en otras ciudades, el atractivo de áreas alejadas de la ciudad (en términos de calidad de vida) para residir, y el uso intensivo del automóvil para trabajar y consumir.

En síntesis, los fenómenos observados nos hablan de cambios presentes y tendenciales en el sistema de asentamientos humanos. Esto supone una presión sobre los centros de las provincias que no forman parte del área más concentrada del país y que tienen demanda ya insatisfecha en materia de infraestructura y equipamiento. El hecho evidencia la necesidad de importantes inversiones que permitan potenciar su dinamismo en el sentido del desarrollo buscado.

Cabe considerar sin embargo que esto sucede simultáneamente con una concentración del sector terciario avanzado (comercio, servicios, finanzas) en los centros de mayor envergadura del país. Este fenómeno emergente de la globalización y producto de los cambios en las tecnologías de comunicación, supone el establecimiento de las actividades comando de las transacciones internacionales en los nodos del territorio con más alta conectividad y más dotados en materia de servicios especializados y de recursos humanos de más alta calificación. En consecuencia, a pesar de la atenuación de su crecimiento relativo, el

7 En las grandes ciudades se ha considerado la población de los aglomerados: Región Metropolitana de Buenos Aires, Gran Córdoba, Gran Rosario, Gran Mendoza, Gran San Miguel de Tucumán y Gran Mar del Plata.



volumen de las actividades y la población instalada en la región central requiere de inversiones que apunten a cualificarla para hacer frente a la presión de la demanda que sobre ella seguirá existiendo.

Por último, cuando se habla de la **tipología de ciudades** se refiere a la naturaleza del proceso urbanizador del territorio nacional, su morfología, su dinámica de crecimiento y las tendencias que su modo de producción comportan. La gran mayoría de las ciudades de Argentina exhibe una estructura original en damero –heredera de los lineamientos urbanísticos de la colonización española–, con áreas centrales más o menos densificados en orden a su grado de complejidad como centro, mediante procesos de sustitución de la edificación original de baja densidad. A lo largo de la mitad del siglo XX, las ciudades más dinámicas –todas las grandes ciudades y parte de las intermedias– comenzaron a complementar la densificación de sus áreas centrales con procesos de expansión de sus periferias, como producto de la localización de nuevas actividades industriales y de la ampliación del tejido residencial formal e informal, provocando un crecimiento exponencial de la mancha urbana y una cada vez mayor indefinición de los límites entre lo rural y lo urbano.

En la actualidad, si bien se observa que un buen número de las ciudades medias argentinas aún reconoce un patrón de urbanización compacto, con límites bastante definidos, otro número significativo de ciudades medias y la totalidad de las grandes muestran el tipo de mutación que tiene lugar en la mayoría de los procesos urbanizadores contemporáneos. Esto es, un fenómeno que tiene diversas denominaciones –suburbanización, metropolización, ciudad dispersa, ciudad archipiélago, rururbaniza-

ción etc.–, por el cual la ciudad central se expande asociándose en solución de continuidad con ciudades vecinas y la interfase urbano-rural es objeto de presiones múltiples. Los nuevos requerimientos de suelo de las actividades industriales y logísticas, las nuevas pautas de localización de actividades comerciales –centros de consumo en las periferias de las ciudades– la instalación en el mercado de tipologías residenciales suburbanas, todo ello asociado al aumento exponencial del uso del automotor y la expansión de las tecnologías de información, han modificado sustancialmente el patrón organizacional de las ciudades más dinámicas.

Si bien el ejemplo más paradigmático de este proceso es la Región Metropolitana de Buenos Aires, el mismo se repite en todas las grandes ciudades, como Córdoba, Rosario o Tucumán. Asimismo, una serie de ciudades medias tienden a configurar aglomerados con ciudades vecinas, dada su condición de proximidad y/o de compartir corredores de desarrollo, aunque en algunos casos pertenezcan a provincias distintas como ocurre con Neuquén-Cipolletti; Resistencia-Corrientes y Paraná-Santa-Fe. Esta dinámica territorial da lugar a la configuración de microregiones que se caracterizan tanto por sus potencialidades como por sus riesgos: su potencialidad radica en las ventajas competitivas que conlleva la aglomeración para la radicación de actividades económicas y sus riesgos en el impacto que dicho desarrollo ejerce sobre el medio natural.

Partiendo del análisis precedente, puede consignarse que, por un lado, la alta tasa de urbanización exhibida por Argentina resalta el rol fundamental de las ciudades como motores de crecimiento económico nacional, como concentradoras de las principales actividades socio-políticas y culturales, y como fuentes de innovación y conocimiento. Por otro lado, el desempeño territorial desigual de las ciudades argentinas, obliga a concentrar los esfuerzos en la formulación de políticas urbanas que tiendan a equilibrar y mejorar el mencionado desempeño fortaleciendo su capacidad de: participar en el mercado internacional y nacional, atraer y retener inversiones, generar empleo y ofrecer una mejor calidad de vida a quienes las habitan.

Puede consignarse que la alta tasa de urbanización exhibida por Argentina resalta el rol fundamental de las ciudades como motores de crecimiento económico nacional, como concentradoras de las principales actividades socio-políticas y culturales, y como fuentes de innovación y conocimiento.

Si bien la problemática intrínseca de las ciudades no ha sido materia del presente trabajo y su tratamiento requeriría de la participación de los gobiernos locales que detentan las competencias al respecto, la envergadura de las dinámicas apuntadas merecen un tratamiento en el orden regional. Esta deberá ser abordada desde instancias interjurisdicciones, mediante la creación de figuras y mecanismos de gestión creativos y compatibles con los límites difusos que el propio proceso de metropolización conlleva. En consecuencia, la definición de políticas públicas al respecto, requiere de acuerdos con todos los niveles de gobierno, en la medida en que involucran el tratamiento de aspectos sectoriales que exceden las competencias de los gobiernos locales.

2.4.2 LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TERRITORIO NACIONAL

Las políticas de desarrollo de infraestructuras llevadas a cabo en el país fueron tributarias de los sucesivos modelos de desarrollo que éste adoptó a lo largo de su historia. Como se mencionó, es a finales del siglo XIX, durante la consolidación del modelo agroexportador, que con capitales privados –fundamentalmente de Gran Bretaña– se desarrolla la robusta red ferroviaria que las metrópolis dominantes necesitaban para exportar las materias primas por los puertos de ultramar. Esta representa para la Argentina el primer proceso de inversión significativo en infraestructuras, el cual determina la localización de gran parte del sistema de asentamientos urbanos de la región pampeana y vertebría la estructura radiocéntrica del territorio nacional, comportándose hasta avanzada la mitad del siglo XX como principal sistema de transporte de cargas y pasajeros del país.

La renuncia por parte del Estado a su rol como garante de la equidad distributiva de los recursos, se asocia al abandono de su rol como planificador de las infraestructuras que determinan la sustentabilidad futura del territorio.

Desde la década del '30 hasta la del '70, el Estado adquiere un rol protagónico en materia de inversiones en infraestructura, implementando estrategias que apuestan al desarrollo integral del territorio en el marco del modelo de sustitución de importaciones. El peronismo en la década del '40 funda un período en el que mediante la nacionalización de los servicios públicos y la inversión en obras de infraestructura estratégicas crece notablemente el stock de capital necesario para el desarrollo del territorio. La década del '60 e inicio del '70 representa el segundo período relevante, durante el cual se lleva adelante la construcción de obras de infraestructura fundamentales –la represa del Chocón, el complejo ferroviario Zárate–Brazo Largo (1972), el túnel subfluvial Hernandarias (1961), y el inicio de las represas de Yacyretá (1973) y Salto Grande (1979)–asociadas al crecimiento de la industria pesada de los sectores petrolero, siderúrgico y automotriz.

Durante las tres décadas que se suceden hasta la etapa actual, el país transita en materia de infraestructuras por políticas que se caracterizan, ya sea por procesos de desinversión generalizada o de inversión selectiva. Estos están estrechamente relacionados con las sucesivas crisis político-institucionales que comportó el país, que expresan la disputa por distintos modelos de organización nacional y que culminan en la crisis estructural del año 2001. Al período de deterioro del stock existente y falta de inversiones significativas que tiene lugar hasta entrada la década del '90, le sigue una etapa de importantes inversiones en el sector, pero esta vez enmarcada en la privatización o concesión de los servicios públicos, el proceso de reforma estructural del Estado y la apertura de la economía al mercado internacional.

El diseño, ejecución y gestión de las infraestructuras –durante largo tiempo en manos del Estado y/o de empresas públicas– es llevado a cabo en adelante por el sector privado lo que, si bien conlleva un

proceso importante de modernización en ciertos sectores, trae como consecuencia la profundización de la brecha entre regiones ricas y regiones pobres del territorio nacional. El factor común de este proceso fue la ejecución de redes o tramos de redes de infraestructura y servicios en las que la ecuación económica garantizara una tasa de retorno apetecible para el capital internacional. En este contexto el Estado se comportó como “socio” del capital privado, implementando débiles mecanismos de fiscalización y control de las privatizaciones o concesiones y admitiendo que quedara fuera de escena el concepto de inversión como fomento al desarrollo, que se renovaran fundamentalmente las infraestructuras ligadas a los mercados de aglomeración y que quedarán en el abandono amplias regiones del territorio nacional consideradas “inviables” desde el punto de vista económico.

La renuncia por parte del Estado a su rol como garante de la equidad distributiva de los recursos, se asocia al abandono de su rol como planificador de las infraestructuras que determinan la sustentabilidad futura del territorio. Los intereses sectoriales y las demandas coyunturales –en relación al transporte, la energía, el agua potable, las telecomunicaciones, etc.– determinaron las trazas y las prioridades de inversión, desestimando su efecto recíproco y su impacto sobre todas las dimensiones del desarrollo del territorio.

Modificar un proceso de esta naturaleza propiciando en paralelo sostener y acrecentar la inversión pública y privada en infraestructuras, supone un enorme esfuerzo económico, político e institucional dirigido a alterar la inercia heredada. Esta tarea ha sido abordada por el gobierno nacional, el que ha puesto en marcha desde el inicio de su gestión una decidida política de reversión de la situación heredada, promoviendo la recuperación del Estado como garante del desarrollo equitativo y sustentable del territorio nacional. En este marco, las prioridades de inversión en infraestructuras están definidas en virtud de su impacto en el desarrollo de las distintas regiones del país, de su efecto recíproco en la integración y estructuración física del territorio, así como en la respuesta a las demandas específicas que requiere el crecimiento económico nacional.

Esta política tiene su correlato en el ámbito regional, habida cuenta de la necesidad de consolidar las infraestructuras necesarias para sostener el crecimiento del intercambio comercial emergente de los acuerdos del MERCOSUR. Cabe señalar al respecto, el desempeño de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica (IIRSA), en cuyo marco y mediante acuerdos entre los estados soberanos, se aborda el objetivo conjunto de modernizar las infraestructuras de integración, diseñar las regulaciones y armonizaciones institucionales y distribuir los costos y beneficios de las operaciones que se programan. Como resultado del esfuerzo conjunto de los doce países de IIRSA, se han identificado doce Ejes de Integración y Desarrollo (EID), definidos como franjas geográficas multinacionales que concentran flujos de producción y comercio actual y potencial, en las cuales se busca optimizar la provisión de los servicios de infraestructura física de transporte, energía y telecomunicaciones, con el fin de apoyar la conformación de cadenas productivas que estimulen el desarrollo regional.⁸

8 Ver www.iirsa.org

En las secciones siguientes se analiza la situación de las infraestructuras por sector, aportando una visión integral que destaca sus efectos diferenciales sobre el conjunto del territorio. La descripción se concentra en las redes de transporte, telecomunicaciones, energía y en la

infraestructura y recursos vinculados a los sectores hídrico y minero. Las redes de saneamiento básico se describen en el apartado correspondiente a la caracterización social de la Argentina.

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES

Infraestructura de Transporte

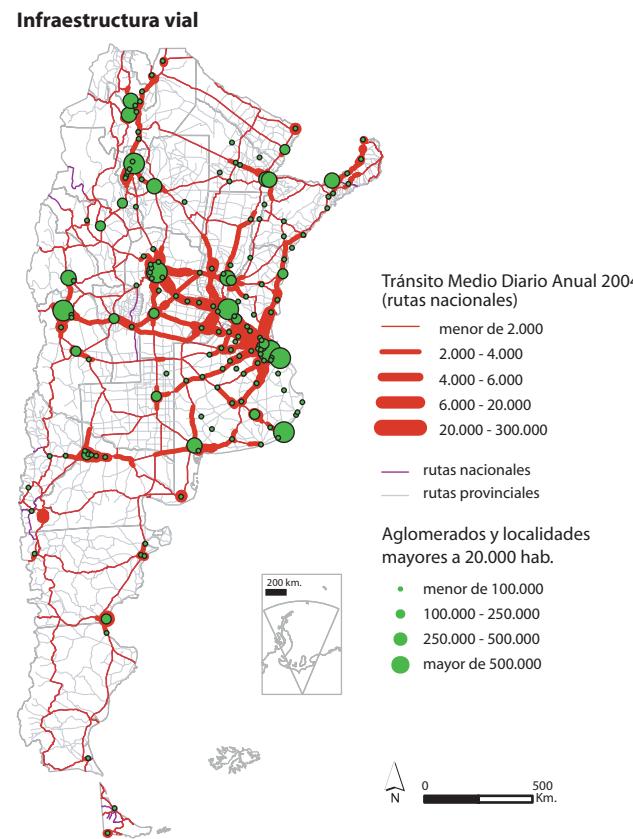
En general, la densidad en las redes de transporte del territorio y su nivel tecnológico son una expresión del desarrollo económico, por lo tanto las posibilidades de crecimiento de un territorio tienen relación directa con este componente. Se trata de un sistema compuesto por un soporte físico –las redes de infraestructura propiamente dichas– y otro de carácter intangible –su marco regulatorio– que en conjunto sostienen el flujo de personas, bienes y servicios del territorio. Su desempeño determina las posibilidades de todo tipo de intercambios entre ciudades y regiones; induce los patrones de asentamiento de la población, directamente asociados con sus posibilidades de acceso a los equipamientos y servicios, y aporta competitividad a las economías regionales, en la medida en que posibilita su inclusión en los mercados nacionales e internacionales, jugando un papel clave a la hora de la localización de inversiones productivas.

Bajo esta óptica, el análisis de la oferta de los distintos modos de transporte se realiza en estrecha relación con el comportamiento de la demanda: tanto la presión a la que está sometido el sistema en ciertas regiones, como la penalización que sus déficit representan para las regiones rezagadas del territorio nacional. A efectos descriptivos, se diferencian el contexto nacional y el regional, a pesar de asumir que ambos retroalimentan un sistema único.

EL TRANSPORTE EN EL CONTEXTO NACIONAL

El sistema vial está compuesto por una red que alcanza alrededor de los 500.000 Km, de los cuales 400.000 Km son caminos municipales, 195.695 Km provinciales y 38.800 Km nacionales. Alrededor de 70.000 Km de estos caminos –fundamentalmente rutas nacionales–, están pavimentados, siendo la edad promedio de gran parte de ellos de 25 a 30 años. Un porcentaje importante de esta red vial presenta condiciones de intransitabilidad permanente o temporal, lo que acarrea un efecto perjudicial sobre las economías locales, mientras ciertos tramos presentan problemas de capacidad, fundamentalmente los accesos urbanos y a puertos, entre los que se destacan por su impacto a nivel nacional, los de las ciudades de Rosario y Buenos Aires. En cuanto a la distribución territorial de la red pavimentada, esta es reflejo del patrón histórico de organización del territorio nacional: su mayor grado de desarrollo se concentra en la región pampeana, perdiendo densidad en sentido norte y sur.

El sistema vial predomina como el principal soporte físico del movimiento de cargas y pasajeros en el territorio nacional. En el año 2004, el stock de vehículos⁹ a nivel nacional y que puede suponerse se movilizó por las carreteras nacionales, provinciales y los caminos rurales y urbanos, fue de 6.609.525 vehículos. Esta cifra total se distribuye en un 75% de automóviles y 18% de vehículos livianos que se desplazan



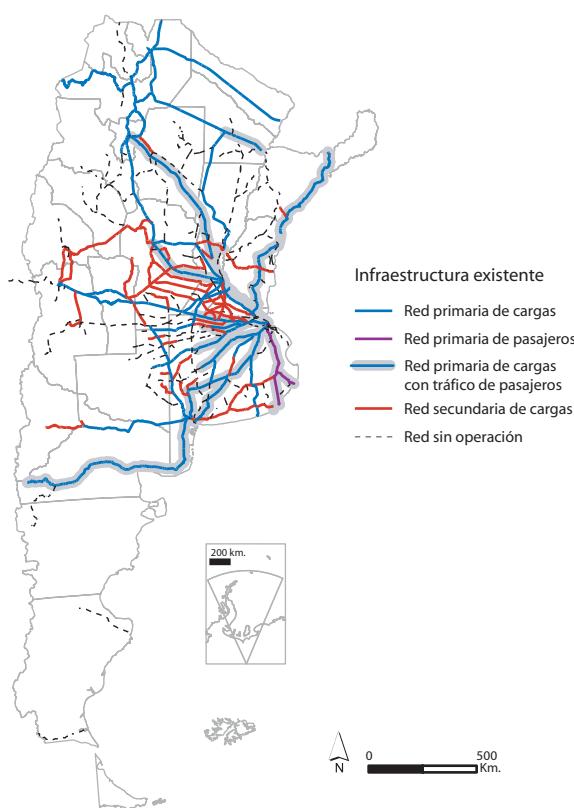
Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población y Vivienda.
INDEC 2001 y Dirección Nacional de Vialidad 2004.

en torno de los núcleos urbanos y sus áreas metropolitanas y un 7% de vehículos de carga, de los cuales un 95% realizan viajes interprovinciales y un 5% atraviesan las fronteras con los países vecinos.

El Tránsito Medio Diario Anual de la red vial nacional –expresión del volumen de vehículos que circula para cada tramo de la red– muestra la distribución territorial de los viajes en el territorio, evidenciando que el movimiento principal de cargas y pasajeros se da sobre el corredor que une Buenos Aires con Córdoba y Rosario, en tanto el resto presenta volúmenes de tráfico significativamente menores. Esto tiene correlación directa con la concentración en dichas regiones de gran parte de la población y de las principales actividades económicas del país.

Con respecto a la red ferroviaria, la misma tiene actualmente una extensión de 28.841 Km –contra los 43.938 Km que alcanzaba en el año 1957, año del centenario de los ferrocarriles– como resultado del proceso de desinversión continuado que

9 Registro Nacional de Propiedad del Automotor

Sistema Ferroviario Nacional

desemboca en el cierre de ramales llevado a cabo en la pasada década. En el año 2003, la red estaba concesionada a seis empresas de transporte de cargas y a cuatro que operaban los servicios de pasajeros en la Región Metropolitana de Buenos Aires, mientras ciertos tramos inconexos, como Buenos Aires - Mar del Plata, o Viedma - Bariloche, estaban en funcionamiento bajo la administración de los gobiernos provinciales respectivos.

La operatividad de la red ferroviaria nacional está fuertemente condicionada por la fragmentación del sistema bajo distintas concesiones, la discontinuidad de tramos en servicio, el deficitario estado de la infraestructura, el deterioro del material rodante, la ocupación del

El gobierno nacional ha planteado desde el inicio de su gestión una decidida política de refuncionalización del sistema ferroviario nacional, tomando en consideración tanto la idoneidad preliminar de este modo de transporte para nuestro medio, como su significado histórico respecto del sistema de asentamientos del país.

espacio ferroviario por otras actividades y múltiples inconvenientes en los accesos a los núcleos urbanos y puertos. La suma de estas situaciones impiden su comportamiento como sistema y explican a su vez los desempeños diferenciados del transporte de carga y de

pasajeros: mientras el primero se ha desarrollado con algún grado de satisfacción luego de la privatización, el transporte de pasajeros está lejos de sus niveles históricos.

El gobierno nacional ha planteado desde el inicio de su gestión una decidida política de refuncionalización del sistema ferroviario nacional, tomando en consideración tanto la idoneidad preliminar de este modo de transporte para nuestro medio –dada su topografía, las grandes distancias y tipo de carga a trasportar– como su significado histórico respecto del sistema de asentamientos del país. A pesar de ello, la envergadura de las inversiones necesarias para su recuperación, hacen previsible un largo proceso y exigen de un detallado análisis del costo-beneficio en términos de desarrollo territorial, para establecer prioridades entre las líneas o tramos que se promueve reactivar.

En ese sentido, se considera prioritaria la reactivación del ferrocarril Belgrano Cargas, en la medida en que atraviesa todas las provincias del norte y centro de la Argentina y en su trayecto puede recoger la producción agrícola para llevarla a los puertos del Río Paraná para su posterior distribución. Su activación sería muy significativa para el noroeste argentino, dado que la distancia de entre 1.200 y 1.800 kilómetros de los principales centros de consumo y puertos de embarque del país, penalizan a la producción regional con altos costos logísticos.

Con respecto a la infraestructura fluvio marítima, Argentina cuenta con las siguientes vías navegables: el Río de La Plata, el río Paraná, el río Uruguay y el río Paraguay. La hidrovía Paraguay-Paraná, que comienza en Puerto Cáceres en el Matto Grosso, Brasil y desemboca en el Río de La Plata, constituye la principal vía navegable de Argentina. Con un total de 3.302 Km. de longitud –medidos desde el Puerto de Cáceres hasta el de Nueva Palmira en Colonia, Uruguay– la hidrovía se ubica en el cuarto puesto en nivel de importancia a escala global. Sobre la misma cabe destacar que dada las características de los ríos que la conforman, constituye una vía navegable natural que se desarrolla con una mínima inclinación, lo que a diferencia de otras vías navegables del mundo, no exige la construcción de sistemas de esclusas para posibilitar el transporte fluvial.

Es de destacar el rol fundamental que posee el transporte fluvio-marítimo en la configuración actual del sistema de transporte de carga. Este sustenta en la actualidad un 15% de las cargas destinadas a los mercados externos que llegan a los puertos del Gran Rosario a través de la hidrovía, la cual posee un importante potencial de crecimiento en la medida en que se mejore su capacidad actual. El aumento de cada pie de la hidrovía significa un aumento de entre 1000 tn a 2000 tn de capacidad de transporte, lo que permite aprovechar el potencial de cada buque de carga y disminuir en consecuencia el impacto del flete sobre los costos totales de operación. Un ejemplo de los efectos de esta medida es la reciente profundización a 34 pies del tramo Océano-Puerto de San Lorenzo y a 25 pies del tramo San Lorenzo-Santa Fe, que se traducen en un ahorro del flete a los puertos de Rótterdam y Shangai, de un orden de entre US\$ 6 y US\$ 8 por tn transportada.

Un total de 118 puertos conforman el sistema portuario nacional, **de los cuales 25 son marítimos y 70 son fluviales.** De estos últimos, 11 se distribuyen sobre el Río de la Plata, 38 sobre el Río Paraná, 17 sobre el Río Uruguay y 4 sobre el Río Paraguay, a los que se suman otros 23 puertos que se ubican sobre lagos en las provincias de Neuquén, Río Negro y Chubut. Este sistema ha mejorado significativa-

mente su eficiencia desde mediados de la década pasada, a través de su reconversión operativa, con la incorporación de tecnología de punta y actualizaciones normativas dirigidas a dinamizarlo. No obstante, resta todavía hacer mejoras importantes en lo que respecta al dragado, ancho de canales de acceso, disponibilidad de muelles y ampliación de facilidades para operar con contenedores, para dar respuesta a las exigencias actuales y a la demanda potencial en lo que respecta a las cargas generales.

Dentro del sistema de puertos se destacan los puertos del Gran Rosario como principal nodo de exportación, tanto en términos de volúmenes como de valor. Los puertos de Coronel Rosales / Bahía Blanca, Buenos Aires y Zárate / Campana le siguen en términos de volumen, mientras que los nodos de San Nicolás, Buenos Aires (Dock Sud), Campana, y Villa Constitución y Quequén son los puertos por los que ingresan el 70% de las importaciones nacionales.

En esta jerarquía es importante destacar la importante evolución del polo industrial portuario comprendido en el área metropolitana de Rosario, sobre el eje Puerto Gral. San Martín y Villa Constitución. Por estos puertos salen prácticamente el 80% de las exportaciones nacionales de granos, aceites y subproductos vegetales, a los cuales debe agregarse un creciente y sostenido movimiento de cargas en contenedores, aunque este está aún muy por debajo de los movilizados por el puerto de Buenos Aires, que concentra el mayor porcentaje del país. Si se toma en cuenta las perspectivas para las cosechas 2010 - 2011 –67 millones de toneladas contra los 38 millones actuales– es previsible un impacto importante en la región, con una fuerte demanda de infraestructura ferroviaria, vial y de almacenamiento.

Desde el punto de vista de la distribución territorial de la demanda de servicios portuarios y fluvio-marítimos, se identifican tres regiones diferenciadas:¹⁰

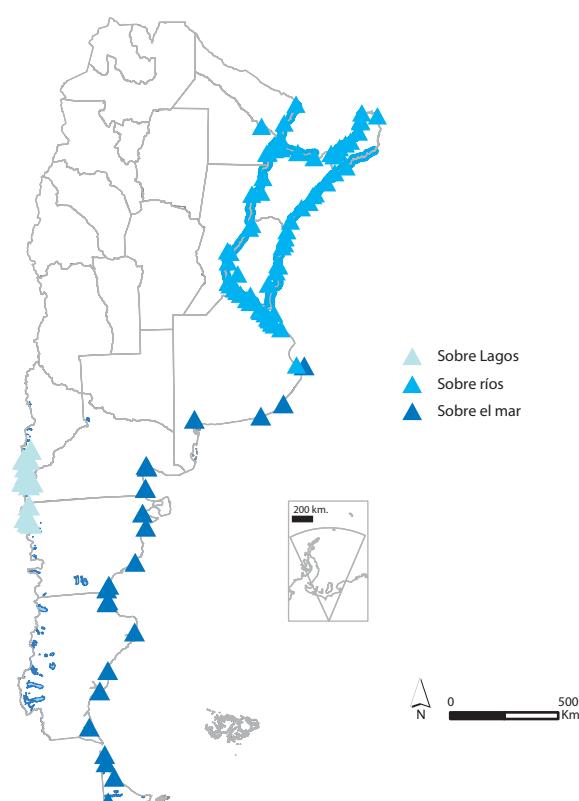
A. La región patagónica, caracterizada por su fácil acceso al litoral marítimo, con profundidades aptas para instalaciones portuarias. Predominan las economías regionales muy especializadas, dedicadas casi exclusivamente a la producción de bienes específicos -pesca, petróleo, minería, frutas-, que demandan servicios portuarios especialmente desarrollados para ellos, los que se satisfacen en forma horizontal a través de los puertos del litoral atlántico.

B. La región norte, sin acceso directo a las salidas marítimas, con una importante producción agropecuaria y una desarrollada explotación minera. Esta zona debe obligadamente recurrir, por vía terrestre caminera o ferroviaria al sistema fluvio-marítimo de la cuenca del Plata o a los puertos del Pacífico, razón por la cual, los costos de exportación se ven altamente influidos por los fletes nacionales.

C. La región centro, con salida directa a los puertos fluviales y marítimos, abarca la producción cerealera de la "pampa húmeda" y el cinturón industrial que se extiende desde Buenos Aires hasta Cuyo, donde se encuentra radicado más del 90% de la industria argentina. Incluyendo a la Región Metropolitana de Buenos Aires y las ciudades de Rosario y Córdoba, genera casi la totalidad de la demanda de importaciones.

Finalmente, **con relación a la infraestructura para el transporte aéreo, la Argentina cuenta con un total de 57 aeropuertos, de los cuales 33 operan con vuelos de cabotaje y 24 están habilitados para operar vuelos internacionales**. La situación del sistema

Puertos



Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Prefectura Naval Argentina y Subsecretaría de Recursos Hídricos.

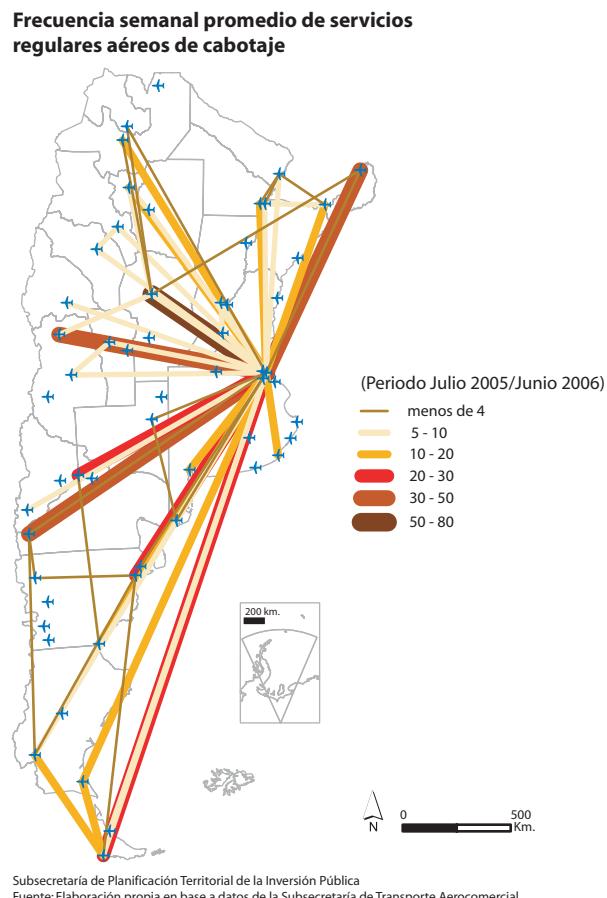
es compleja, debido a la preexistencia de un largo proceso de desinvención que produjo un deterioro generalizado de las instalaciones –estado de las pistas, balizamiento, radarización, etc.– con importantes desequilibrios relativos según su localización, los cuales se ven acentuados por la deficiencia de los servicios.

Los servicios aerocomerciales son prestados por un reducido grupo de líneas regulares que operan con una organización espacial radioconcentrica, con alta frecuencia de tráfico de cabotaje e internacional sobre la ciudad de Buenos Aires. Los principales destinos enlazan a esta última solo con ciudades de cierta envergadura, como Córdoba, Mendoza, Usuahia, Comodoro Rivadavia, Neuquén, Tucumán y Salta y con los destinos turísticos internacionales, como Puerto Iguazú, San Carlos de Bariloche, Calafate. Sin embargo la interconexión entre estas ciudades es escasa o nula, lo que dificulta la integración regional.

Los servicios aerocomerciales son prestados por un reducido grupo de líneas regulares que operan con una organización espacial radioconcentrica, con alta frecuencia de tráfico de cabotaje e internacional sobre la ciudad de Buenos Aires.

Ahora bien, aunque la descripción del sistema en orden a los distintos modos de transporte nos permite comprender su composición, es la forma en que este conjunto interactúa lo que da cuenta de su desempeño como tal. Es decir, la forma en que se distribuyen los viajes entre

10 "Actualización del estudio sobre desarrollo económico de la República Argentina – Segundo Estudio" (OKITA II). Fundación Okita y la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA). Marzo 2003



los distintos modos y las posibilidades de transferencia entre estos últimos, lo que determina la eficiencia del sistema en relación a las necesidades y oportunidades que presenta el territorio.

En este sentido, cabe distinguir particularmente la problemática del transporte de cargas, dada su estrecha relación con las posibilidades potenciales de desarrollo de las distintas regiones del país. Se estima que más del 80% de las cargas que recorren el país lo hacen en camión a través de la red de rutas nacionales y provinciales; un 8% de las cargas son transportadas en ferrocarril, distribuyéndose el 12% restante entre el modo fluvial y el aéreo.

Sin embargo, la topografía fundamentalmente plana del territorio, las grandes distancias a recorrer y el tipo de carga predominante, admitirían la posibilidad de una asignación modal más eficiente, en beneficio del transporte fluvial o ferroviario. Pero en ambos casos, la existencia de infraestructuras que garanticen una buena complementación entre modos, es condición necesaria para hacerlos competitivos, ya que no es posible analizar cada red de manera aislada porque, de no existir adecuadas estaciones de transferencia en sus extremos, los costos de manipuleo sumados a los altos costos de transporte por camión en tramos cortos, pueden superar el ahorro buscado.

En síntesis, es condición fundamental para optimizar el transporte de cargas, lograr su funcionamiento como sistema, mediante la creación o consolidación, en lugares estratégicos del territorio, de puntos de convergencia de los distintos modos –automotor, ferroviario, fluvial–, dotados de las infraestructuras y equipamientos adecuados

para operar como modernos centros de consolidación/desconsolidación de cargas que minimicen los costos operativos de las transferencias. Estos centros de transbordo intermodal deben enmarcarse en un sistema de nodos que estructuren la conectividad del territorio. Su distribución geográfica está determinada por un conjunto de variables necesarias de ponderar, entre ellas: stock de infraestructuras preexistentes; proximidad a centros de producción y consumo; envergadura de las inversiones necesarias para su operación; rol dentro de los corredores regionales.

LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN EL CONTEXTO REGIONAL

El proceso de integración que retoman los países de la región a fines de la década del '80, puso en evidencia las limitadas conexiones bilaterales existentes para concretar los incrementos de los flujos de transporte. Revertir esta situación no es una decisión fácilmente concretable si se tienen en cuenta las características geográficas de nuestros límites: la Cordillera de los Andes, en nuestra conexión con Chile y los ríos, en nuestros límites con Bolivia, Paraguay, Brasil y Uruguay. Estos obstáculos requieren obras de infraestructura de envergadura que deben planificarse en forma conjunta. Por esta razón, a la par que se concretaron los acuerdos de tipo comercial, se fueron constituyendo ámbitos de negociación bilateral cuyos principales objetivos fueron analizar, consensuar y programar la ejecución de Programas de Inversión dirigidos a interconectar los respectivos sistemas nacionales de transporte.

En lo que respecta a **infraestructura vial**, tanto el desvío del comercio que originó el MERCOSUR hacia el interior del bloque, como el incremento del comercio entre Brasil y Chile, significaron para la Argentina una importante presión sobre su stock de infraestructura. En líneas generales se observa que la evolución de la red troncal vial del territorio y sus conexiones con la red regional, han evolucionado y continúan haciéndolo en respuesta a esta demanda.

Si se considera que a inicios de la década del '80 los pares de conexiones bilaterales eran las tres primeras del cuadro de la siguiente página, que expresa el total de las habilitadas en la actualidad y que existen en estudio otras conexiones y/o ampliaciones de las existentes, se observa el impacto que ha tenido el proceso de integración sobre el desarrollo de infraestructura binacional.

Por su parte con la República de Chile, se destacan los avances en materia de conexiones viales mediante la gestión binacional del "Programa de Inversiones en Pasos Priorizados" por el que se comprometieron inversiones por parte de ambos países en trece pasos fronterizos.¹¹ Al inicio del Programa, en el año 1996, "Cristo Redentor" era el único paso fronterizo pavimentado a ambos lados de la frontera, llegándose a contar con cuatro pasos más a finales del año 2005: Jama, Cardenal Samoré, Pino Hachado e Integración Austral. Asimismo, están avanzadas las negociaciones con Bolivia para concretar dos conexiones fronterizas que permitan optimizar la infraestructura existente en Salvador Mazza –Yacuiba y en La Quiaca– Villazón.

En cuanto a la potencialidad de la **infraestructura ferroviaria** como soporte de la integración regional, al hecho de su conformación histórica con diferentes trochas que aislan los sistemas nacionales, se le

11 En el marco del Acuerdo de Complementación Económica Mercosur-Chile de 1995, se firmó un Protocolo Adicional sobre Integración Física y un Programa de Inversiones en Infraestructura en los Pasos Fronterizos Priorizados entre Argentina y Chile.

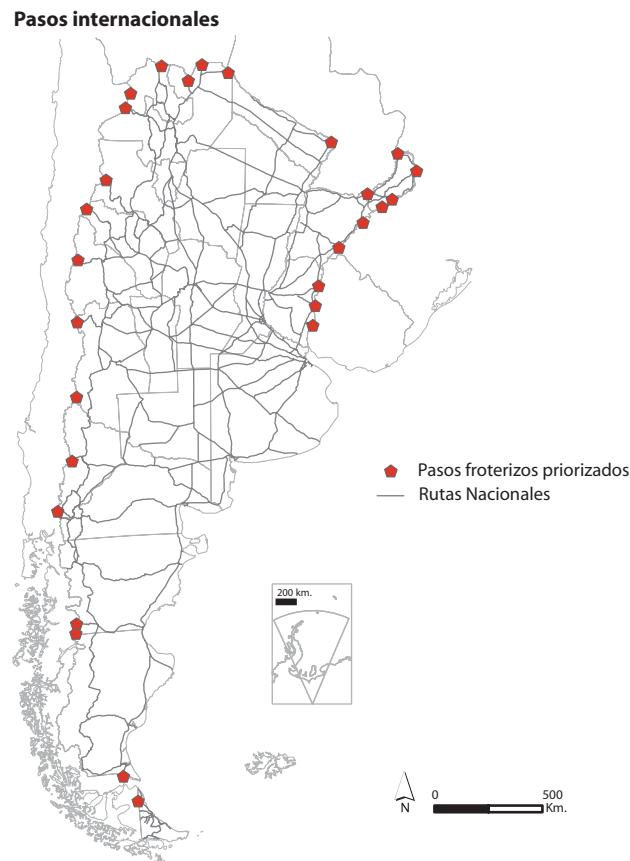
sumó la política implementada durante las últimas décadas, que privilegió el automotor como modo de transporte generalizado, desestimando la inversión en infraestructura y material rodante ferroviario.

Del conjunto de líneas ferroviarias del territorio nacional, es sin duda el Ferrocarril Belgrano el que, complementando su ya mencionada vocación estratégica para el norte y centro de la Argentina, puede constituirse en herramienta de integración regional de suma importancia. Esta ferrovía tiene salida directa a los puertos del Pacífico al norte de Chile por la localidad de Socompa, donde el ramal tiene en ambos países líneas de trocha angosta. Con Bolivia, se conecta en la localidad de Pocitos y también tiene salida hacia el Atlántico, con la alternativa de colocar un tercer riel de trocha doble, que une los nodos Corrientes/Barranquera y Paso de los Libres / Uruguayana. De este modo quedaría definido sin interrupciones el eje bioceánico que uniría los puertos del área Antofagasta / Mejillones en el Pacífico con los de Brasil en Río Grande do Sul / Curitiba en el Atlántico, iniciativa que está actualmente en estudio.

En cuanto a las iniciativas bilaterales ya puestas en marcha, cabe destacarse el llamado a licitación en simultáneo con Chile para la ejecución del Ferrocarril Trasandino Central, así como el estudio de factibilidad del tramo ferroviario Río Turbio - Puerto Natales.

En lo que respecta a la **conectividad fluvial y marítima**, los servicios que proceden de Argentina, Brasil y Uruguay tienen ventajas sobre los que salen de puertos del oeste de Sudamérica. En esta latitud, los países del este sudamericano cuentan con el doble de puertos y con 56% más de servicios regulares que salen con mayor frecuencia en barcos más grandes y con fletes más bajos, multiplicando por cinco las cargas que salen de los puertos del Pacífico. Estas diferencias implican que un exportador que tiene igual acceso a puertos en ambas costas elegirá generalmente un puerto del este.

El *hinterland* de los puertos del Pacífico está restringido por la Cordillera de los Andes, siendo equivalente su cruce a una distancia de varios miles de kilómetros de terreno llano: transportar un contenedor desde Mendoza a Buenos Aires cuesta menos que transportarlo en camión hasta el Puerto de San Antonio en Chile, a pesar de que Buenos Aires está tres veces más lejos.



Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública
Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Gendarmería Nacional Argentina y Dirección Nacional de Vialidad.

La línea de isocostos para la salida por puertos del Pacífico está indicada por un eje imaginario ubicado a 300 Km al este de la frontera entre Argentina y Chile. Pero si se concreta la prevista profundización a 10 pies del tramo de hidrovía de Santa Fe (Argentina) - Corumbá (Brasil), se estima que la baja de fletes permitiría pasar de 10 millones a 30 millones de toneladas anuales, lo que correría la línea de isocostos hacia el oeste, quedando a 100 Km de la línea de frontera.

PAÍS LIMÍTROFE	CIUDADES	CONEXIÓN
Uruguay	Colón (AR) - Paysandú (UY)	Puente Gral. José Artigas
Uruguay	Gualeguaychú (AR) - Fray Bentos (UY)	Puente Lib. Gral. San Martín
Brasil	Paso de los Libres (AR) - Uruguaya (BR)	Puente Ptes. G. Vargas - A. Justo
Paraguay	Clorinda (AR) - Puerto Falcón (PY)	Puente San Ignacio de Loyola
Brasil	Santo Tomé (AR) - Sao Borja (BR)	Puente de la Amistad
Brasil	Cte. Rosales (AR) - Paraíso (BR)	Puente Cte. Rosales
Brasil	Andresito (AR) - Capanema (BR)	Puente
Brasil	Puerto Iguazú (AR) - Foz de Iguazú (BR)	Puente Trancredo Neves
Paraguay	Posadas (AR) - Encarnación (PY)	Puente San Roque Gonzalez
Paraguay	Pozo Hondo (AR) - Misión La Paz (PY)	Puente

Infraestructura de Telecomunicaciones

La infraestructura de las telecomunicaciones¹² constituye un factor clave en la integración de los territorios de los países y la región. Adicionalmente, la creciente importancia de la información como parte de la producción de bienes y servicios hace que el desarrollo relativo del sector tenga una gran incidencia en los niveles de competitividad de la economía. El desarrollo de la misma permite que las personas que habitan cualquier territorio puedan acceder a una sociedad basada crecientemente en la información y el conocimiento. A partir de las telecomunicaciones, en su doble rol como actividad en sí misma y como vehículo y soporte de otras industrias, se posibilita que la sociedad acceda a la información, la cultura, la educación, el entretenimiento, el comercio, el trabajo, entre otros. En ese sentido, la Agenda de Conectividad para las Américas elaborada en Quito, en el marco de la Comisión Interamericana de Telecomunicaciones (CITEL), rescata el derecho humano a la comunicación y por lo tanto, el deber por parte del Estado de garantizarlo.

Para la Argentina el desarrollo equitativo del sector, debido al rol fundamental de éste frente a la integración territorial, se torna prioritario si se considera el balance de los resultados a partir de los cambios en las telecomunicaciones en los últimos años. La reestructuración del sector durante la década de los '90 constituyó una de las transformaciones sectoriales más significativas en la Argentina. La misma coincidió con una reconversión que operó casi al mismo tiempo a escala global, con esquemas orientados a la privatización y competencia del servicio y con el involucramiento de diferentes instituciones internacionales multilaterales en este proceso. Sin embargo, esta transformación del sector generó un nuevo escenario en las distintas regiones y particularmente en la Argentina, fundamentalmente caracterizado por la brecha digital¹³ existente hacia el interior del país. Esta brecha acentúa la separación entre las zonas urbanas y las rurales, la de ricos y pobres, la población con educación de aquella que no la tiene, y de esa manera, contribuye a la consolidación de un escenario territorial inequitativo.

La infraestructura de las telecomunicaciones constituye un factor clave en la integración de los territorios de los países y la región.

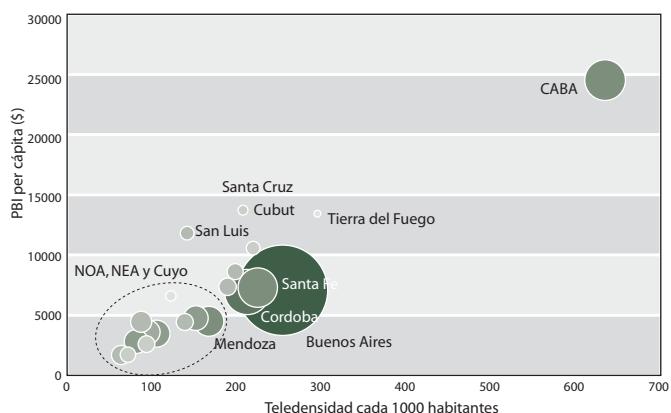
En la Argentina convive una sociedad digital con una analógica y en paralelo existe una parte importante de la población con dificultades para acceder a los servicios básicos. Si bien el servicio de telefonía básica llega actualmente a toda localidad de más de 80 habitantes, no ocurre lo mismo con otros servicios como son Internet u otros con valor agregado, servicios claves para participar en la Sociedad de la Información. Mientras las grandes ciudades exhiben niveles de teledensidad similar a la de los países desarrollados, existen una gran cantidad de ciudades pequeñas y de población rural que carecen de

estos servicios básicos, asimetría que se incrementa ante la diferencia que se observa en la educación informática de la población.

El gráfico 3 refleja las asimetrías provinciales, lo cual implica que las inversiones del sector no llegan a una gran franja de la población nacional. El tamaño de los círculos representa la población total provincial y su situación en el gráfico deriva de la relación teledensidad / PBI per cápita.

Particularmente en lo que respecta al nivel de teledensidad¹⁴, como se expresa en el gráfico 3, el norte del país es el más rezagado. Parte de las Regiones de Cuyo y Entre Ríos son las que siguen en términos de dificultad de acceso, mientras que Mendoza, Córdoba y las provincias patagónicas poseen un nivel aceptable. Buenos Aires, Santa Fe, Tierra del Fuego y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (sobre todo esta última) son las que presentan los mejores índices.

GRÁFICO 3 RELACIÓN ENTRE PBI Y TELEDENSIDAD



Fuente: Elaboración propia en base del INDEC y Comisión Nacional de Comunicaciones - 2001

Como se expresara, también el acceso a Internet está disponible de manera dispar desde el punto de vista de la distribución territorial, muy similar a la de la red telefónica, ya sea para ciudadanos, empresas o administraciones públicas. Por ejemplo, el número de usuarios por 100 habitantes es casi diez veces mayor en Capital Federal –que presenta niveles de conectividad equiparables con los de la Unión Europea que en el Nordeste. El acceso también es desigual si tomamos en cuenta el nivel socioeconómico, ya que los sectores altos (ABC1) y medios (C2 y C3) concentran las tres cuartas partes del total.

Según datos del año 2002, la cantidad de usuarios de Internet era de aproximadamente 11,2 cada 100 habitantes, lo que ubica al país en una buena posición relativa dentro del contexto de América Latina y el Caribe, pero aún muy lejos de los niveles de los países más desarrollados. A pesar de que la penetración de las computadoras personales es baja en la Argentina (8,2 PC por cada 100 habitantes, semejante a la de sus países vecinos) el acceso a Internet ha mostrado en los últimos años un aumento sostenido, y es de remarcar que fue

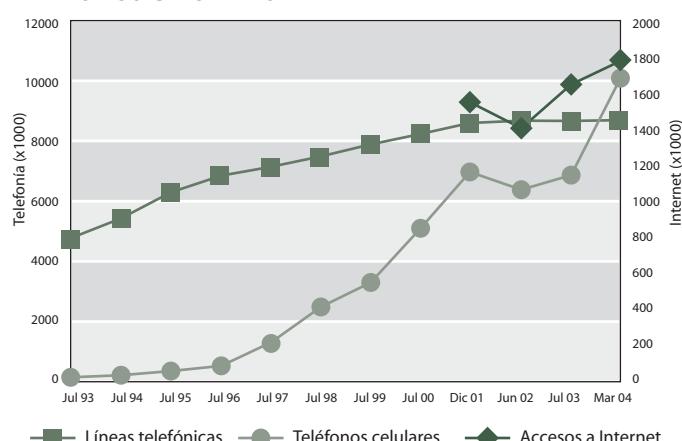
12 La infraestructura en telecomunicaciones se agrupa generalmente en tres grandes categorías: terminales (telefónicas e informáticas), redes y servidores.

13 El término "brecha digital" se refiere no sólo a la diferencia entre los individuos, sino también entre grupos familiares, empresas y áreas geográficas que tienen o no la oportunidad de acceder a las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) y utilizarlas con fines diversos. Por otro lado, la brecha remite al acceso y también al uso y aprovechamiento inteligente de las TIC vinculado a la producción, comunicación, comercialización y administración. No pasa sólo por el aprendizaje de cómo usar las TIC, sino también por saber para qué usarlas.

14 Muestra la cantidad de líneas en servicio de todos los licenciatarios que lo prestan en una determinada zona geográfica, en relación a la población de esa misma zona (CNC).

uno de los pocos sectores que mantuvo su expansión aún durante la crisis del 2001. La gran oferta de acceso a Internet desde lugares públicos es uno de los factores que explican este fenómeno. Por otra parte, las proyecciones prevén un crecimiento muy importante para los próximos años.

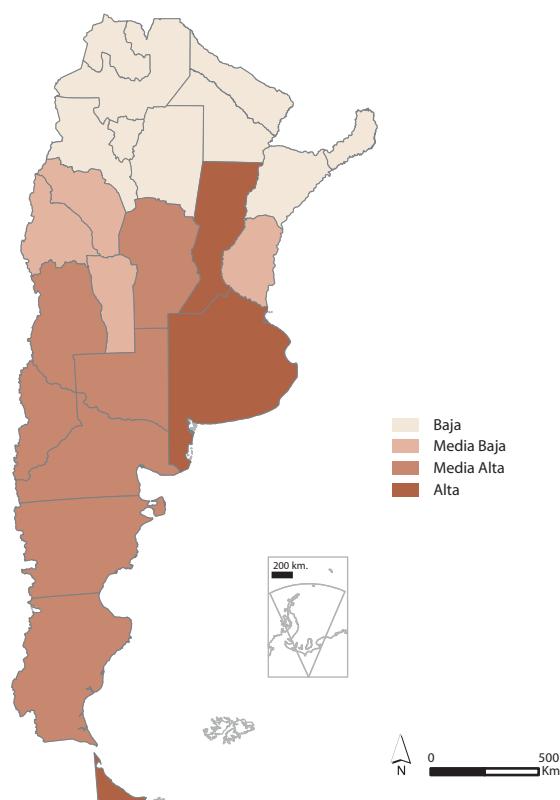
GRÁFICO 4 ACCESO A LÍNEAS TELEFÓNICAS, TELÉFONOS CELULARES E INTERNET



Fuente: Elaboración propia en base a INDEC y Comisión Nacional de Comunicaciones - 2004

A pesar de las asimetrías señaladas en los párrafos precedentes, la potencialidad de acceso a las telecomunicaciones es en la Argentina amplia. Las principales ciudades tienen enlace por fibra óptica y casi todas las poblaciones de cierto rango poseen alguna posibilidad de conexión por uno u otro medio, en tanto la Red Telefónica Pública Nacional funciona casi totalmente en forma digital. Por otra parte, se ha dado un incremento importante de la telefonía móvil y, como se mencionara, un

Nivel de teledensidad



Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública
Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Comisión Nacional de Comunicaciones. 2001

aumento en la utilización de Internet. El gráfico 4 muestra la tendencia creciente en cuanto a las preferencias que tiene la población y la favorable recuperación del sector luego de la crisis del 2001.

INFRAESTRUCTURA ASOCIADA A LOS RECURSOS ENERGÉTICOS, HÍDRICOS Y MINEROS

Recursos Energéticos

El sector energético enfrenta en la actualidad dos fuertes desafíos, el de la generación y el de la distribución territorial de la energía. Estos están respectivamente asociados a las consecuencias de la crisis macroeconómica que culminó en el año 2001 y a la histórica inequidad en el desarrollo regional del país –consecuencia de los sucesivos modelos de organización nacional que, como se planteó, determinan las características de todas las variables que se vienen analizando.

La matriz energética de Argentina depende en un 86% de los hidrocarburos, correspondiendo un 48% al gas natural y un 38% al petróleo. En términos de generación eléctrica, la energía térmica proporciona aproximadamente el 51%, siguiéndole la hidráulica con un 42%, la nuclear con un 6% y las energías alternativas con un 1% de participación. Asimismo, cerca del 80% de lo producido por las centrales termoeléctricas es abastecido con gas natural, lo cual muestra la importancia del recurso en el sistema energético nacional.

En lo que respecta a la producción de gas, esta se duplicó entre los años 1992 y 2001 por la fuerte demanda, tanto del mercado interno como de los países limítrofes. El crecimiento medio del 5% anual

de la demanda local, se acentuó a partir del año 2001, debido a la fuerte reactivación industrial, la caída de la generación hidroeléctrica y el excepcional crecimiento del GNC, que abastece actualmente al 20% del parque automotor.

En cuanto a la generación de energía eléctrica, la crisis macroeconómica del país en el 2001 trajo aparejada una abrupta caída de las inversiones en el sector, acentuando la tendencia que ya se manifestaba desde el año 1998. Como consecuencia, el importante crecimiento en la demanda de electricidad, confrontó con fuertes restricciones en el abastecimiento de gas natural para las centrales generadoras. En ese marco, frente a una demanda máxima de potencia –con un pico máximo de 18.345 MW sobre los 24.080 MW instalados en todo el sistema–, que se incrementa entre 550 a 650 MW de promedio por año, la necesidad de alentar la inversión en generación de energía resulta esencial para sostener el actual crecimiento del país.

Paralelamente, la alta incidencia del gas en la generación eléctrica actual obliga a pensar cuidadosamente la estrategia más adecuada para afrontar las demandas energéticas futuras. La mayor participación de la generación hidráulica, nuclear o de energías alternativas,

debe analizarse en términos del costo de oportunidad que puede significar seguir utilizando la generación térmica basada en gas natural –a partir del incentivo a la mayor exploración y producción o a través de la importación del mismo–, frente a la consideración de una mayor participación de combustibles alternativos tales como carbón y fuel oil, o la energía nuclear para la producción de energía eléctrica (alternativa que en la actualidad ha comenzado a ser compartida por distintos países sin distinción de ideologías).

Como se ha mencionado, a la problemática de la generación, debe añadirse el desafío territorial que significa lograr una mejor distribución y accesibilidad de la energía en todo el país. Si bien durante el período 1992-2002 la longitud total de la red de alta tensión y de distribución troncal se incrementó un 30,6%, alcanzando en el año 2005 los 22.150 Km, –de los cuales 8.800 Km fueron en extra alta tensión (500 KV)– el modelo vigente en ese momento no resolvió adecuadamente el segmento del transporte. Esto, en términos de desarrollo, implica no cumplir con los preceptos constitucionales de igualdad de oportunidades en las diversas regiones del país. Para revertir esta situación, el Plan Federal de Transporte Eléctrico en extra alta tensión –lanzado ya en forma efectiva–, incorporará 5.800 Km que permitirá vincular casi la totalidad de las provincias argentinas. A pesar de este esfuerzo, sigue siendo una tarea pendiente para la nación, en forma conjunta con las provincias, solucionar las diferencias territoriales en materia de acceso a la energía. Es por ello que el Plan Federal de Transporte II, actualmente sometido a consideración de los organismos multilaterales de crédito para lograr su elegibilidad, resulta la solución más adecuada.

El potencial energético de Argentina permite ser optimista al momento de pensar en la expansión del sector y en el aporte del mismo al desarrollo territorial.

Las diferencias territoriales señaladas anteriormente, se manifiestan en la alta participación de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) –con un 40% de la demanda eléctrica total–, en contraposición con el déficit existente en las regiones del NOA y NEA, particularmente en las provincias de Formosa, Chaco y Jujuy. En estas últimas el sistema presenta serias restricciones de capacidad y estabilidad, al igual que en las regiones de Cuyo y Patagonia. La línea en construcción entre Puerto Madryn y Pico Truncado (cuya finalización está prevista para fines de 2007), las líneas en licitación entre Pico Truncado y Río Gallegos (incluyendo Río Turbio y Calafate) y la línea NEA-NOA (que vinculará las nueve provincias del norte, desde Jujuy y Salta hasta Chaco, Misiones y Corrientes), y la línea Comahue-Cuyo a licitarse en el último trimestre de 2007, constituyen acciones que viabilizan el desarrollo de diversos proyectos productivos regionales que permitirán promover mayores condiciones de equidad. Esta disparidad, no obstante haber comenzado a ser corregida, supone diferencias en el tipo de inversión necesaria: mientras la RMBA requiere de interconexiones eléctricas más robustas que permitan transportar la energía eléctrica desde las regiones productoras, en las regiones más postergadas se necesitan soluciones (las cuales ya han comenzado a brindarse) a problemáticas críticas para el normal abastecimiento e integración a la calidad y seguridad de servicio del cual dispone el país.

Al igual que la provisión de energía eléctrica, la provisión de gas natural es sumamente diferenciada en el territorio nacional. El transporte

de este combustible se realiza mediante una amplia red de gasoductos troncales que conectan las distintas áreas de producción con los centros de consumo. En consecuencia la RMBA –hacia donde convergen básicamente todas las redes de infraestructura–, y las zonas próximas al tendido de los gasoductos, cuentan con una buena disponibilidad de acceso a la red, que contrasta con el marcado déficit en las regiones del NEA, y en menor medida, del NOA.

A pesar de la complejidad de los desafíos señalados, el potencial energético de Argentina permite ser optimista al momento de pensar en la expansión del sector y en el aporte del mismo al desarrollo territorial. Al contexto macroeconómico favorable, se agrega la disponibilidad importante de recursos naturales que posee el país para la generación de energía. Argentina cuenta con 24 cuencas sedimentarias que alcanzan los 3.118.260 Km², de las cuales solamente 5 de ellas han sido explotadas: la del noroeste, la Cuyana, la neuquina, y las del Golfo San Jorge y Austral. La exploración y explotación del resto de las cuencas permitiría aumentar la producción de petróleo y gas y asegurar la provisión energética necesaria para apuntalar el desarrollo industrial del país.

A este respecto, es importante consignar el rol de la empresa estatal ENARSA (Energía Argentina S.A.), creada en el 2004, que constituye un actor clave para apuntalar y desarrollar el potencial del sector de los hidrocarburos, de características oligopólicas. Mediante diferentes acuerdos con empresas petroleras, ENARSA explorará nuevas áreas off-shore, en las cuencas del Golfo de San Jorge, la Austral, la Cuenca Colorado Marina y on-shore en el área de Medanitos Sur en el sudoeste de La Pampa, entre otras que pretende incorporar a futuro.

Esto, además, se complementa con el importante potencial en generación nucleoeléctrica –fuente segura, con costos de operación relativamente bajos, de alta confiabilidad en cuanto a generación ininterrumpida–, el que se enmarca en la destacable disponibilidad que tiene el país de recursos humanos calificados. Todo ello comporta un escenario poco frecuente en el mundo que permitiría contar en Argentina con la posibilidad de implementar el ciclo de combustible completo.

Complementariamente a la utilización de mecanismos tradicionales de generación, Argentina está en condiciones de analizar estrategias que permitan ampliar la oferta total de energía primaria a través de una mayor participación de las fuentes alternativas, explotando recursos renovables. Su desarrollo posibilitaría mitigar, por ejemplo, el importante déficit de suministro eléctrico en las zonas rurales, en las cuales aproximadamente el 30% del total de su población (alrededor del 4% del total nacional) no cuenta con el servicio. Estas potencialidades han sido contempladas por el país al promulgar tres leyes importantes, como son la ley N° 25.019 sobre la fuente solar y eólica, la N° 26.093 sobre biocombustibles y la N° 26.123 sobre hidrógeno.

En esta línea exploratoria, la energía eólica ha experimentado un prometedor avance, dada la baja sustancial de los costos tecnológicos, y las primeras estimaciones que se han realizado para determinar su real potencial, permiten ser optimistas con los resultados a obtener en el futuro. Durante el período 1994-2001 creció casi un 25%, a pesar de que su incidencia en el mercado global de la generación eléctrica es aún muy pequeña. En cuanto a las energías solar y geotérmica, estas presentan actualmente un aprovechamiento pequeño si se las compara con las posibilidades que Argentina dispone para su utilización en el abastecimiento de energía eléctrica. Por ejemplo, a través del Programa PERMER, este recurso está sirviendo para integrar a la población dispersa del país, fundamentalmente a más de 2500 escuelas

rurales y otras 450 dependencias oficiales como puestos sanitarios, gendarmería y juzgados de paz rurales, entre otros.

Con respecto de la generación en base geotérmica, la única instalación geotérmica existente en el país es la localizada en el campo termal de Copahue (Neuquén), que con una potencia de 600 KW suministra electricidad a la línea Caviahue – Copahue. Sin embargo ya han sido identificadas 42 áreas potenciales, en ocho de las cuales se están realizando estudios de factibilidad para su explotación. Por último, el desarrollo de alternativas energéticas como la mareomotriz y el biogás y la producción y utilización del biodiesel también pueden aportar a una mayor diversificación de la matriz energética actual. En materia de la futura participación del biodiesel, se espera que para el 2010 este combustible capte entre el 5% y el 7% de la oferta de diesel y de naftas.

Actualmente están en ejecución proyectos que tienden al aumento de la capacidad de generación de Argentina: entre ellos puede mencionarse el plan que aumentará la capacidad de transporte de gas en 20 millones de m³ en los próximos 3 años; la construcción de dos centrales de ciclo combinado en la localidad de Campana (Pcia. de Buenos Aires) y Timbúes (Pcia. de Santa Fe) que sumarán a la potencia instalada otros 1600 MW; la finalización de la Central nuclear Atucha II en Lima (Pcia. de Buenos Aires) que adicionará 740 MW y la elevación de la cota de la Central Hidroeléctrica Yacyretá que aportará 1000 MW. Asimismo se promueve la instalación de 300 MW de

potencia en diversos parques eólicos a través del programa "Vientos de la Patagonia".

La proyección de inversiones en el sector debe ser considerada en el marco regional en el que el país se inserta y en el contexto de los compromisos asumidos con los países vecinos. En este sentido, **los acuerdos negociados en materia de integración energética tienen como objetivo dotar a los sistemas de mayor seguridad y diversificación y lograr tarifas más competitivas, complementando los recursos energéticos entre los países involucrados.**

El desarrollo de las interconexiones, tanto eléctricas como gasíferas, buscan aprovechar las complementariedades energéticas entre los distintos países y las distintas regiones, constituyéndose en soportes ante las contingencias y logrando, con el intercambio de excedentes, ahorros económicos compartidos y un despacho coordinado entre los diferentes operadores nacionales. A pesar de los avances en la materia, aún se está lejos de poder hablar de mercados energéticos integrados, ya que esto supone diferencias significativas respecto de la mera conexión entre fuentes de energía y mercados externos, implicando una vinculación estructural entre los agentes privados y públicos de cara a la utilización óptima de los recursos. En este sentido, hacen falta aún en el marco del MERCOSUR ampliado, mayores esfuerzos de coordinación entre los países respecto de políticas energéticas, regulaciones y normativas, con el objeto de garantizar el futuro desarrollo de la región.

Recursos Hídricos

LA INFRAESTRUCTURA Y LOS RECURSOS HÍDRICOS EN EL MARCO NACIONAL

Sobre la gran extensión longitudinal y latitudinal de Argentina se desarrolla una importante variedad de climas y ecosistemas asociados. La distribución de las isoyetas y temperaturas medias anuales, la evapotranspiración promedio anual y los déficit o excesos hídricos, determinan que en Argentina se diferencien regiones áridas, semiáridas y húmedas. Alrededor del 68% de la población se asienta sobre las regiones húmedas –las cuales cubren apenas el 24% de la superficie del país–, mientras solo el 5% se asienta en zonas áridas, cuya extensión abarca el 61% del territorio nacional. Si bien el caudal medio de los recursos hídricos superficiales (26,000 m³/s ó 22,000 m³/hab/año) está muy por encima del nivel de estrés hídrico de 1000 m³/hab/año

adoptado por Naciones Unidas, es importante destacar la asimetría que se observa en la distribución espacial de dichos recursos: el 85% de este caudal corresponde a la Cuenca del Plata en tanto que las cuencas de áreas áridas y semiáridas disponen de menos del 1% del mismo. La siguiente tabla cuantifica estas asimetrías y revela la existencia de importantes áreas del país con un nivel de estrés hídrico por debajo del umbral límite mencionado.

Esta desigual distribución de los recursos hídricos superficiales revaloriza el rol de las aguas subterráneas para el desarrollo socioeconómico de las zonas áridas y semiáridas del país. Se estima que las mismas representan alrededor de un 30% del agua utilizada para distintas finalidades, hecho que puede observarse en la siguiente tabla.

15 Siendo los más destacados: el Acuerdo sobre abastecimiento de gas natural entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay (1991); el Memorándum de entendimiento relativo a los intercambios gasíferos e integración gasífera entre los Estados Partes del MERCOSUR, de diciembre de 1999, Protocolo Nº 2 (1991) y sus sustitutivos (1995).

16 Protocolo Nº 2 (1991) y su sustitutivo (1995), adicionales al Acuerdo de Complementación Económica Argentina - Chile.

DISTRIBUCIÓN DE LOS RECURSOS HÍDRICOS SUPERFICIALES POR CUENCA EN LA REPÚBLICA ARGENTINA

CUENCAS	CAUDAL MEDIO M ³ /SEG	PORCENTAJE %
Del Plata (Litoral / Mesopotamia / Gran Buenos Aires / Pampa Húmeda)	22.178	85,84
Región Central. Santiago del Estero / Córdoba y La Pampa	186	0,71
Cuyo / Noroeste	319	1,24
Colorado / Negro	1.095	4,24
Patagónicas	846	3,28
Vertiente Pacífica	1.212	4,69
TOTAL	25.836	100

Fuente: INCYTH UNESCO (1994)

EXTRACCIONES DE AGUA POR USO Y FUENTE EN LA REPÚBLICA ARGENTINA - 1993/1997

USOS CONSUNTIVOS	AGUA SUPERFICIAL		AGUA SUBTERRÁNEA		TOTAL
	Millones de m ³ /año	%	Millones de m ³ /año	%	
Riego	18.000	75	6.000	25	24.000
Ganadero	1.000	34	2.000	66	3.000
Municipal (*)	3.500	78	1.000	22	4.500
Industrial	1.500	60	1.000	40	2.500
TOTAL	24.000	70	10.000	30	34.000

Fuente: FAO (2002)

(*) consumo humano

Si bien existen problemáticas diversas sobre los recursos hídricos y que son descriptas en la sección de este trabajo destinada a las problemáticas ambientales, es importante destacar un conflicto importante en lo referente a los aspectos institucionales y de gestión: **el carácter federal de la República Argentina, que determina que las aguas son de jurisdicción provincial, ha llevado a que cada provincia genere su propio cuerpo legal y sus respectivos organismos de gestión, implementando una administración autónoma del recurso que contradice en la mayoría de los casos su naturaleza interjurisdiccional.** Esto conlleva una fragmentación del sistema que se acentúa dada la diferencia de recursos –humanos y presupuestarios– que asigna cada provincia al sector y en algunos casos también por la diferencia de objetivos que las mismas plantean, hecho que denota la falta de coordinación de políticas y genera en muchas ocasiones la dilución de responsabilidades.

El gobierno nacional está promoviendo en la actualidad el Plan Nacional de Recursos Hídricos, el cual tiene como objeto compatibilizar las planificaciones provinciales, sectoriales y por cuencas, y coordinar los distintos planes provinciales.

Estos problemas se ven agravados por la falta de asignación presupuestaria para gastos corrientes frente a la creciente asignación de

recursos para gastos de inversión. Este desbalance conlleva al debilitamiento institucional de las estructuras provinciales responsables del sector, con el consecuente debilitamiento de la planificación en la formulación de las obras necesarias y el mantenimiento adecuado de las existentes.

Un grupo de problemáticas relevantes está vinculado a situaciones particulares tales como la ineficiencia de los sistemas de riego, el problema de inundaciones, la retracción de los glaciares andinos, la deficiente conservación de la infraestructura hídrica y la baja cobertura de agua potable y alcantarillado cloacal¹⁷. Particularmente, con relación a la deficiente conservación de la infraestructura hídrica, la misma está en estrecha relación con los problemas institucionales mencionados anteriormente. La falta de recursos humanos y económicos para planificar el mantenimiento de las obras atenta contra la gestión sustentable de estos recursos.

Para afrontar este conjunto de problemas el gobierno nacional está promoviendo en la actualidad el Plan Nacional de Recursos Hídricos, el cual tiene como objeto compatibilizar las planificaciones provinciales, sectoriales y por cuencas, y coordinar los distintos planes provinciales. Asimismo, uno de los principales objetivos estratégicos del plan es reducir en la mayor medida posible la incertidumbre asociada a la complejidad de las interrelaciones físicas y sociales que generan las situaciones de conflicto y emergencia hídrica.

Como se mencionó anteriormente, el carácter federal de la gestión de los recursos hídricos otorga a las provincias la competencia para

17 La caracterización de esta problemática se desarrolla en Punto 2.6.1.- del presente capítulo.

definir y promover el tipo de inversión a realizar en el sector. Sin embargo y debido a que el Estado Nacional es la principal fuente de financiamiento de estas obras, la elaboración del Plan Nacional permitirá enmarcar las mismas y a la vez definir criterios para priorizar las inversiones futuras en pos del desarrollo territorial.

LA INFRAESTRUCTURA PARA EL APROVECHAMIENTO HÍDRICO EN EL MARCO REGIONAL

En lo que respecta a la agenda regional, las acciones comunes más destacadas son por una parte la creación de un sistema de información unificado sobre cuencas compartidas entre Argentina y Chile y por otra, la identificación y elaboración de proyectos conjuntos para un aprovechamiento compartido de las cuencas interjurisdiccionales, entre Argentina, Paraguay y Bolivia.

En el caso de las cuencas compartidas por Argentina y Chile, se conformó un Grupo de Trabajo binacional que sistematizó la información existente, creando un sistema específico sobre recursos hídricos compartidos y recursos naturales asociados en cada país. En este

marco se seleccionaron cuencas prioritarias sobre la base de mapas temáticos conjuntos producidos a partir de la integración de bancos de datos y se avanzó en la definición de la estructura de los Planes Generales de Utilización, instrumentos de gestión y evaluación de proyectos a desarrollar.¹⁸

Para el tratamiento de las cuencas compartidas entre Argentina, Paraguay y Bolivia se estableció una Comisión Trinacional con la responsabilidad de efectuar estudios y proyectos conjuntos que propendan al aprovechamiento múltiple, racional y armónico de los recursos del Río Pilcomayo, así como el control de inundaciones, retención de sedimentos y regulación de caudales. Se deberá confeccionar el Plan General de Gestión Integral de la Cuenca, con la correspondiente evaluación de las inversiones necesarias para su ejecución, dando prioridad a los proyectos que tiendan a cumplir con los objetivos de desarrollo regional¹⁹. Paralelamente, para el aprovechamiento conjunto del Río Bermejo y del Río Grande de Tarija, Argentina y Bolivia crearon una Comisión Binacional, con el fin de identificar programas de desarrollo sostenible y seleccionar las obras a realizar en los cursos de agua, sobre la base de la correspondiente evaluación del impacto ambiental.

Recursos Mineros

En cuanto a **recursos mineros**, se destaca el fuerte crecimiento del sector, de inversiones en el país y sus potencialidades. La República Argentina posee una superficie cercana a los 2,7 millones de kilómetros cuadrados y el 75% de las áreas con potencial se encuentran sin explorar. Los principales distritos mineros en exploración y explotación se localizan sobre la Cordillera de Los Andes, a lo largo de sus 4.500 kilómetros de extensión: en el ámbito de la Puna se hallan yacimientos de plomo, zinc y plata por un lado, y de estaño y plata por otro; en el sur boratos y sales de litio y potasio y, al oeste, cobre y oro, así como plata y oro en Catamarca. Fuera de la Puna, al sur de la provincia de Catamarca, hay dos mega depósitos de cobre, molibdeno, oro y plata.

En Cuyo (La Rioja, San Juan, Mendoza y San Luis) una importante variedad de prospectos y yacimientos manifiestan el potencial geológico de los terrenos que los alojan, por ejemplo al oeste, en Valle del Cura se encuentra uno de los distritos auríferos-argentíferos más importantes del planeta, donde se localizan varios prospectos y dos mega yacimientos. Al este de la región cuyana, en rocas calcáreas se encuentran importantes recursos en oro, plata, plomo y zinc (áreas de Gualcamayo y Hualilán) y al sur-sureste en cobre y molibdeno, en los sistemas de cobre porfídico de San Jorge y Pachón.

A partir de la sanción de la Ley 24.196/93 de inversiones mineras, se proporcionó el marco legal para que la minería nacional comenzara a desarrollarse y se produjeran significativos cambios que facilitaron que los inversores, atraídos por el gran potencial geológico y por los incentivos promovidos por la mencionada ley, financiaran grandes proyectos mineros.

El cuadro siguiente describe las localizaciones más destacadas del país.

Actualmente el proyecto aurífero Pascua Lama, en la frontera Argentino-Chilena recibió aprobación para la inversión de 1300 millones de dólares; Pirquitas (plata, estaño) ha anunciado recientemente su reactivación; Manantial Espejo (plata y oro), Agua Rica (oro, cobre y molibdeno), Calcatreu (oro), Navidad (plata y plomo) y Huevos Verdes (oro y plata) avanzan hacia la factibilidad; al mismo tiempo en la región patagónica y en los Andes centrales continúan siendo explorados y definidos varios proyectos, como: Casposo, Mogote, Gualcamayo, Los Azules (oro), Batidero, Taguas y Vicuñas (cobre).

El importante potencial de desarrollo del sector minero implica también un enorme desafío en materia de inversión de la infraestructura necesaria para que el mismo pueda ser efectivo.

Todos estos proyectos no hacen más que confirmar el rol estratégico de la minería en materia de generación de divisas y empleo. Las exportaciones de minerales argentinos se encontraban en el orden de los 300 millones de dólares anuales hasta la puesta en marcha de los principales proyectos mineros (Bajo La Alumbrera, 1997; Salar del Hombre Muerto, 1998; Cerro Vanguardia, 1999; y Mina Aguilar 2001), a partir de entonces las exportaciones tomaron un ritmo creciente alcanzando los 1200 millones de dólares en el año 2004. En razón del inicio de los nuevos proyectos (Agua Rica, Cordón de Esquel, Veladero, Pascua - Lama, Pachón, Pirquitas y Potasio Río Colorado) se espera que los montos exportados crezcan significativamente. La proyección de inversiones de empresas privadas mineras para fines de 2006, se estiman en \$10.800 millones.

18 Protocolo sobre Recursos Hídricos Compartidos al Tratado de Medio Ambiente (1991).

19 Comisión Trinacional para el Desarrollo de la Cuenca del Pilcomayo (1996).

PROVINCIA	PROYECTO	PROSPECTO
Salta	Borax Argentina/ Salar del Río Grande	La Colorada/Taca Taca Bajo/ Río Grande/ Arizaro Lindero/ Diablillos
Jujuy	Pirquitas/ Loma Blanca/ Mina Aguilar / Los Azules	
Catamarca	Condoryacu / Salar del Hombre Muerto / Agua Rica / Bajo La Alumbrera / Farallón Negro	
La Rioja		Salamanca, Vallecito
San Juan	Pascua Lama / Veladero / Pachón / Tagüas / Batidero	Vicuña / Mogote / La Ortiga / Potrerillos / Gualcamayo / Casposo
Mendoza	San Jorge / Yesos Knauf / Potasio Río Colorado	
Río Negro	Calcatreu	
Neuquén	Andacollo	
Chubut	El Calafate / Piedra Púrpura / Navidad / Cordon de esquel	Cordón de Leleque
Santa Cruz	Cerro Vanguardia / Veta Martha / Manantial Espejo	Huevos Verdes / Josefina / Las Martinetas / Pórfidos Santa Cruz / La Marcelina / La Manchuria

La caracterización efectuada permite afirmar que los recursos mineros disponibles, adecuadamente explotados a partir de las restricciones ambientales que deben respetarse, constituyen un factor muy importante para promover el desarrollo territorial del país. El importante

potencial de desarrollo implica también un enorme desafío en materia de inversión de la infraestructura necesaria para que el mismo pueda ser efectivo.

2.5 CARACTERIZACIÓN ECONÓMICA

La estructura económica se representa a través de unidades espaciales, cuya identidad está dada por las características de los factores de producción con que cuentan y que inciden sobre la organización de las actividades que en ellas se desarrollan. Mediante esta delimitación se individualiza la diversidad de unidades productivas presentes en las economías regionales definidas, a su vez, por los modos de organización de las actividades locales.

Para la caracterización de este componente se tuvieron en cuenta tanto los aspectos específicamente productivos, como su interacción con la suma de los factores considerados en el análisis del territorio: el medio construido, el medio social y el medio ambiental. Así, se consideraron, de manera cualitativa, cuestiones tales como las posibilidades de abastecimiento para el consumo de bienes y servicios de la población; los efectos benéficos que las actividades productivas ejercen sobre la población desde el punto de vista de las alternativas de inclusión laboral; las relaciones sinérgicas con otras actividades locales o de qué manera dichas actividades impactan sobre el medio biofísico. Este tipo de factores son determinantes en la dinámica económica de toda localidad o microregión, en tanto inciden directamente en las pautas de asentamiento de la población y en su desempeño productivo.

La caracterización productiva del territorio se elaboró en base al trabajo realizado con los equipos técnicos provinciales, a través de talleres e informes en los cuales se identificaron y evaluaron las áreas productivas de la jurisdicción, discriminándolas según categorías de elevado, medio y bajo desarrollo económico. Se singularizaron así, desde las zonas en las que el sustento de la economía tiene la preeminencia de un sector primario muy poco diversificado y con escaso desarrollo, hasta aquellas con un sector secundario altamente diversificado y desarrollado, con su consecuente sector de servicios asociado.

La síntesis del modelo muestra la siguiente gradación de cuatro grandes categorías en las que se distribuye el amplio abanico de unidades productivas o microregiones existentes en el territorio nacional, las cuales expresan el grado de desarrollo y diversificación que han alcanzado las economías locales.

A. Áreas que poseen una base económica muy desarrollada dada por una industrialización diversificada –no solamente agroindustrial–, y que adquiere relevancia a nivel nacional debido también a la capacidad y volumen de los servicios e infraestructura que poseen.

B. Áreas con alto desarrollo en su producción primaria y un alto valor agregado a sus productos.

C. Áreas con una explotación primaria más desarrollada y un valor agregado moderado a sus productos.

D. Áreas cuyo desarrollo se sostiene en la explotación primaria con nula o muy poco valor agregado o directamente de subsistencia.

Cabe destacar que, habida cuenta de que la actualización del Censo Económico está en plena ejecución, no es posible ratificar esta evaluación de corte cualitativo con datos cuantitativos homologables a nivel nacional. Sin embargo, el análisis de ciertos indicadores globales valida en términos generales el modelo elaborado.

La información actualizada con la que se cuenta a nivel nacional indica que la economía del país ha cambiado sustancialmente desde el año 2002 en adelante, al revertirse los desequilibrios macroeconómicos acumulados durante la convertibilidad y agudizados tras su desmoronamiento. Actualmente, el país se encuentra en pleno proceso de consolidación del crecimiento económico, con un ascenso sostenido en sus variables generales y marcando máximos históricos en algunas de ellas, tales como:

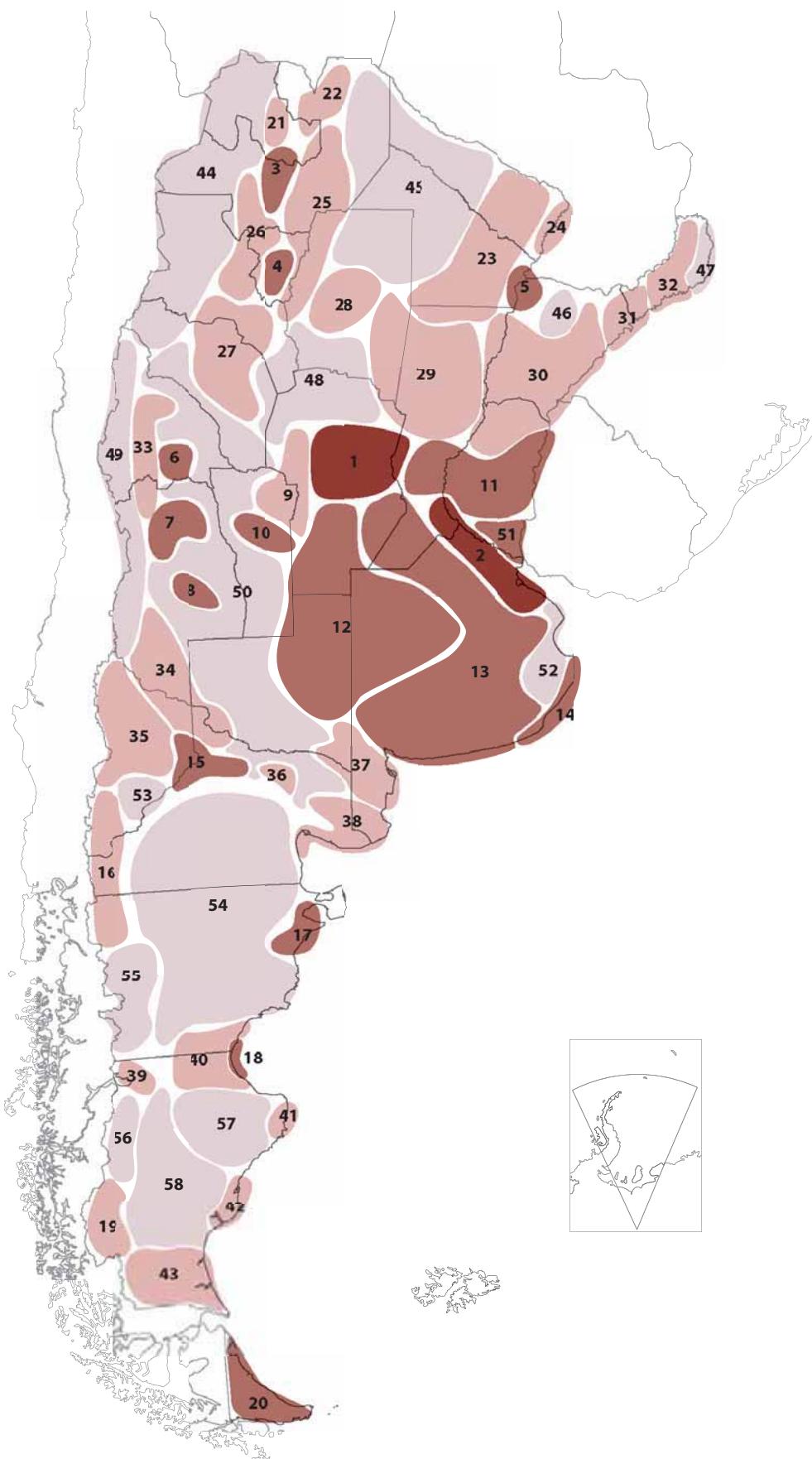
- **El Estimador Mensual de la Actividad Económica** acumula cerca de un 43% de crecimiento sostenido (Indec- Serie desestacionalizada - Enero 02 a Agosto 06).

- **El Estimador Mensual Industrial** logra un crecimiento del 60% (Indec- Serie desestacionalizada - Enero 02 a Agosto 06).

- **La tasa de desempleo** ha caído el 50% en lo que va desde el 2002 (Indec, EPH continua -IV trim.2002: 20,4 a II trim.2006:10,4-), en tanto la tasa de empleo ha subido un 15% (Indec, EPH continua -IV trim.2002: 36,4 a II Trim.2006: 41,8-).

- **El crecimiento del PIB** alcanza el 40%, superando el nivel previo a la crisis del 2002. (Indec- Serie desestacionalizada – 1 trim 02 a 2 trim 06).

MAPA | MODELO ECONÓMICO

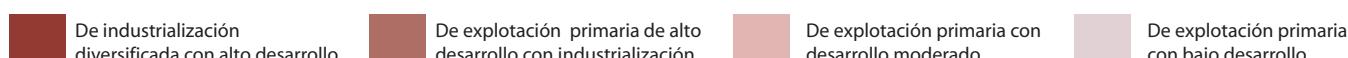
**Dinámicas económicas**

- de industrialización diversificada de alto desarrollo y terciario especializado
- de explotación primaria de alto desarrollo con industrialización moderada y/o actividades turísticas
- de explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado
- de explotación primaria de bajo desarrollo y enclaves productivos

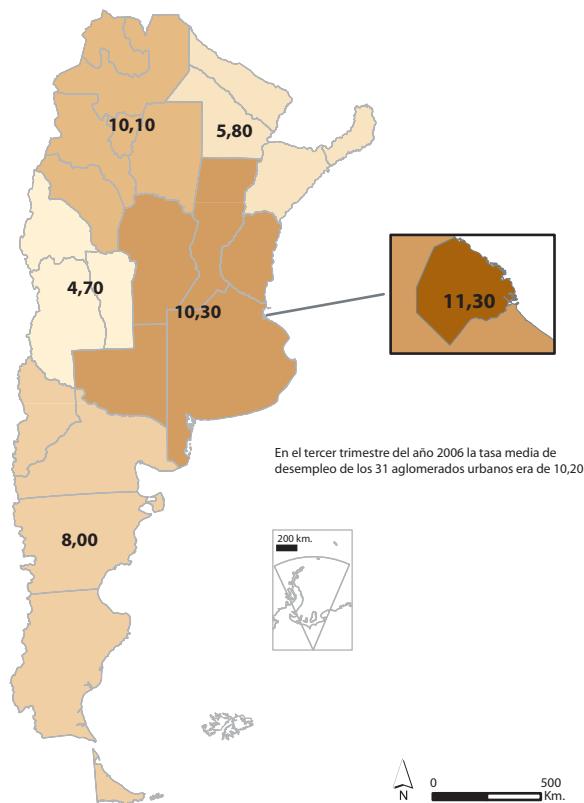
CATEGORIZACIÓN DE REGIONES (Variables consideradas - Descripción)

Nº Y CLASE	ZONAS	CARACTERIZACIÓN	Nº Y CLASE	ZONAS	CARACTERIZACIÓN
1	Centro de Córdoba	Área de alto grado de industrialización diversificada y de concentración de servicios	28	Centro de Santiago del Estero	Área agro-productiva (hortalizas, algodón).
2	Cinturón Industrial Nodos	Área de alto grado de industrialización diversificada, de concentración de servicios y comercio exterior	29	Llanura chaqueña húmeda sur	Área agro-productiva (oleaginosas, ganadería, arroz). Producción de carbón.
3	La Plata-Rosario	Área de industrialización (azúcar, tabaco, papeleras, cítricos) del NOA	30	Mesopotámica central	Área agro-productiva. (cítricos, arroz, ganadería mixta) Moderado desarrollo agroindustrial
4	Nodos Salta y Jujuy	Área de industrialización (azúcar, tabaco, papeleras, cítricos) del NOA. Industria automotriz.	31	Suroeste Misiones y noreste Corrientes	Área agro-productiva. (Yerba mate, madera, ganadería) Moderado desarrollo agroindustrial
5	Nodo Tucumán	Centro de agro-industrialización (azúcar y derivados, cítricos) del NOA. Industria automotriz.	32	Centro-Oeste Misiones	Área agro-productiva. Moderado desarrollo agroindustrial (maderero, papeleras, yerba mate, té, tabaco)
6	Nodo Corrientes y Resistencia	Principal centro de agro-industrialización (tabaco, textil, taninos) del NEA	33	Valles San Juan y Mendoza	Franja agro-productiva de bajo desarrollo (frutihortícola)
7	Oasis del Gran San Juan	Oasis de riego frutihortícola con agro-industrialización (vitivinícola y olivícola)	34	Payunia y valle superior Río Colorado	Área de explotación minera e hidrocarburífera - Moderado desarrollo cultivos bajo riego
8	Oasis Mendoza Norte (San Rafael-Gral. Alvear)	Oasis de riego frutihortícola con agro-industrialización (vitivinícola)	35	Centro-Norte Neuquén	Área ganadera (ovino-caprino extensivo)
9	Franja turística Córdoba y San Luis	Área turística de relevancia nacional	36	Valle Medio Río Negro	Oasis de riego de moderado desarrollo (frutihortícola)
10	Cinturón industrial Nodos Mercedes-San Luis	Franja con industria manufacturera (promoción industrial)	37	Valle inferior Río Colorado	Llanura agro-productiva (cereales, bovinos) de moderado desarrollo
11	Centro de Entre Ríos y de Santa Fé	Franja de desarrollo agro-productivo (bovinos, cítricos, oleaginosas, cereales) y concentración industrial	38	Valle Inferior Río Negro	Oasis de riego frutihortícola de bajo desarrollo y turismo costero
12	Llanura pampeana oeste	Área agro-productiva (bovinos, cereales, oleaginosas) de moderado desarrollo. Incipiente grado de industrialización	39	Valle Los Antiguos	Área agro-productiva (fruta fina)
13	Llanura pampeana este	Principal área agro-productiva (bovinos, cereales y oleaginosas) de alto desarrollo. Centros industriales	40	Área petrolera Comodoro Rivadavia	Alto desarrollo explotación hidrocarburífera
14	Faja turística bonaerense	Faja costera turística de relevancia nacional	41	Nodo Puerto Deseado	Centro de explotación pesquera
15	Oasis del Alto Valle de Río Negro y Neuquén	Oasis de riego frutihortícola Alto nivel de industrialización (envasados, concentrados, vitivinicultura)	42	Nodo San Julián-Santa Cruz	Área de explotación pesquera y servicios mineros
16	Franja cordillerana norte patagónica	Área mixta. Turismo internacional y producción de fruta fina	43	Sur de Santa Cruz	Área ganadera (ovino extensivo) y explotación hidrocarburífera
17	Valle Inferior del Río Chubut	Área mixta con industria manufacturera (aluminio, textil), pesca y turismo internacional	44	Cordillera Norte (Puna)	Área productiva pecuaria (Ganadería extensiva: caprina y camélidos). Salares.
18	Nodo Comodoro Rivadavia	Centro de servicios, distribución y administración de la Cuenca hidrocarburífera Golfo San Jorge	45	Chaco Seco	Área agro-productiva (silvo-pastoril) de bajo desarrollo. Enclave petrolero. Interáreas economía de subsistencia
19	Franja cordillerana sur patagónica	Área turística de relevancia internacional	46	Esteros del Iberá-Corrientes	Área agro-productiva de muy bajo rendimiento. Reservas naturales.
20	Tierra del Fuego	Área mixta: industria manufacturera (promoción industrial), turismo internacional y explotación hidrocarburífera	47	Noreste de Misiones	Área agro-productiva (forestal) de bajo desarrollo. Reservas naturales
21	Quebrada de Humahuaca	Área turística. Producción artesanal (tejidos, comestibles)	48	Sur Santiago del Estero - Norte Córdoba	Área productiva pecuaria (ganadería extensiva) de bajo desarrollo
22	Tartagal -Orán	Área agro-productiva (azúcar, poroto, soja). Moderado grado de agro-industrialización y explotación hidrocarburífera	49	Alta cordillera cuyana	Franja con actividades turísticas y mineras
23	Llanura chaqueña húmeda norte	Área agro-productiva. Moderado desarrollo agroindustrial (taninos, maderero, algodón)	50	Franja árida centro-oeste	Área productiva pecuaria (ganadería extensiva) de muy bajo rendimiento
24	Nodo Clorinda - Formosa	Franja con moderado desarrollo agroindustrial (taninos, maderero)	51	Delta entrerriano	Área agro-productiva (frutihorticultura) de bajo rendimiento. Pesca
25	Umbral al Chaco	Franja agro-productiva (cereales, oleaginosas)	52	Bahía Samborombón-Buenos Aires	Área agro-productiva (cereales, ganadería) de bajo rendimiento
26	Valles y serranías Sur de Salta y norte de Catamarca	Franja agro-productiva (vitivinícola, especias, hortalizas). Moderado desarrollo agroindustrial.	53	Las Coloradas (Centro -Sur Neuquén)	Área productiva pecuaria (caprino, ovino) de muy bajo desarrollo
27	Valles y serranías La Rioja y Minería.		54	Centro-Sur Río Negro y Centro Chubut	Área agro-productiva (ovino extensivo) de moderado desarrollo
	Sur de Catamarca	Franja agro-productiva. Moderado desarrollo agroindustrial (olivícola, curtiembre, vitivinícola)	55	Franja cordillerana de Chubut	Área agro-productiva (ganadería ovina y bovina) de moderado desarrollo
			56	Franja cordillerana central Santa Cruz	Área productiva pecuaria (ganadería bovina y ovina) y actividades turísticas
			57	Macizo del Deseado-Santa Cruz	Área productiva pecuaria (ovino extensivo) de bajo a muy bajo rendimiento. Minería
			58	Centro de Santa Cruz	Área productiva pecuaria (ovino extensivo) de bajo a muy bajo rendimiento

Categorías de Dinámicas Económicas

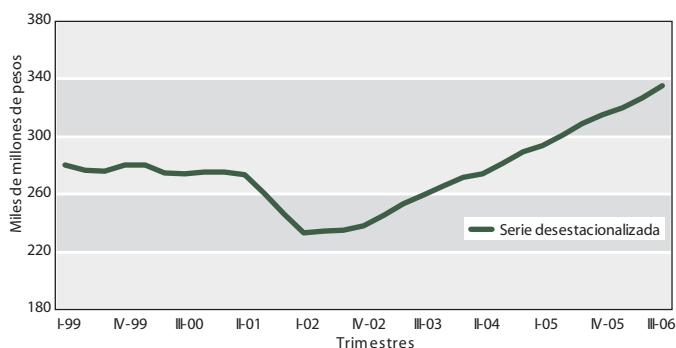


Tasa de desempleo



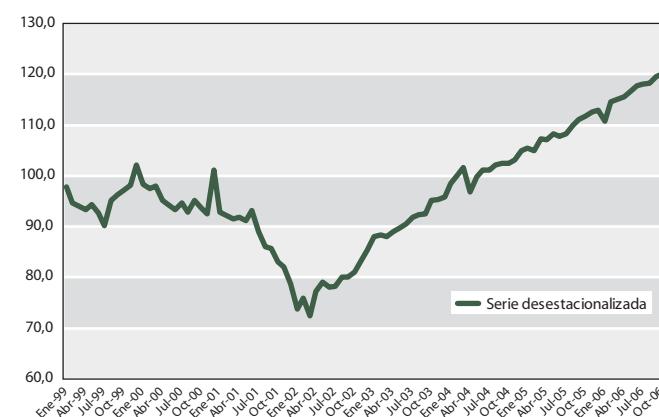
Producto Bruto Interno

Evolución a precios de mercado Periodo 1999-2006

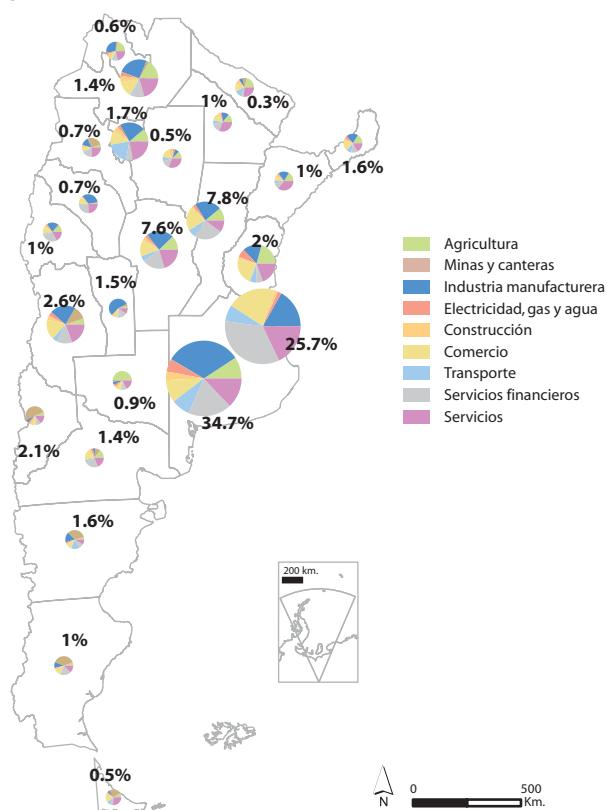


Estimador Mensual Industrial

Número Índice (Base 1997 : 100) Periodo 1999 : 2006

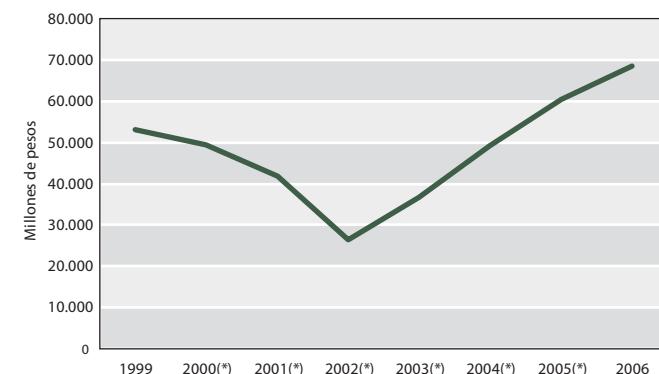


Participación del producto bruto geográfico provincial en el total nacional



Inversión Interna Bruta Fija

Valores a precios de 1993 Periodo 1999-2006

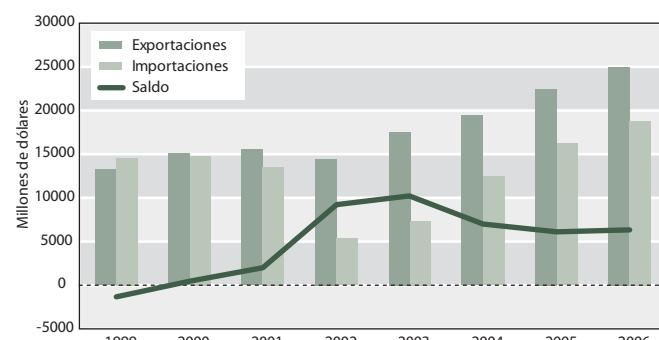


Fuente: Dirección Nacional de Cuentas Nacionales

Nota: 2006 es promedio de los primeros 3 meses - (*) Estimaciones preliminares

Intercambio Comercial

Serie desestacionalizada Periodo 1999-2006



Fuente: Indec

Nota: datos de los primeros siete meses de cada año

Sin embargo, la distribución territorial equitativa de ese crecimiento constituye todavía una tarea pendiente. Un análisis más detallado a nivel provincial indica comportamientos dispares y consecuentes desequilibrios regionales, hecho que confirman los siguientes indicadores:

- La alta relevancia de las microregiones de elevado desarrollo en el escenario nacional, se constata indirectamente en que más del 80% de los puestos de trabajo ocupados en la industria se concentran en el Gran Buenos Aires y la región pampeana, siguiéndole la región de Cuyo, que se aproxima al 7%. (Dirección Nacional de Programación Macroeconómica sobre la base de información proveniente del SIJP, AFIP. Primer trimestre del 2006).
- Las inversiones privadas en lo que respecta a la formación de Capital –ampliación de unidades productivas o creación de nuevas unidades, *greenfield*–, crecieron más de siete veces considerando el intervalo 2002-2005; sin embargo, la distribución regional fue muy despareja: el 48% se asentaron en la zona pampeana, el 16% en la región patagónica, el 6% en Cuyo, el 2% en el NOA y el 1% en el NEA, distribuyéndose el 27% restante en varias regiones a la vez. (Fuente:CEP, Base de Inversiones).
- Algo similar ocurre con las exportaciones que subieron en el período considerado (2002-2005) más del 55%. Sin embargo, la participación de la región pampeana es decisiva, concentrando alrededor del 70% del total exportado. El resto de las regiones tuvieron una participación muy desigual: cerca del 11% la región patagónica, un 7% el NOA; cerca del 5% Cuyo, mientras el NEA no alcanza el 2%. Es de destacar por una parte, que esta participación regional se mantiene casi invariable en los últimos años y al mismo tiempo que las exportaciones de las últimas regiones mencionadas se componen fundamentalmente por productos primarios no manufacturados, del sector hidrocarburífero y agropecuario. (Fuente:CEP en base a INDEC).

El producto bruto geográfico, que a pesar de no estar actualizado podemos suponer que mantiene la misma tendencia en vista de las anteriores variables analizadas, refleja la misma tesis: lo producido en las jurisdicciones de la Ciudad de Buenos Aires y provincia de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe y en menor medida Mendoza, representa prácticamente el 85% del PBG Nacional. Vinculando esto con otros indicadores, observamos que estas jurisdicciones representan solo el 20% del territorio nacional y que en el mismo reside el 65% de la población argentina, lo que confirma las enormes asimetrías del escenario nacional.

El análisis de los niveles de PBG per cápita para el período 1993-2000 por provincia, permite confirmar una vez más estas disparidades regionales. Si bien este indicador da una idea de las asimetrías territoriales en términos de mayor capacidad de producción, su medición no permite valorar las disparidades regionales en función de bienestar individual o en los niveles de desarrollo microregional. La medida de cómo se distribuye el ingreso por habitante sería la más adecuada para valorarlo –aunque la disponibilidad de datos no permite hacerlo aún–, en tanto que esta reflejaría con claridad la concentración espacial de las desventajas sociales.

Tal como se mencionó con anterioridad, los datos globales enumerados muestran coherencia con el modelo productivo que se expone. Esto permite ratificar los grandes rasgos que caracterizan el territorio en términos productivos: en primer lugar, la existencia de disparidades regionales muy marcadas e históricamente afianzadas; en segundo lugar, la poca diversificación productiva de las bases económicas

regionales –en términos generales monoproduktivas–; y en tercer lugar, la gran dependencia existente entre los recursos naturales y el desarrollo económico: las regiones naturalmente menos favorecidas poseen escaso crecimiento económico y son pocos los casos en que este tiene lugar con independencia de la disponibilidad de aquellos recursos.

En cuanto a la distribución geográfica de las dinámicas económicas en las que se dividió el territorio, puede observarse una elevada concentración de las más desarrolladas en el centro-este del país, con la máxima consolidación y diversificación económica en el eje La Plata-Rosario y en la subregión central cordobesa. La siguiente categoría, de alta consolidación primaria con industrialización, se extiende en la región pampeana y en varias islas productivas a lo largo del país: oasis de riego; nodos agroindustriales, y áreas de explotación de recursos pesqueros o del subsuelo como energéticos o mineros. El resto del territorio muestra un mosaico productivo directamente asociado a la aptitud del recurso natural para la actividad primaria, con niveles de media o de baja consolidación.

Profundizando en el análisis, se puede observar que la región pampeana es la que posee las microregiones más extensas y de mayor desarrollo. Las demás microregiones más desarrolladas se estructuran en base a producción primaria intensiva –en los oasis de riego de Cuyo, Alto Valle de Río Negro y Neuquén–, o por tratarse de receptoras-transformadoras de la producción primaria de las zonas aledañas, en los casos del NEA, NOA y Comodoro Rivadavia. Representan excepciones al particular, las microregiones con desarrollo manufacturero, basado en las leyes de promoción industrial, como son los casos de San Luis y Tierra del Fuego, o las situaciones particulares en las que confluyen distintos componentes de actividad económica, como es la zona de Puerto Madryn, en la que coinciden la industria, la pesca y el turismo.

Los datos globales enumerados muestran coherencia con el modelo productivo que se expone y ratifican los rasgos que caracterizan el territorio nacional: grandes disparidades en cuanto a la diversificación productiva de las bases económicas regionales y gran dependencia entre recursos naturales y desarrollo económico.

Las microregiones con desarrollo moderado son aquellas zonas donde no existe una gran diversificación en su base productiva, ni un gran rendimiento de su principal o principales productos, ni en un alto grado de transformación de su propia producción, realidad que suele estar acompañada con carencias en su infraestructura. Dentro de este tipo de dinámica, constituyen casos especiales las zonas en las que el turismo se convierte en motor de la actividad económica, con gran peso del turismo internacional, tal es el caso de El Calafate o Puerto Iguazú.

Por último se destacan las grandes extensiones que comprende la categoría constituida por las microregiones con menor desarrollo, en las que predominan condiciones naturales desfavorables, con producción primaria de bajo rendimiento o economías de subsistencia y en

las que se observa de manera recurrente la histórica falta de inversión en infraestructuras y de políticas específicas para promover la mejora de sus condiciones socio-productivas. Son en general zonas extremas desde el punto de vista natural: áridas como las mesetas patagónicas, zona del espinal centro-oeste del país; boscosas como la llanura chaqueña o la selva misionera, y de alta montaña, como la Puna y amplias zonas de la Cordillera de los Andes.

Resulta necesario destacar el papel fundamental que juega la infraestructura dentro del proceso de desarrollo económico y la importancia de la distribución territorial de la misma, cuando se pretende revertir los históricos desequilibrios enumerados. La promoción de las economías regionales necesita de infraestructuras adecuadas que induzcan al círculo virtuoso del desarrollo –incremento de la oferta y la demanda, aumento de los recursos financieros, capacitación de los recursos humanos–, en tanto que su ausencia lo puede limitar o estancar. Una dotación de infraestructuras acorde con estos requerimientos permite transportar la producción desde el lugar de origen con precios competitivos; impulsar la industria manufacturera otorgando valor agregado a la producción local; potenciar las relaciones productivas a través de las telecomunicaciones; mejorar la accesibilidad a áreas marginadas, entre los efectos positivos que puede esperarse en la relación infraestructura –desarrollo territorial.

Esta relación entre dotación de infraestructuras y nivel de desarrollo se verifica con claridad en el territorio nacional: las provincias pampeanas concentran los más altos niveles de desarrollo y diversificación de la producción, en estrecha relación con la mayor densidad en la dotación de infraestructuras de soporte para la producción, sea esta de transporte, energética o de telecomunicaciones. Esta realidad –producto, como se ha mencionado con anterioridad, del privilegio que ha tenido la región en los sucesivos modelos– no hace más que

ratificar la forma en que el capital acumulado en infraestructuras retroalimenta el desarrollo de un territorio.

Considerando este efecto, es importante destacar la relevancia que las inversiones en infraestructura tiene en la agenda que ha puesto en marcha el Gobierno Nacional, basada en el impulso de políticas de crecimiento de la inversión pública y privada, generación de mayor productividad, creación de empleo genuino y distribución equilibrada de la riqueza. Tanto su importancia relativa en el presupuesto nacional, como su distribución en la geografía nacional, revelan un cambio de tendencia sustantivo respecto de la década precedente, en la que se otorgó al sector privado el protagonismo en la materia, dejando en el abandono las regiones del país en las que las inversiones no garantizaban buenas tasas de retorno.

Resulta necesario destacar el papel fundamental que juega la infraestructura dentro del proceso de desarrollo económico y la importancia de la distribución territorial de la misma, cuando se pretende revertir los históricos desequilibrios enumerados.

Esto se ve claramente reflejado en la inversión pública nacional de los últimos años. Si se analizan los datos de inversión presupuestaria nacional y provincial desde 1994 hasta la fecha, puede comprobarse la importante recuperación de la misma desde el 2002 en adelante. En el año 2005 se superó el pico de inversión del período, pasando de 1 mil millones (a precios constantes) de 1994 a 1,258 mil millones.²⁰

20 Plan Nacional de Inversión Pública 2007 – 2009, Secretaría de Política Económica, Ministerio de Economía y Producción de la Nación.

2.6 CARACTERIZACIÓN SOCIAL

En el análisis de la situación social del territorio se tuvieron en cuenta las características intrínsecas de la población –aspectos demográficos, culturales, organización comunitaria, entre otros–, en relación con el conjunto de componentes que inciden en sus posibilidades de desarrollo: **1.** actividades económicas –empleo, remuneraciones, movilidad laboral, entre otros– **2.** oferta del medio natural –disponibilidad de agua, aptitud del suelo y clima– **3.** consolidación del medio construido como redes de saneamiento básico, redes de transporte y comunicación, equipamiento sanitario y educacional y acceso a la vivienda.

Para su caracterización se consideraron las valoraciones provinciales –basadas en el conocimiento pormenorizado de la situación de su propio territorio–, las que a la hora de realizar la síntesis nacional, fueron ajustadas en función de la serie de variables homologables a nivel federal, que proporciona la información censal del año 2001 y que representan índices de medición del grado de bienestar social. Se adoptaron como unidades de análisis las mismas microregiones delimitadas en el Modelo Productivo con el propósito de coordinar con mayor eficiencia los informes provinciales y facilitar la obtención de conclusiones para sintetizar el Modelo Actual del Territorio Nacional.

Tal como se apunta en la caracterización económica, el hecho de encontrarnos en medio de un corte intercensal, impide contar con información cuantitativa actualizada para cada región del territorio, hecho de gran relevancia al tratarse de un período durante el cual los cambios positivos que ha comportado el país en materia socioeconómica han sido muy significativos. A modo de ejemplo, cabe apuntar la drástica variación que expresan los siguientes indicadores generales: en octubre del año 2002 –piso más agudo de la crisis sufrida en el año 2001–, más de la mitad de la población se señalaba como pobre, la desocupación alcanzaba al 18% de la población activa y un 6% de la misma sobrevivía en base a planes sociales; por su parte, en el primer semestre del año 2006 como producto del fuerte crecimiento y la generación de empleo con aumento de los salarios–, el índice de pobreza alcanzaba al 31,4% de la población, retornando a los niveles previos a la crisis. A pesar de ello, si bien otro indicador de tipo global como es el coeficiente de Gini muestra una leve tendencia regresiva –0.537 puntos en el III trimestre 2003, contra 0.483 en el II semestre

2006 en el grado de concentración del ingreso–, es muy relevante la desigualdad distributiva que aún es necesario reparar.

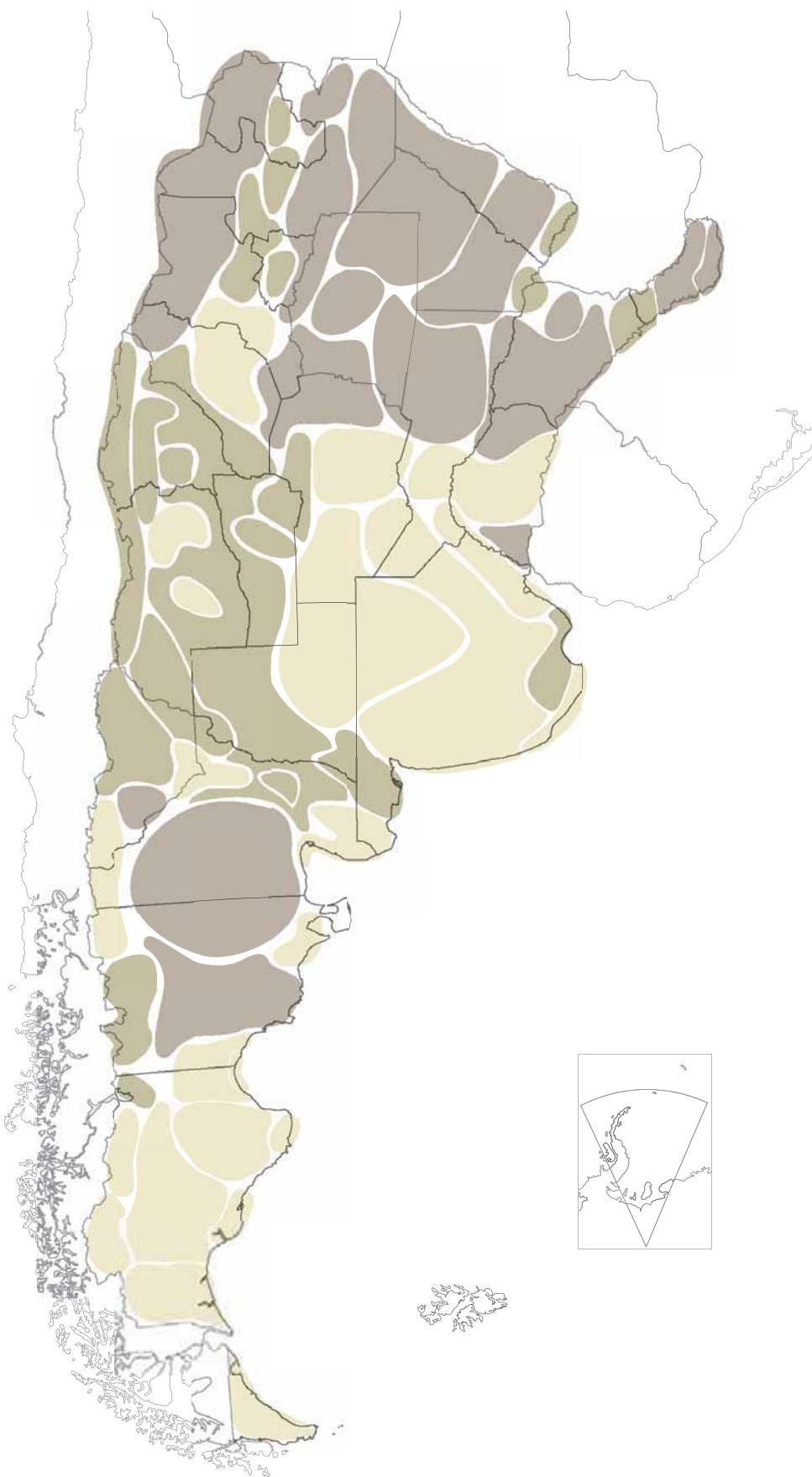
Este cambio de tendencia tuvo un reconocimiento generalizado por parte de los equipos de trabajo de todos los gobiernos provinciales, los cuales aportaron indicadores propios sumamente alentadores al respecto. A pesar de ello, dado que no son homologables en todos los casos las metodologías y las variables medidas, no es posible aportar resultados consistentes a nivel nacional. Por esta razón, se realizan una serie de consideraciones basadas en evaluaciones de corte cualitativo, introduciendo en algunos casos y a modo de ejemplo, información de corte cuantitativo.

La situación social se ha clasificado en tres niveles –favorable, intermedia y desfavorable–, teniendo en cuenta en su evaluación la dinámica demográfica de cada región y las condiciones generales de vida de la población. Estas últimas se midieron según los niveles educativos y de empleo alcanzados y según las posibilidades de acceso que registran los habitantes a los bienes y servicios considerados fundamentales para garantizar su desarrollo equitativo: la educación, la salud, la vivienda y las infraestructuras de servicios básicos, como el agua potable y desagües cloacales, entre otros.

El agrupamiento de las microregiones del territorio, las cuales se detallan en el cuadro adjunto, dan como resultado un modelo que muestra en el extremo más desfavorable a las provincias del norte argentino, casi todo el NEA y NOA. Estas detentan alto crecimiento demográfico, altas tasas de mortalidad y natalidad, mayor proporción de población rural y tasa de dependencia demográfica alta, asociados en términos generales a bajos niveles en los indicadores sociales, deficiencias en infraestructura y en equipamiento social. Las regiones de la meseta central de la Patagonia norte presentan similares características, pero con una dinámica demográfica diferente: mucha menor densidad poblacional y menor tasa de crecimiento.

En el otro extremo, las zonas de la llanura pampeana y los oasis de riego, como los casos de Cuyo y Alto Valle, presentan las situaciones más favorables: poseen menores tasas de crecimiento, baja tasa de mortalidad, alta proporción de población urbana y buenos registros

MAPA | MODELO SOCIAL

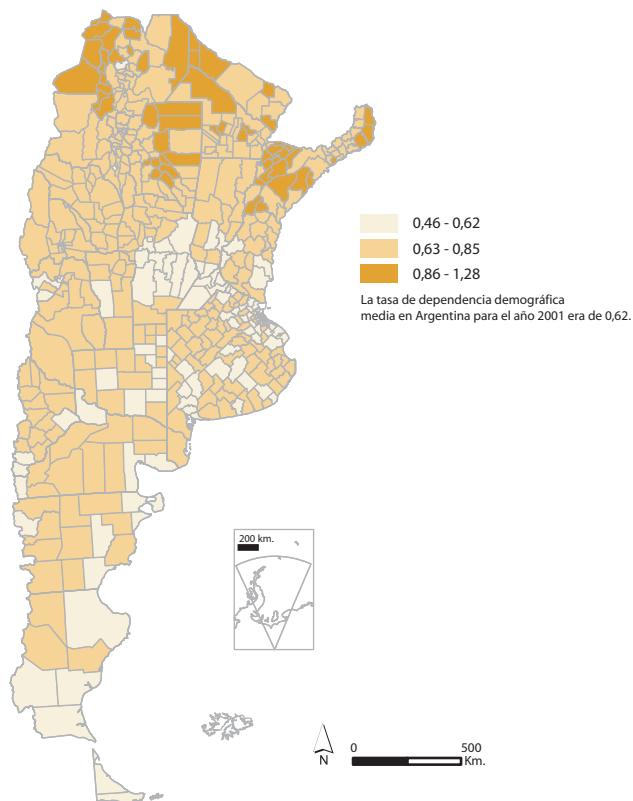


Condiciones sociales

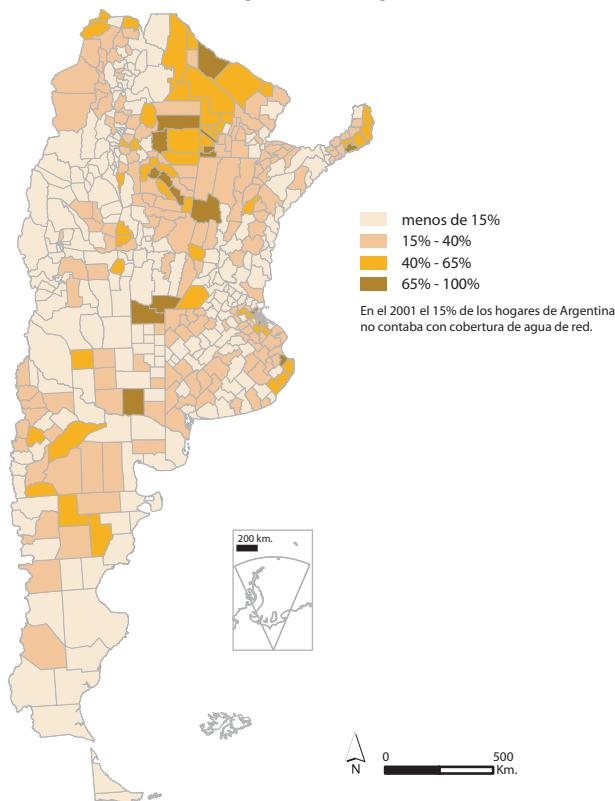
- Favorables
- Intermedias
- Desfavorables



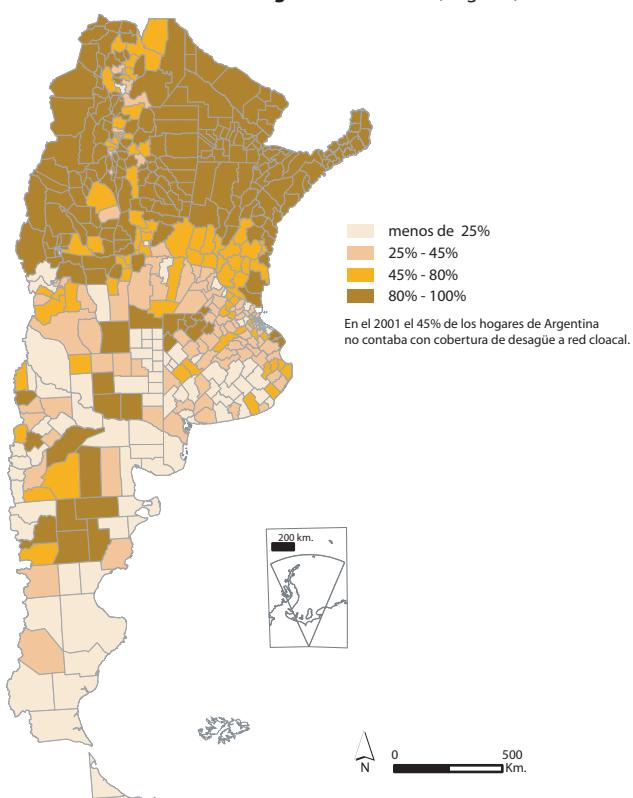
Tasa de dependencia demográfica (por departamento)



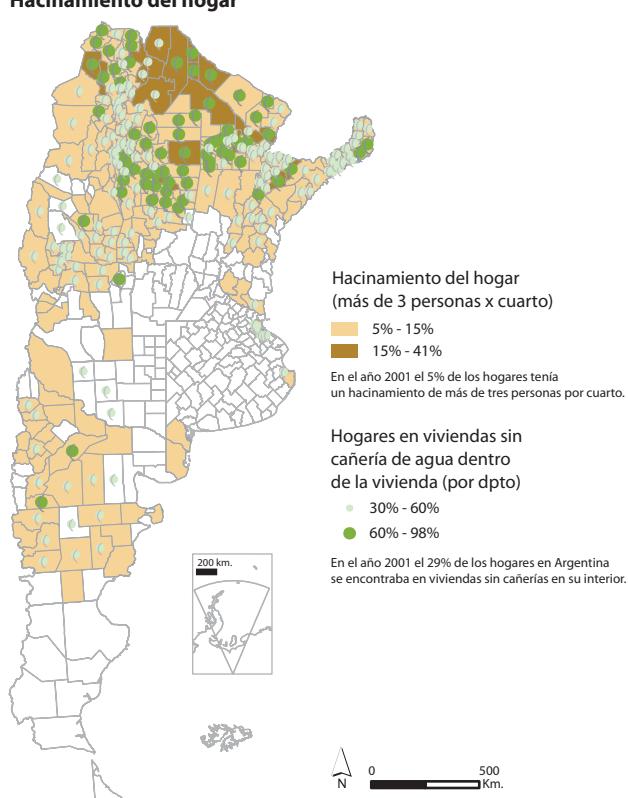
Déficit de cobertura de agua de red (hogares)



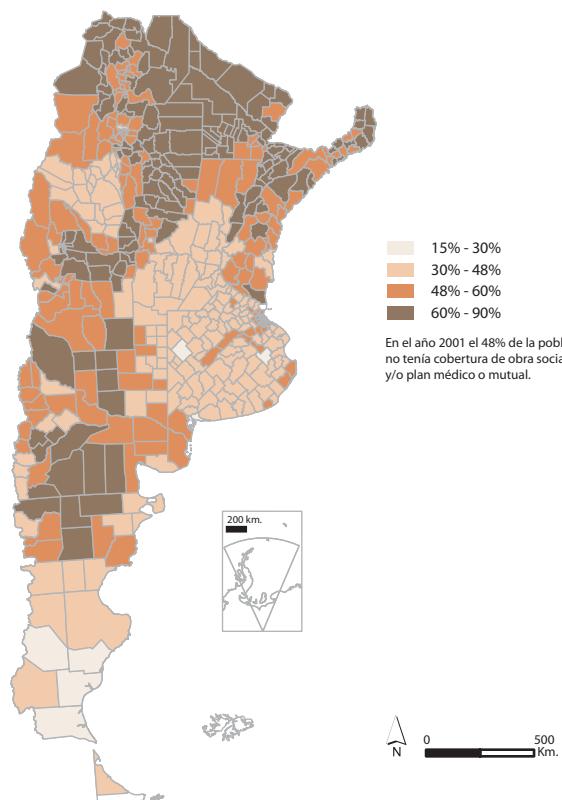
Déficit de cobertura de desagüe a red cloacal (hogares)



Hacinamiento del hogar

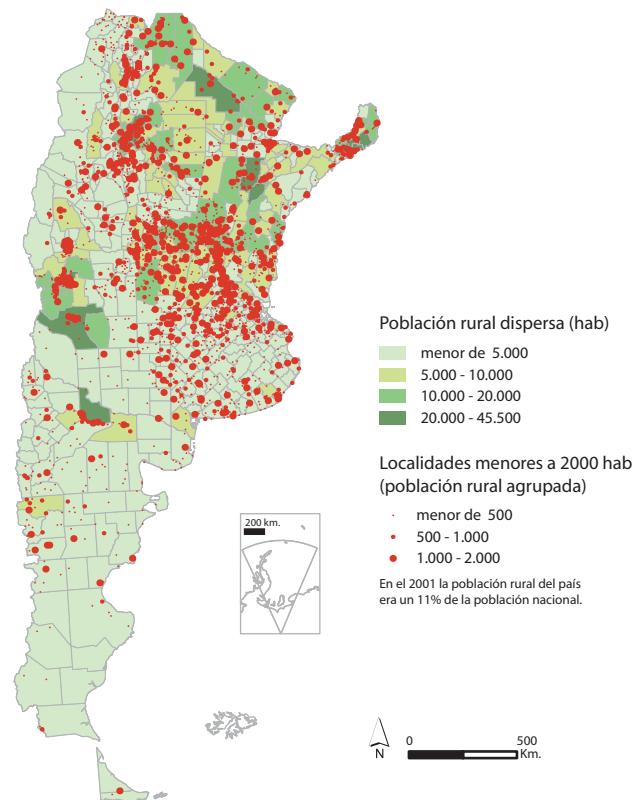


Población sin cobertura de obra social y/o plan médico o mutual



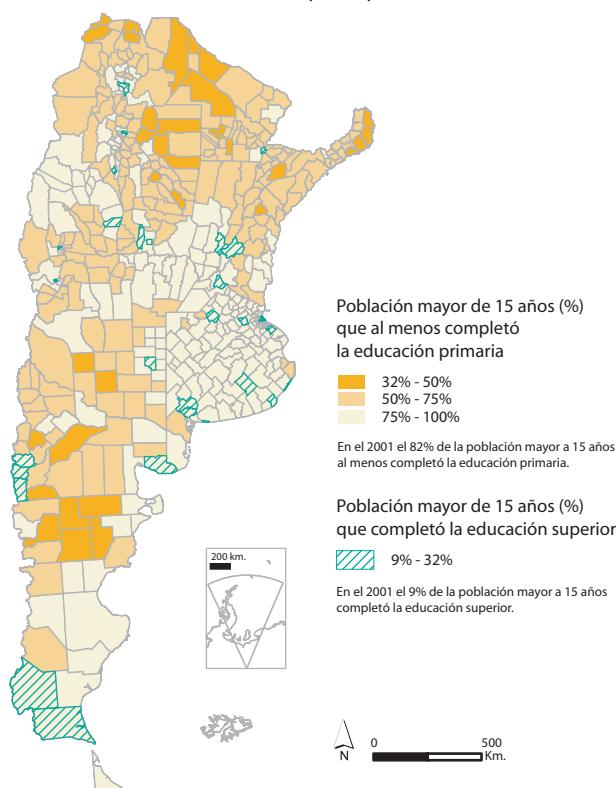
Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población y Vivienda 2001. INDEC.

Distribución de la población rural



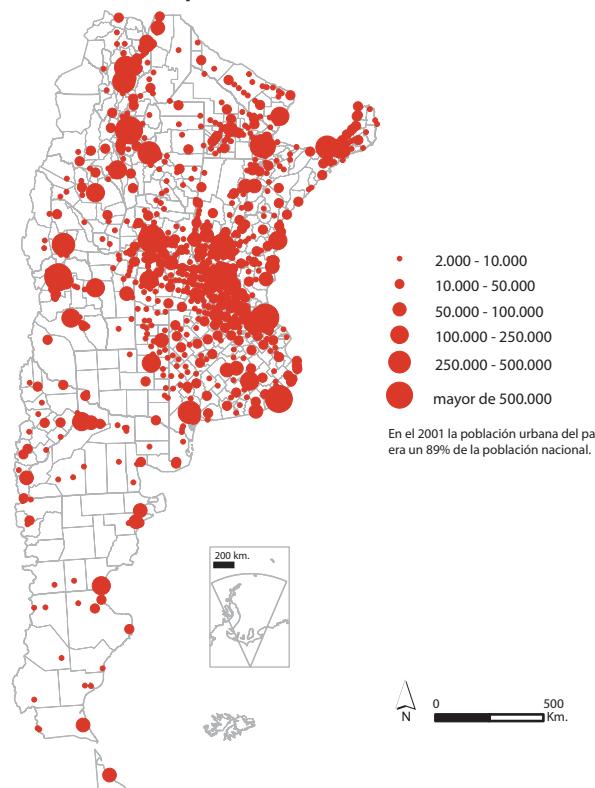
Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población y Vivienda 2001. INDEC.

Nivel de instrucción alcanzado (por departamento)



Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población y Vivienda 2001. INDEC.

Distribución de la población urbana



Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población y Vivienda 2001. INDEC.

en sus indicadores sociales, así como un buen acceso a la infraestructura y al equipamiento social. También la Patagonia Sur posee indicadores favorables, aunque nuevamente la región merece ciertas salvedades, habida cuenta de sus particulares características demográficas -poca población, muy baja densidad y mayor crecimiento por migración-, y de su histórico déficit en la dotación de infraestructura y equipamiento, debido a las grandes distancias entre asentamientos.

Finalmente en el norte del país, donde se encuentran los valles más poblados del NOA y los aglomerados urbanos más importantes del NEA, predomina la condición social intermedia, con pocos núcleos muy poblados, inmersos en una geografía de características primordialmente rurales, de densidad poblacional media.

Sin embargo, es de destacar que es en los grandes núcleos urbanos, donde se registran las situaciones más heterogéneas, coexistiendo los más altos niveles de vida de ciertos segmentos sociales, con numerosos y superpoblados bolsones de pobreza, hecho que sucede con independencia del grado de desarrollo de la región de la que formen parte. El dato más significativo al respecto es que la mayor concentración de población bajo la línea de pobreza del país –casi cuatro millones de pobres–, se encuentra en la Región Metropolitana de Buenos Aires, epicentro de la ciudad más desarrollada del territorio nacional; mientras que la ciudad de Resistencia, concentra al mismo tiempo, los máximos índices de pobreza y las mejores condiciones de vida del NEA, que alcanza valores de NBI cercanos al 52%. Esta inequidad, característica de los procesos de urbanización de toda Latinoamérica, constituye uno de los problemas sociales más acuciantes, que requieren de políticas públicas activas para ser revertidos.

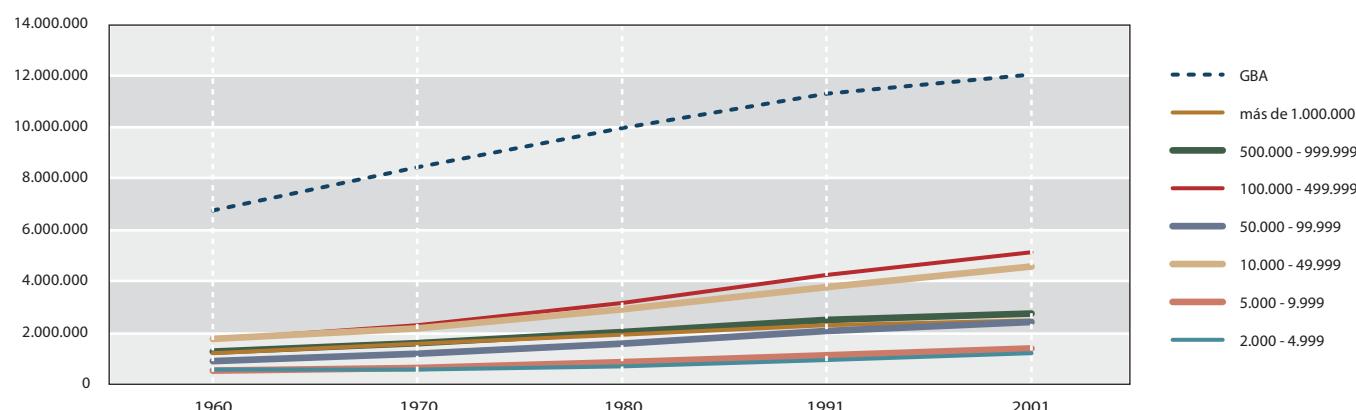
Los cambios tecnológicos en la agricultura con el consecuente impacto en los niveles de desempleo, entre otros factores, minimizan la posibilidad de desarrollar proyectos personales en el lugar de origen, y contribuyen a la migración de la población rural a los centros urbanos de mayor jerarquía. Esta situación se enmarca en un proceso de urbanización fuertemente consolidado en la Argentina que, –como

se ha mencionado con anterioridad– sitúa al país como uno de los de mayor concentración urbana del mundo, por encima de la media de las naciones de Europa y Estados Unidos, en base al cual se prevé que para el año 2015, la población total del país ascienda a 42,4 millones, de la cual un 94% será urbana.

Es de destacar que es en los grandes núcleos urbanos donde se registran las situaciones más heterogéneas, coexistiendo los más altos niveles de vida de ciertos segmentos sociales, con numerosos y superpoblados bolsones de pobreza, hecho que se sucede con independencia del grado de desarrollo de la región de la que formen parte.

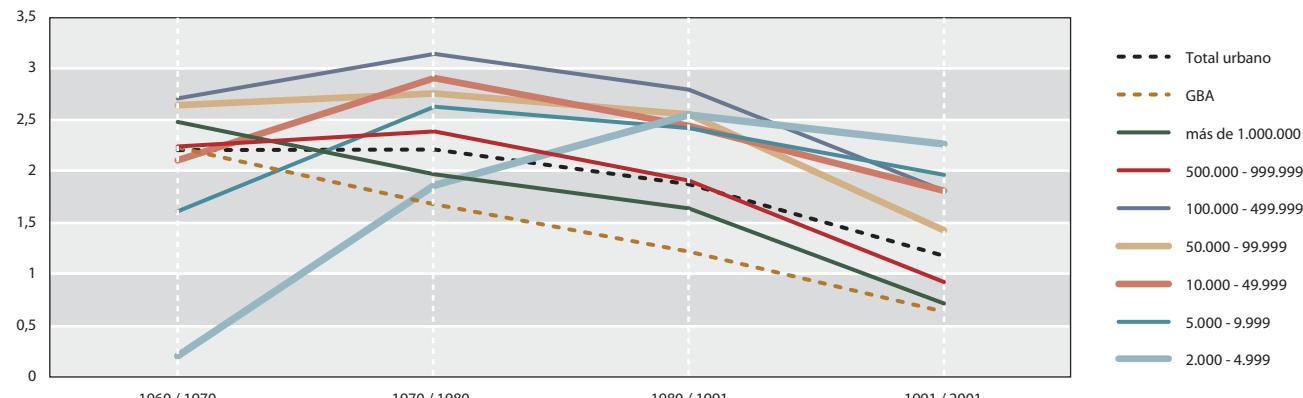
Este fenómeno produce una fuerte concentración en las ciudades y en pocas regiones, y, si bien históricamente se concentró en la región pampeana, la de mayor grado de desarrollo del país y por ende con mayores oportunidades de empleo, en las últimas décadas emerge una fuerte tendencia de crecimiento en centros intermedios, como puede observarse en los Gráficos 5 y 6, y con predominio en las regiones extrapampeanas. A pesar de ello, la estructura primaria permanece inalterada y el volumen de las actividades y población instaladas obligan a implementar políticas que apunten a cualificar las ciudades más consolidadas.

GRÁFICO 5 CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN URBANA POR ESTRATOS (EN VALOR ABSOLUTO)



* La población urbana por estratos fijados, de acuerdo a los criterios adoptados por el CEPED mantiene la nómina de localidades urbanas durante todo el período de análisis.
FUENTE: elaboración propia en base a datos de Lindemboim, Javier y Kennedy, Damian, "Continuidad y cambios en la dinámica urbana de Argentina", CEPED, IIE, FCE, UBA, 2003.

GRÁFICO 6 TASAS DE CRECIMIENTO DIFERENCIAL DE LA POBLACIÓN URBANA SEGÚN ESTRATOS POR TAMAÑOS DE LOS CENTROS



* La población urbana por estratos fijados, de acuerdo a los criterios adoptados por el CEPED mantiene la nomenclatura de localidades urbanas durante todo el período de análisis.

FUENTE: elaboración propia en base a datos de Lindenboim, Javier y Kennedy, Damian, "Continuidad y cambios en la dinámica urbana de Argentina", CEPED, IIE, FCE, UBA, 2003.

Desde el punto de vista demográfico la modificación del actual patrón de asentamiento presenta ciertas dificultades a futuro si se considera la evolución de algunos factores determinantes de la dinámica poblacional argentina. Según estimaciones del INDEC se prevé que la tasa de natalidad proseguirá con su valor histórico descendiente –a excepción de las regiones NEA, NOA y parte de Cuyo– al igual que la tasa bruta de mortalidad, la cual descenderá levemente para el año 2015. Esto permite pronosticar que la tendencia general al envejecimiento de la población será una realidad Argentina en las próximas décadas, similar a la experimentada por los países desarrollados. Con una tasa anual media de crecimiento proyectada de 0,9%, Argentina presentaría en los próximos años valores similares a los que exhiben hoy países como Australia, Canadá o Estados Unidos, los que, por otro lado, sostienen su ritmo de crecimiento poblacional con altas tasas inmigratorias. Considerando que la migración neta del país, históricamente positiva, se vuelve negativa a partir de 1995, la redistribución geográfica de la población será difícil de alcanzar a partir de su crecimiento vegetativo o por inmigración.

Las cifras proyectadas de población para el 2015 advierten sobre la necesidad de fortalecer ciertas políticas que permitan limitar, o en lo posible revertir la estructura concentrada de la población del país. Entre ellas se torna prioritario fortalecer las políticas tendientes a disminuir la tasa de mortalidad infantil y mejorar la expectativa de vida, fundamentalmente en aquellas regiones que exhiben valores muy distantes de los medios de las regiones más desarrolladas y que presentan densidades menores a los 5 habitantes por kilómetro cuadrado, como es el caso de gran parte del noroeste y algunas provincias del sur argentino. En el mismo sentido, el norte del país donde las condiciones sociales son desfavorables y la tasa de crecimiento demográfico es elevada, es dable pensar que se requieren políticas que contribuyan al mejoramiento de la calidad de vida de la población, así como en la patagonia, las políticas deberían actuar teniendo en cuenta la fuerte presión de la migración sobre los escasos núcleos urbanos, promoviendo su calificación y consolidación.

2.6.1 REDES DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO SOCIAL

El rol de la infraestructura básica y el equipamiento social tiene una incidencia significativa en el crecimiento económico de las regiones y en la mejora en las condiciones de vida de su población, constituyendo

una plataforma fundamental de la salud y la equidad social. Por ese motivo se realizó un análisis de la evolución reciente de la distribución territorial de este tipo de dotaciones en el territorio nacional:

RED DE AGUA POTABLE Y DESAGÜES CLOACALES

El acceso de los hogares al consumo de agua segura por red pública ha presentado en épocas recientes mejoras sustanciales. Según surge del censo 2001, en diez años se pasó de 21 millones de habitantes con agua potable a más de 28 millones, registrando un incremento absoluto de 6,8 millones, lo que implicó pasar de 66,2% al 78,4% de cobertura a nivel nacional. Sin embargo, los datos a nivel provincial reflejan enormes disparidades territoriales en cuanto cobertura, como por ejemplo: Misiones (56,7%), Santiago del Estero (64%), Formosa (64%), Buenos Aires (67%) y Chaco (70%), Ciudad Autónoma de Buenos Aires (98,0%) y regiones Cuyana y Patagónica (89%).

En términos absolutos en lo que respecta a la cantidad de personas que no acceden al agua potable, los tres cordones que conforman el conurbano bonaerense constituyen el territorio más crítico del país. A modo de ejemplo, para mostrar la complejidad del desafío que se enfrenta a futuro en instancias de definición de inversiones en el sector, se ha determinado que el mismo nivel de inversión de obra involucraría cien mil beneficiarios en el Gran Buenos Aires y tan solo dos mil en cualquier provincia del norte. Esta situación –que suponía la existencia de 1.500.000 personas sin dotación de agua potable en el momento de la rescisión del contrato con la empresa Aguas Argentinas–, se distribuye también de manera des-

equilibrada dentro de la propia región: en la Ciudad de Buenos Aires la cobertura es casi total, con un déficit del 1%, equivalente a 30 mil habitantes; en la zona norte el déficit es relativamente bajo, del orden del 11% , equivalente a 150 mil habitantes; en la zona sur el déficit asciende al 23%, lo que equivale a 600 mil habitantes y en la zona oeste el 33% de la población, cifra equivalente a 720 mil habitantes, carece de agua potable por red.

En cuanto a la población que cuenta con cobertura de desagües cloacales, los déficit son muy significativos, si bien según los datos censales a nivel nacional, esta creció de 11 millones de habitantes con acceso en el año 1991, a 15 millones en el año 2001, lo cual significa haber pasado del 34,3% al 42,5% de cobertura. Se observa que el porcentaje de población en hogares con menor cobertura se registra en Santiago del Estero (13,88%), siguiéndole San Juan (18,16%) y Chaco (18,44%) y los mayores corresponden a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (94,84%), Tierra del Fuego (89,62%) y Santa Cruz (71,55%).

Sin embargo, por el peso demográfico, las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe y Misiones engloban la mayor parte del déficit. La primera de ellas, con más de 8.000.000 de habitantes sin servicio, representa el 41% del déficit nacional y las tres restantes, constituyen otro 25%, lo que corresponde a más de 4.800.000 habitantes carentes del servicio. Como se desprende de las cifras mencionadas, **los desafíos del sector para los próximos diez años son importantes, sobre todo si se considera la meta de alcanzar el 90% de cobertura en agua y el 75% en cloacas, fijada por los objetivos del milenio.**

Tal como sucede con la dotación de agua potable, la Región Metropolitana de Buenos Aires detenta en términos absolutos los valores más preocupantes en cuanto a cobertura de desagües cloacales, concentrando 3 millones y medio de personas sin servicio, que se distribuyen en forma desequilibrada en el territorio: en la Ciudad de Buenos Aires la cobertura de cloacas es casi del 100%, con un déficit del 1%, equivalente a 30 mil habitantes; en la zona norte el déficit es del 43%, equivalente a 620 mil habitantes; en la zona oeste el déficit es del 47%, equivalente a 1.050.000 habitantes y finalmente en la zona sur, el 64% de la población carece de cloacas, lo que equivale a 1.800.000 habitantes.

Es de destacar el agravio que ha significado el mal desempeño de la concesión de ambos servicios básicos en la Región Metropolitana y en la Ciudad de Buenos Aires a cargo de la empresa Aguas Argentinas, hecho que culminó en la rescisión del contrato durante el pasado año. La magnitud de la problemática en términos territoriales y presupuestarios, hace oportuna una reseña sobre sus resultados. Se implementó una política que agravó las asimetrías territoriales en tanto que las áreas de expansión de los servicios fueron determinadas según la capacidad de pago de los usuarios, dejando en un segundo plano la salud y el bienestar de la población. (Cabe mencionar sin embargo, que en virtud de la renegociación del contrato llevada a cabo durante el año 2001, el concesionario cobró un aumento tarifario del 12%,

bajo el compromiso de garantizar una cobertura de agua y cloacas del 90% para el año 2023). Asimismo, existen graves insuficiencias de infraestructura de transporte y distribución, con importante deterioro en las instalaciones, en especial en las redes y los elementos de maniobra. Esto motiva que vastos sectores de la población tengan baja presión de agua en sus domicilios, que haya vuelcos de líquidos cloacales a desagües pluviales y cursos de agua sin tratamiento, así como desbordes por falta de capacidad hidráulica. Un problema no menor es la presencia de una alta concentración de nitratos en el agua.

Mediante la creación de la empresa estatal AySA –Agua y Saneamientos Argentinos Sociedad Anónima– que sirve a la Ciudad de Buenos Aires y 17 municipios del área regulada²¹, el Gobierno Nacional ha puesto en marcha una serie de planes de distinto alcance temporal, que tienen por objeto revertir esta crítica situación. En este contexto está programada la construcción de obras fundamentales como: las Planta de Tratamiento y Emisarios de Berazategui y Dock Sud; el Colector Margen Izquierdo del Riachuelo y la Planta de Potabilización de Paraná de las Palmas.²²

En el ámbito federal, el Ente Nacional de Obras Hídricas de Saneamiento (ENOHSA), cuya misión es proyectar, administrar y ejecutar programas de infraestructura, ha incrementado su inversión 2002-2006 en un 6.400%, alcanzando un rango total de \$1.700 millones, lo que implica llegar a mejorar la cobertura de 4.800.000 habitantes. Actualmente el ENOHSA se encuentra implementando diversos programas y proyectos que se dirigen a cumplir estos objetivos. Entre ellos cabe mencionar:

- **Programa PLAN AGUA + TRABAJO:** Orientado a disminuir el déficit de cobertura en la red de agua potable en áreas urbanas, principalmente en la periferia de los grandes centros poblados. De gran impacto social como generador de mano de obra directa (creación de cooperativas con beneficiarios de planes sociales) e indirecta. Tiene como meta proveer de cobertura a un millón y medio de personas.
- **PROARSA** - Programa de Asistencia en Áreas de Riesgo Sanitario: De amplia cobertura nacional, aporta asistencia financiera para zonas con alto riesgo sanitario, aplicable a distintas necesidades de saneamiento básico: agua potable y desagües cloacales. Permite acciones rápidas y directas para eliminar o disminuir potenciales focos de enfermedades de origen hídrico.
- **PROMES** - Programa Obras Menores de Saneamiento: De amplia cobertura nacional, asiste financieramente la ampliación, rehabilitación y optimización de infraestructura.
- **Línea Financiamiento Externo BID:** Para expansión de redes de agua potable y desagües cloacales en poblaciones de 500 a 15.000 habitantes.
- **Programa BID - Banco Mundial:** líneas de crédito dirigidas a grandes centros urbanos.
- **Programa Proyectos Especiales:** de ejecución directa por ENOHSA, contempla obras de gran envergadura, distribuidas en 15 provincias, beneficiando 70 localidades. Actualmente el 63% está en ejecución.²³

21 La cobertura del servicio de AySA alcanza a los siguientes distritos: Ciudad de Buenos Aires, y Municipios de La Matanza, Almirante Brown, Esteban Echeverría, Ituzaingó, Tigre, Hurlingham, Ezeiza, Morón, Tres de Febrero, Lomas de Zamora, General San Martín, Quilmes, San Isidro, San Fernando, Lanús, Avellaneda y Vicente López. Total de habitantes Gran Buenos Aires: 6.387.504 y CABA: 2.725.094.

22 Por otro lado, la empresa se ha propuesto las siguientes metas: 1) Plan Quinquenal (2007-2011), para alcanzar una cobertura del 100 % de la población servida con agua potable y un 80% con desagües cloacales; y 2) Plan Director (2007-2020), para una cobertura del 100% de la población servida con agua potable y un 95 % con desagües cloacales.

23 Planta potabilizadora y troncales del Paraná; saneamiento del río Reconquista con la construcción de 4 plantas de tratamiento y troncales en el Oeste del Gran Buenos Aires; saneamiento del lago San Roque con la construcción de la planta de tratamiento y troncales; optimización de la planta de tratamiento de la ciudad de Córdoba; construcción de la planta de tratamiento de La Rioja; construcción de la planta de tratamiento de Rawson, San Juan.

VIVIENDA

Según la información censal a nivel nacional, en el año 2001²⁴, existía en el país un 21,7% de hogares en viviendas deficitarias, representando un total de casi 2 millones doscientas mil viviendas. En lo que respecta a su distribución territorial, el área Metropolitana y las provincias del noreste y noroeste presentaban las situaciones habitacionales más desfavorables. En las regiones NEA y NOA algo más del 18% de los hogares residían en viviendas con algún grado de precariedad. Por el contrario las regiones Patagonia, Pampeana y Cuyo presentaban las condiciones relativas más favorables, con menos del 7% de los hogares ocupando una vivienda deficitaria.

Es de destacar que la decisión del Gobierno de transformar la política de vivienda en una política de Estado supone intervenir en el mercado fomentando la inclusión social, la mejora de la equidad distributiva y la consolidación del hogar como núcleo familiar.

Desde el inicio de su gestión, el Gobierno Nacional puso en marcha un enérgico plan de acción dirigido a paliar este déficit, implementando una política habitacional activa a través de la ejecución de programas federales desarrollados y financiados por el Gobierno Nacional, que tienden a mejorar el acceso a la vivienda de los sectores más desfavorecidos. Los programas que se implementaron en virtud de este plan de acción son:

- **Programa Federal de Reactivación I y II**, que apuntó a reactivar las obras FONAVI que estaban paralizadas, a los efectos de paliar las consecuencias de la emergencia económica de principios de 2002.
- **Programa Federal de Solidaridad Habitacional**, dirigido a equilibrar las asimetrías regionales, privilegió la construcción de viviendas en las provincias del noreste y noroeste del país, invirtiendo recursos en las regiones más postergadas, a través de los

subprogramas destinados a aborígenes, de Emergencia Social, Emergencia Sísmica y Emergencia Hídrica.

- **Programa Federal de Emergencia Habitacional** que construye viviendas a través de cooperativas de trabajo conformadas por desocupados y beneficiarios del Plan Jefes y Jefas de Hogar.
- **Programa Federal de Construcción de Viviendas**, incluye los Subprogramas Federales de Construcción de Viviendas con Municipios y el de Urbanización de Villas y Asentamientos Precarios. En sus dos etapas aspira a construir un total de 420.000 nuevas viviendas.
- **Programa Federal de Mejoramiento de Viviendas “Mejor Vivir”**, que busca reducir el déficit habitacional de casi el 80% del total de hogares del país que necesitan completar o mejorar la vivienda que tienen, aspirando a ejecutar 140.000 mejoramientos.

Paralelamente, se continuó con los siguientes programas destinados a mejorar el hábitat: el Programa de Provisión de Agua Potable, Ayuda Social y Saneamiento Básico (**PROPASA**) dirigido especialmente a ámbitos rurales dispersos de todo el país, núcleos periféricos de áreas urbanas generalmente no alcanzados por sistemas institucionales y zonas en situaciones de emergencia sanitaria o habitacional; el Programa de Mejoramiento de Barrios (**PROMEBA**), y el Programa de Desarrollo Social en Áreas Fronterizas del noreste y noreste argentino (**PROSOFA**).

La magnitud de las inversiones que se están realizando en materia de vivienda revisten un carácter inédito para el sector, hecho que reflejan los siguientes parámetros: el presupuesto ejecutado en el año 2002 alcanzó los 200 millones de dólares, mientras que el destinado para Desarrollo Urbano y Vivienda en 2006 alcanzará los 1.100 millones de dólares²⁵, representando un incremento del 550%.

Es de destacar que la decisión del Gobierno de transformar la política de vivienda en una política de Estado supone intervenir en el mercado fomentando la inclusión social, la mejora de la equidad distributiva y la consolidación del hogar como núcleo familiar, así como apoyar la expansión de la industria de la construcción, en tanto sector que genera la mayor cantidad de empleos por unidad de inversión.

EQUIPAMIENTO SANITARIO²⁶

En lo que respecta al sistema sanitario, las políticas nacionales implementadas durante las últimas décadas, tuvieron como resultado un funcionamiento fragmentado que incidió negativamente en los niveles de prestación del servicio, tanto en lo que refiere a su calidad como en cuanto a su distribución territorial. Asimismo, la **trama compleja a la que ha dado lugar la descentralización del sistema en las jurisdicciones provinciales y municipales, dificulta su certera evaluación**.

En el año 2000 existían un total de 14.534 establecimientos asistenciales sin internación en todo el país, de los cuales más de 6 mil pertenecían al sector oficial (44,5%) –un 68% provinciales y un 31%

municipales– y un 53% al sector privado. Se encuentran distribuidos, en su mayor proporción, en las provincias de Buenos Aires alcanzando un 28%, 10% en CABA, 10% en Santa Fe y 8% en Córdoba. Paralelamente, existían 3.311 establecimientos asistenciales con internación correspondiendo el 60% al sector privado y un 38% al sector oficial. Al igual que en los anteriormente mencionados, se distribuyen mayoritariamente en Buenos Aires representando un 25%, el 18% en Córdoba, 11% en Santa Fe y 5% en la Ciudad de Buenos Aires.

En cuanto a la cantidad de camas disponibles –indicador utilizado internacionalmente como medida standard de calidad en atención de salud–, existían 153.065 camas, de las cuales el 53,5% pertenecía al

24 Censo Nacional de Población y Vivienda, 2001, INDEC.

25 Ejecución presupuestaria al 24 de Noviembre de 2006, Secretaría de Obras Públicas de la Nación, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

26 Todos los datos estadísticos fueron extraídos de la Dirección de Estadísticas e Información de Salud del Ministerio de Salud de la Nación.

sector oficial –un 67% provinciales, 26,5% municipales y un 6% nacionales– y un 44% al sector privado. La dotación necesaria es de tres camas cada mil habitantes, situación que no se cumple, por ejemplo, en algunos municipios del conurbano bonaerense, donde se registra menos de media cama cada mil habitantes.

Al momento de asumir el actual Gobierno estaba en plena vigencia la Ley de Emergencia Sanitaria Nacional, el sistema de salud y la accesibilidad de la población a los servicios de atención médica se encontraba colapsado, con solo un 20 por ciento de las consultas externas realizándose en centros de atención primaria y el 80 por ciento restante en hospitales. Esto último es una clara expresión del marcado deterioro de la asistencia de salud y de la inefficiencia del sistema en su conjunto: el hecho de que los servicios especializados se localicen en relación a las grandes concentraciones urbanas donde es mas fuerte la demanda, debe ser compensado mediante un sistema altamente descentralizado, con una red de centros de atención primaria y mecanismos fundados de derivación, que garanticen una prestación de servicios de salud equitativa en todo el territorio nacional.

En este marco, **el Estado Nacional y las jurisdicciones provinciales han efectuado inversiones direcciónadas fundamentalmente a la atención primaria, tanto a la mejora de la infraestructura y el equipamiento, como a la optimización del funcionamiento de la Red de Servicios de Salud.** Un dato muy significativo al respecto fue la puesta en marcha del **Plan Federal de Salud**, basado en la estrategia de reforzar la atención primaria como principio organizador del sistema, otorgando prioridad a la equidad en el acceso y el financiamiento de la salud y favoreciendo la participación comunitaria en todos los niveles. Asimismo y en forma complementaria, se puso en marcha la política nacional de medicamentos con la implementación del **Plan Remediar** que garantiza el acceso universal y gratuito de la población a los medicamentos básicos y a los que atienden las enfermedades crónicas más frecuentes.

EQUIPAMIENTO EDUCATIVO

En el año 2005 existían en el país 41.921 establecimientos para todos los tipos de educación, de los cuales un 78% correspondían a la gestión estatal y los restantes 22% al sector de gestión privado. Las mayores concentraciones se presentan en las provincias de Buenos Aires (33%) –correspondiendo casi la mitad de los establecimientos a los Partidos del Conurbano–, Córdoba (10,5%), Santa Fe (7,5%), Entre Ríos (5,2%) y Ciudad de Buenos Aires 4,3%; y las menores concentraciones corresponden a Tierra del Fuego (0,3%), Santa Cruz (0,6%) y La Pampa (1%), situación que tiene relación directa con la cantidad de población en edad escolar. Del total de establecimientos educativos, el 88% (equivalentes a 36.805 establecimientos) es destinado para la enseñanza común, el 11,4% para la enseñanza de adultos, el 1,7% para la educación especial y el 0,4% para educación artística.

Si se analiza las Unidades educativas por nivel /ciclo de enseñanza, encontramos 16.298 establecimientos para el Nivel Inicial; 22.197 unidades educativas destinadas al antiguo Nivel Primario (EGB 1 y 2), 15.062 para el EGB 3 y 7 mil unidades educativas para el antiguo Nivel Medio (Polimodal), mientras que 1.870 unidades son las destinadas para el nivel superior no universitario.

El número de establecimientos disponibles permite, en general,

Como resultado de estas políticas, según registros de noviembre de 2006, más de la mitad de las consultas se están realizando en el sistema de atención primaria, habiendo aumentado considerablemente su número total. Es decir, se incrementaron significativamente las consultas en el primer nivel de atención, cumpliendo con la concepción de transformar el sistema hospitalocéntrico a un sistema descentralizado, con universalidad geográfica, basado en una concepción integral de los problemas salud-enfermedad.

Se incrementaron significativamente las consultas en el primer nivel de atención, cumpliendo con la concepción de transformar el sistema hospitalocéntrico a un sistema descentralizado, con universalidad geográfica, basado en una concepción integral de los problemas salud-enfermedad.

Paralelamente, en lo que respecta a la infraestructura hospitalaria, el Gobierno Nacional a través de la Secretaría de Obras Públicas de la Nación ha puesto en marcha una serie de obras entre las que se destacan: readecuación del Hospital "Garrahan" (CABA); ampliaciones y readecuaciones de los Hospitales "Alejandro Posadas" (Haedo), "Dr. Eduardo Oller" (Quilmes) en la Pcia. de Buenos Aires; Hospital de Niños "Dr. Héctor Quintana" (Jujuy); Hospital de Pediatría en Misiones y Hospital "Roffo" (CABA) y las nuevas obras del Hospital Materno Infanto-Juvenil en la Ciudad de La Rioja; El Hospital "Dr. Guillermo Rawson" en San Juan, el Hospital de Río Grande en Tierra del Fuego, Hospital "El Cruce" en Florencio Varela y el Hospital Comunal de Tigre en la Pcia. De Buenos Aires.

garantizar una adecuada cobertura de la Educación General Básica, sin embargo **resulta necesario mitigar la asimetría territorial en la distribución de los establecimientos pertenecientes a los niveles polimodal, así como la dificultad en la accesibilidad de las poblaciones alejadas de estos centros**, que para tener acceso a este nivel educacional deben desplazarse perdiendo la unidad familiar a corta edad.

El Gobierno Nacional está implementando una serie de programas nacionales que tienen por objeto proveer la infraestructura edilicia necesaria para atender la demanda de nuevos edificios educativos y el reemplazo o mejora de los edificios deteriorados en el ámbito de la Educación General Básica y la Educación Media; así como revertir el proceso de desinversión en infraestructura que han padecido las Universidades Nacionales. La implementación de dichos programas se realiza a través de un trabajo conjunto entre el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, el Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología y los Ministerios de Educación provinciales.

A estas consideraciones referidas a la problemática de la infraestructura educativa, deben agregarse aquellas que hacen a la equidad cuantitativa de la educación que se imparte en el conjunto del país. **Debe-**

mos considerar que el proceso de descentralización del sistema llevado a cabo en la década pasada, tuvo graves consecuencias en este sentido, en tanto que las transferencias a las provincias fueron hechas sin garantizar las partidas presupuestarias y los mecanismos de control necesarios para sostener parámetros de igualdad territorial de la oferta. En este sentido es de destacar el significado de la Ley Federal de Educación, promovida por el Gobierno Nacional y recientemente aprobada, basada en la concepción de la educación como un bien público y por tanto, considerada una política de Estado. A través de esta nueva ley se propone modificar la mencionada desigualdad, estableciendo por ejemplo la obligatoriedad del nivel medio, hecho que representa un desafío de magnitud considerable, tanto en lo que respecta a la adecuación de las dotaciones físicas como de recursos humanos a lo ancho del territorio nacional.

Es de destacar el significado de la Ley Federal de Educación, promovida por el Gobierno Nacional y recientemente aprobada, basada en la concepción de la educación como un bien público y por tanto, considerada una política de Estado.

En lo que respecta a las dotaciones físicas se encuentra en marcha la siguiente serie de programas:

- **Programa de Mejoramiento del Sistema Educativo (PROMSE):** tiene como objetivo apoyar a las jurisdicciones en el mejoramiento de la calidad, equidad y eficiencia del sistema, a través del aumento de la escolaridad y la atención de las necesidades educativas en los sectores que se encuentran en mayor riesgo social y educativo. El Subprograma I apunta a la mejora de la educación media, aunque reconociendo la importancia de mitigar la desigualdad educativa

existente en el nivel anterior de escolaridad. Servirá con diferentes alcances a alrededor de 6.700 establecimientos de gestión estatal, que atienden alumnos de nivel medio y aproximadamente 2.500 de EGB 1 y 2.

El Subprograma II se centra en la provisión de infraestructura edilicia necesaria para cubrir las proyecciones de demanda insatisfecha de todos los niveles educativos para los próximos cinco años. Lo ejecuta el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, a través de la Unidad Coordinadora de Programas con Financiación Externa (UCPFE). Definido como **Programa Nacional 700 escuelas**, prevé la construcción de edificios escolares nuevos según las necesidades y prioridades que determinen las jurisdicciones provinciales. La meta significa la provisión de 6.633 aulas para 464.310 alumnos, distribuidas en todo el país.

- **Programa de Apoyo al Desarrollo de la infraestructura universitaria:** tiene por objeto revertir el proceso de desinversión en infraestructura que han sufrido las Universidades Nacionales, implicando tanto remodelaciones, ampliaciones y equipamiento, como construcción de nuevos establecimientos.
- **Programa de equipamiento para establecimientos educativos técnicos y de formación profesional:** busca beneficiar a instituciones de los niveles medio y superior no universitario, además de establecimientos de formación profesional a través del equipamiento de talleres, acondicionamiento edilicio, financiamiento de proyectos, formación inicial y continua para docentes, vinculación con el sector socio-productivo, bibliotecas técnicas y mejoras de accesibilidad a los establecimientos. El programa se fundamenta en el impulso a la educación técnica como pieza esencial del nuevo modelo productivo, hecho expresado paralelamente en la implementación de la nueva Ley de Educación Técnico-Profesional y en el crecimiento proporcional del presupuesto asignado para el año 2007.

2.7 CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL

El patrón de aprovechamiento de los recursos naturales de un territorio es resultado de la valoración que la sociedad les otorga, como soporte de las actividades económicas y productivas que desarrolla. Un recurso natural no representa un bien social si no se le reconoce y valoriza, ni tiene un peso simbólico en la cultura del lugar, que implique la movilización de conocimientos técnicos al respecto.

La relación entre la sociedad y los diferentes ecosistemas que conforman el territorio ha sido un elemento central en los sucesivos modelos de organización del país. La dinámica de dicha interrelación ha dado lugar a una evolución diferenciada de cada ecosistema, evidenciándose en muchos casos que los recursos naturales disponibles fueron objeto de sobreexplotación o subutilización, generando impactos diversos –muchos de ellos ignorados– sobre recursos no involucrados directamente en las actividades humanas.

La producción de conocimiento sobre la problemática ambiental reconoce diversas fuentes de información, tanto provenientes del campo científico-tecnológico, como de la verificación empírica de los fenómenos que se detectan en el territorio. En este contexto, **una vez realizada una apretada síntesis de los problemas ambientales característicos y/o recurrentes del territorio nacional, se elabora un modelo que expresa las restricciones y potencialidades ambientales del territorio**, basado en el conocimiento aportado por los equipos técnicos de cada una de las provincias del país. Se constituye así en el resultado de un recorte metodológico que proporcionará una primera aproximación al análisis de la problemática ambiental nacional, mientras se erige en uno de los componentes esenciales del desarrollo en la medida en que **permite guiar y/o reorientar el proceso de ordenamiento territorial**.

2.7.1 PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS AMBIENTALES DEL TERRITORIO NACIONAL

El territorio nacional cuenta con una gran heterogeneidad y riqueza de recursos naturales que le confieren una variedad de ecosistemas muy significativa. La Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable ha identificado un total de 18 ecoregiones, que reconocen fuertes contrastes en términos de fauna, flora, suelo, clima, y cuyo aprovechamiento racional y consiguiente sustentabilidad se ve en muchos casos seriamente comprometido debido a la falta de planificación, gestión y control. Si bien, en los últimos años, se ha producido un avance significativo en la materia, la fragilidad de los instrumentos legales y técnico-administrativos con que cuentan los diferentes gobiernos locales y provinciales es expresión de la aún baja conciencia ambiental de nuestras sociedades.

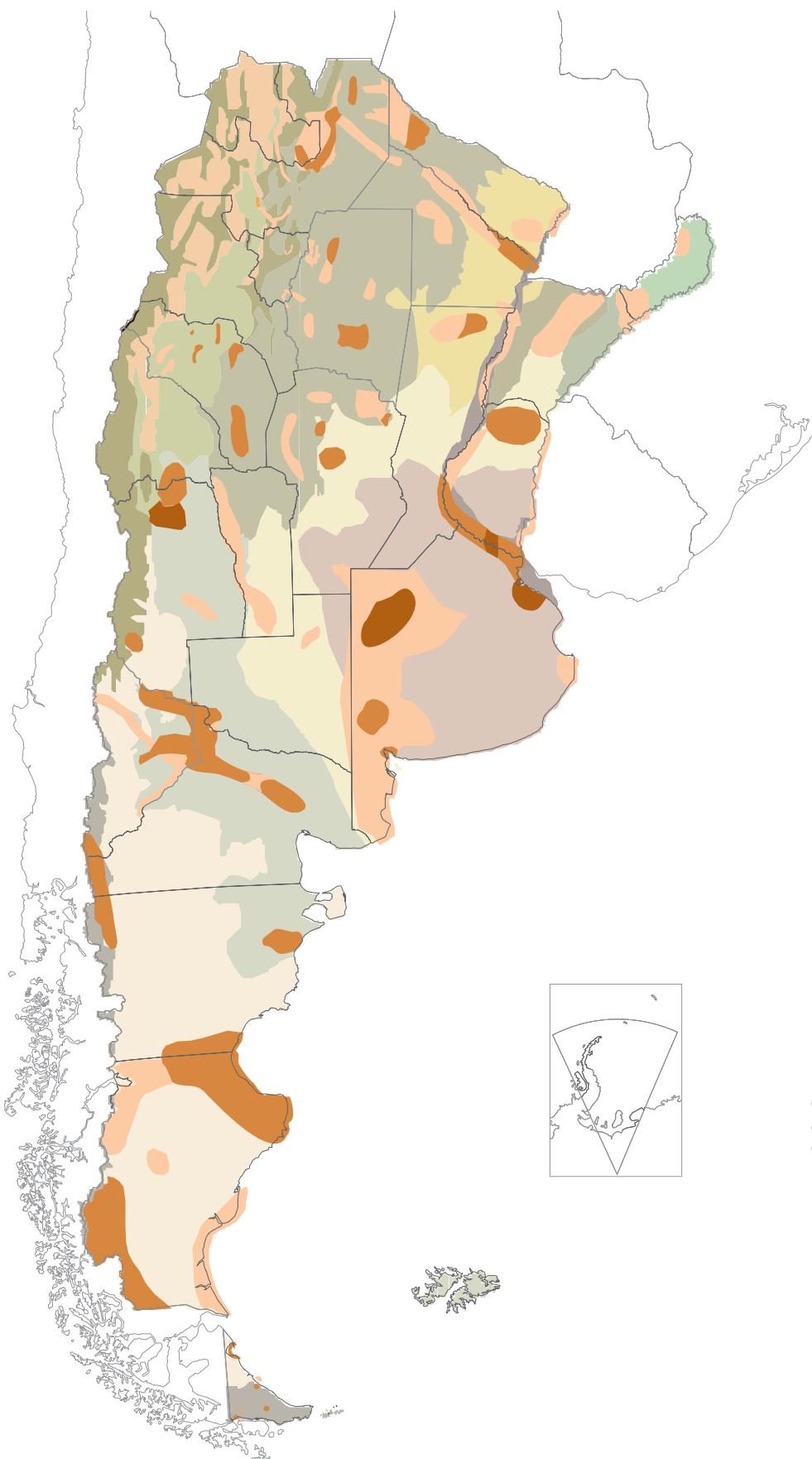
Entre los recursos con los que cuenta el territorio, los hídricos tienen un rol fundamental en relación a las actividades socioeconómicas y al mismo tiempo conforman un bien y un servicio ambiental vital para los diversos ecosistemas que se organizan en torno a la presencia del agua. La provisión de agua y de alimentación a través de la pesca, la generación de energía, la retención de nutrientes y de carbono, la estabilización de microclimas, la regulación de inundaciones, la re-

tención de sedimentos, son algunas de las funciones importantes de estos ecosistemas en cuanto a su efecto sobre otros y sobre la actividad socioeconómica.

La fragilidad de los instrumentos legales y técnico-administrativos con que cuentan parte de los gobiernos locales y provinciales es expresión de la aún baja conciencia ambiental de nuestras sociedades.

El país cuenta con importante presencia de humedales en el noreste, vinculados a la cuenca del Plata, y en el sur, los denominados “mallines” vinculados a las zonas húmedas del sur andino. Sin embargo, la riqueza que confiere su variedad –humedales, agua dulce y fauna íctica continental, entre otros–, no se traslada a los beneficios potenciales por cuanto su distribución en el territorio es altamente heterogénea. Por otra parte, los mencionados humedales están

MAPA | MODELO AMBIENTAL

**Areas críticas**

(problemas ambientales
y vulnerabilidad de la población
y sus actividades)

- Alta
- Media
- Baja

Ecoregiones

- Altos Andes
- Bosques Patagónicos
- Campos y Malezales
- Chaco Húmedo
- Chaco Seco
- Delta e Islas del Paraná
- Espinal
- Estepa Patagónica
- Esteros del Iberá
- Islas del Atlántico Sur
- Monte de Llanuras y Mesetas
- Monte de Sierras y Bolsones
- Pampa
- Puna
- Selva de las Yungas
- Selva Paranense

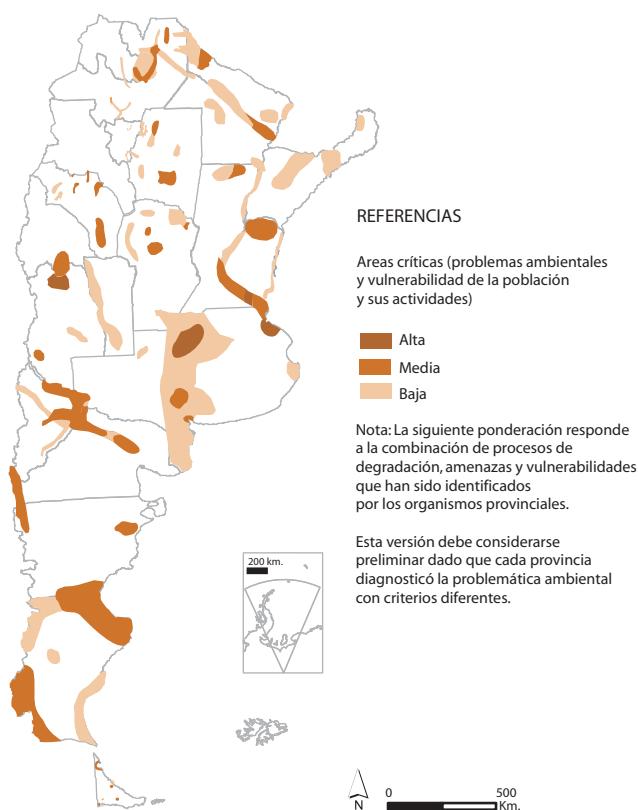
Nota:

La siguiente ponderación
responde a la combinación
de procesos de degradación,
amenazas y vulnerabilidades
que han sido identificados
por los organismos provinciales.

Esta versión debe considerarse
preliminar dado que cada provincia
diagnosticó la problemática
ambiental con criterios
diferentes.

Fuentes: SIAN - Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable. Organismos provinciales con competencia en materia ambiental

Modelo Ambiental (Áreas ambientalmente críticas)



Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública
Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Subsecretaría de Recursos Hídricos.

RESULTADO: restricciones + vulnerabilidades

- Hasta 3 (1 criterio) = Importancia Baja
- Entre 4 y 8 (de 2 a 3 criterios) = Importancia Media
- Entre 9 y 15 (de 4 a 5 criterios) = Importancia Alta

Potencialidades y restricciones ambientales



Fuente: SIAN - Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable

RESTRICCIONES AMBIENTALES

CRITERIOS METODOLÓGICOS

- Identificación y localización de las áreas con mayores restricciones ambientales que han sido espacializadas en los mapas provinciales y regionales.
- Definición de niveles de criticidad de acuerdo a una selección de indicadores (factores vulnerables):

FACTORES VULNERABLES (ponderación)	IMPlicancias territoriales
Centros poblados/densidad: -Alta = valor 3 -Media = valor 2 -Baja = valor 1	Cuando las restricciones ambientales se manifiestan en poblaciones de alta densidad existe una gran afectación para habitantes y medio construido. Asimismo, las condiciones de vivienda y la selección de sitios para el emplazamiento residencial condicionan la vulnerabilidad de la población respecto a amenazas naturales.
Áreas con mayor crecimiento intercensal. (mayor al 25% = valor 3)	Implica un riesgo potencial cuando no se contemplan las restricciones ambientales en centros poblados con alto crecimiento si no se acompañan de infraestructura acorde con este fenómeno. Implica una ausencia de mecanismos de prevención y planificación.
Áreas con mayor flujo de cargas y pasajeros. (intensidad alta = valor 3)	Los trayectos/corredores con alta intensidad vehicular que padecen interferencias por restricciones ambientales requieren alto mantenimiento de obras de infraestructura y, por ende, mayor inversión, entre otros factores.
Incompatibilidad del uso del suelo con el uso actual. (alta criticidad = valor 3)	Áreas en las que domina una o varias actividades económicas no acordes con la aptitud físico-natural del suelo. En la mayoría de los casos, tales áreas presentan intensos procesos de degradación.
Áreas con niveles críticos en salud. (alta criticidad=valor 3)	Dificultades para acceder a los servicios de salud y estado de los mismos. Implica alta vulnerabilidad social frente a amenazas naturales.
Áreas con valor natural. (alta fragilidad=valor 3)	Este indicador es incorporado cuando las restricciones naturales afectan el valor de los sitios de interés paisajístico y turístico.

POTENCIALIDADES AMBIENTALES

CONSIDERACIONES GENERALES

La localización de **áreas con potencialidades** –desde el punto de vista ecológico y paisajístico– responde al objeto / alcance que se le atribuye a tal potencialidad, ya sea teniendo en cuenta: fines turísticos, de conservación, patrimonial, de interés científico-educativo, entre otros.

Tomando como base las ANP, las áreas potenciales señaladas por los equipos provinciales se enmarcan como **corredores de conservación** que tienden a conectar estos sitios ya declarados.

Por ej.: Corredores del Gran Chaco.

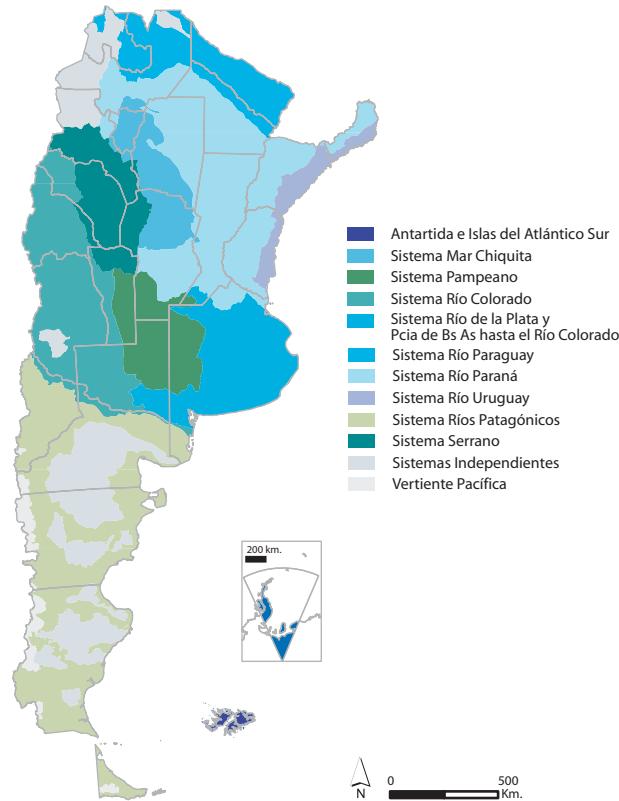
En otro sentido, se presentan **áreas no coincidentes con ANP**, pero dado los rasgos singulares que representan en cada ecoregión estarían demandando cierto grado de protección a través de la definición de actividades que minimicen los usos insostenibles actuales. Situación observable en gran parte de la región del Espinal y estepa patagónica.

Usos de la tierra



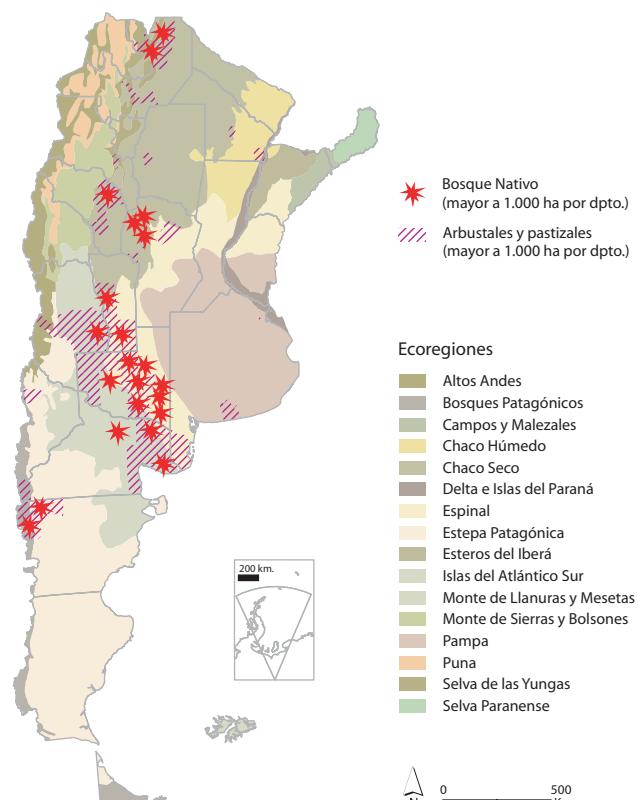
Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública
Fuente: Elaboración propia en base a datos del SIG 250 del IGM cedidas por el SIAN-SAyDS.

Sistema de cuencas hidrográficas



Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública
Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Subsecretaría de Recursos Hídricos.

Superficie afectada por incendios en bosques nativos y arbustales-pastizales



Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública.
Fuente: Elaboración propia en base a datos de Estadísticas de Incendios Forestales 2003.
Dirección de Bosques. SAyDS.

sujetos a distintos tipos de presiones a partir de la intervención del hombre, ya sea por el avance de actividades productivas, empleo de malas prácticas agrícolas, sobrepastoreo, sumideros de residuos y efluentes, construcción de obras de infraestructura que interrumpen el normal escurrimiento de las aguas subterráneas que los alimentan, ausencia de mecanismos regulatorios que los protejan, entre otras causas. Según la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable, los humedales del litoral y el este de Formosa, Chaco y Santa Fe, están amenazados y los del extremo norte de Buenos Aires se encuentran en estado crítico.

El principal problema que afecta algunas de estas cuencas es producto de la contaminación a la que están sometidas, debido al vertido de residuos domiciliarios e industriales. El caso más crítico es el de la cuenca del Plata, donde el generalizado vertido de efluentes de grandes fábricas, como curtidores, lácteas, textiles, papeleras, etc., impacta fuertemente sobre la calidad del recurso involucrando actividades productivas o de servicios como la provisión de agua, la actividad turística y la ictícola. La afectación del recurso ictícola supone un doble impacto, en la medida en que es utilizado como base alimentaria regional. De igual manera, son contaminados por aguas servidas lugares tan diversos como, los embalses de Río Hondo (Santiago del Estero), Los Molinos y San Roque (Córdoba), Lago Lácar (Neuquén) y Nahuel Huapi (Río Negro), entre otros. El minado de acuíferos y contaminación vertical de napas freáticas especialmente en el oasis norte y en la región del Atuel en Mendoza, son particularmente importantes. **El segundo problema es el de las inundaciones:** Argentina se ubica entre los 14 países más afectados por catástrofes de inundaciones y sequías, ocasionando las primeras, pérdidas equivalentes al 1,1% del PBG. **Y el tercer gran problema que se visualiza, es el desarrollo de actividades que comprometen el uso futuro del agua,** ya que existe consenso mundial acerca de la necesidad de racionalizar su utilización conforme a la previsibilidad de escasez de agua segura para la humanidad.

Con respecto a los sistemas de riego, el 70% de las extracciones de agua se destina a los mismos, aunque su uso tiene una eficiencia muy baja, inferior al 40%. Un tercio del total de las áreas regadas (1,5 millones de has) tiene problemas de salinización de suelos y/o de drenaje donde predominan los métodos tradicionales de riego, mientras que las superficies con sistemas modernos son poco significativas.

Un recurso de importancia capital, para un país de las características de Argentina, es el suelo. El territorio nacional presenta gran diversidad de tipos de suelo con sus respectivas potencialidades de uso. **La ausencia o precariedad de mecanismos de planificación y control, entre otros factores, habilitan las múltiples transformaciones en el uso del suelo, que en general, afectan negativamente el patrimonio ambiental, el paisaje, las condiciones de vida humana, el desarrollo socioeconómico.** En el año 1990 se estimaba que alrededor de 60 millones de hectáreas –más del 20% del territorio continental– se encontraban afectadas por procesos de erosión hídrica y/o eólica. Desde entonces se ha constituido en amenaza también la expansión continua de la frontera agropecuaria, lo que conlleva genéricamente a los procesos de degradación ambiental de los suelos que aún no ha sido suficientemente valorada.

Esta dinámica trae como consecuencia una reducción o pérdida de diversidad biológica que se manifiesta de manera ostensible y permanente, destacándose particularmente su efecto sobre el recurso bosques, especialmente la afectación de bosques nativos. Debe des-

tacarse que actualmente existen en el territorio nacional entre 30 y 40 millones de hectáreas de bosques naturales y según datos provistos por la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable, a principios del siglo pasado, la cantidad de hectáreas cubiertas con bosques nativos llegaba a 100 millones. La degradación y fragmentación de los ambientes boscosos implica pérdidas de la diversidad biológica que provocan impactos tales como la disminución de la capacidad de retención e infiltración del agua, la modificación de cauces por sedimentación y cambios en el régimen de caudal de los ríos, que aumentan sensiblemente el riesgo de inundaciones. Esto cobra especial significado si se considera además el efecto destructivo creciente de los incendios forestales en importantes áreas del territorio nacional, lo que da cuenta de la urgente necesidad de propiciar un manejo sustentable de este recurso natural.

Otra problemática recurrente es la resultante del crecimiento expansivo de las ciudades en el marco de débiles instrumentos de planificación. Los procesos de cambio global han producido fuertes modificaciones en los patrones de asentamiento de las actividades productivas, de servicios y residenciales, las que asociadas al aumento exponencial de la motorización individual, provocan ostensible degradación ambiental. La falta de regulación de los efectos negativos de esta dinámica deviene en la anárquica ocupación de los territorios periurbanos con usos inapropiados, afectando negativamente las relaciones ecosistémicas del territorio en desmedro de su sustentabilidad. Esta dinámica, característica de todas las grandes ciudades, se expresa también en los principales centros turísticos del territorio, con implicancias negativas sobre los valiosos recursos naturales que les otorgan su identidad.

Merece especial mención la problemática de gestión de residuos, respecto de la cual nuestro país tiene mucho por avanzar. En términos cuantitativos, sobre un total de 10.059.866 de hogares, el 10,3% no poseen el servicio, coincidiendo los departamentos que presentan los mayores déficit (superiores al 50%) con las zonas con menor densidad de población o con mayor población rural dispersa. Sin embargo, es en los grandes centros urbanos donde la gestión de residuos cobra una dimensión económica y ambiental preponderante, acerca de la cual se identifican las siguientes cuestiones críticas:

A. Inadecuado tratamiento de los residuos tanto en cuanto a recurso, como a su disposición final. Esto se debe a la falta de conciencia ambiental respecto de la noción de recuperación y valorización de residuos, así como al desconocimiento de la noción de “rentabilidad ambiental”, la cual supone el ahorro de los recursos naturales no renovables minimizando la cantidad de residuos dispuestos en rellenos sanitarios.

B. Escasez de mecanismos administrativos y legales destinados a la remediación de pasivos ambientales: existencia de basurales a cielo abierto, canteras abandonadas derivadas de la utilización de materiales para la ejecución de obras y otras actividades, presencia de focos de infección ocasionados por el derrame de sustancias tóxicas y peligrosas.

C. Debilidad de mecanismos de fiscalización y control respecto de la disposición final de los residuos tóxicos y peligrosos.

2.7.2 MODELO DE RESTRICCIONES Y POTENCIALIDADES DEL TERRITORIO

Como se mencionó con anterioridad, el principal insumo para la elaboración de este modelo surgió de los análisis realizados por cada equipo provincial, los que basados en criterios determinados conjuntamente con los equipos técnicos ministeriales, dieron como resultado la identificación y espacialización de las restricciones y potencialidades ambientales que se detectan en cada una de las jurisdicciones del territorio nacional. El trabajo constituyó uno de los cuatro subproductos –caracterización del medio construido, productivo, social y ambiental– tenidos en cuenta en el proceso de planificación y que dieron lugar al diseño del modelo actual y deseado que elaboró cada provincia, cuya expresión sintética consta en la cuarta parte del presente documento.

En lo que respecta a las restricciones ambientales, se seleccionaron como ejes problema el manejo inadecuado de los recursos –en particular la presión específica sobre el recurso agua–, el impacto de los cambios de uso del suelo y las tendencias actuales y potenciales respecto de las mutaciones en el patrón de asentamiento poblacional y de actividades económicas. Se evaluaron y registraron las situaciones de mayor riesgo ambiental, lo que derivó en la construcción de un mapa de criticidad ambiental, diferenciando áreas de alta, media o baja criticidad, que fueron determinados en orden a la intensidad y frecuencia de ocurrencia y a la sumatoria de efectos que se suceden en cada una.

De los análisis realizados por equipos técnicos provinciales y ministeriales, se identificaron y espacializaron las restricciones y potencialidades ambientales que se detectan en cada una de las jurisdicciones del territorio nacional.

En lo que respecta a las potencialidades ambientales, se identificaron las áreas con valor ecológico y paisajístico particular, que detentando altos niveles de cualificación ambiental, posibilitan una elevada calidad de vida de la población, y proveen nuevas oportunidades de desarrollo a través de la valorización de los recursos naturales (paisaje, flora, fauna, etc.), incluyéndose tanto las áreas ya declaradas de protección, como aquellas que merecerían ser tratadas como zonas de reserva ambiental y/o de usos no tradicionales.

LAS RESTRICCIONES AMBIENTALES

Para la elaboración del mapa de restricciones ambientales a escala nacional, se procedió a su agrupamiento por niveles de criticidad, haciendo eje en los factores naturales que acentúan la vulnerabilidad del territorio en la medida que afectan a la población y/o a las actividades que ésta desarrolla. Cabe aclarar que este trabajo se basa en información suministrada por los organismos de cada jurisdicción competentes en materia ambiental, lo cual puede suponer la implementación de criterios no homogéneos en cuanto a los atributos de valoración de los diferentes fenómenos.

La noción de vulnerabilidad remite a dos aspectos que se retroalimentan. La vulnerabilidad física refiere a la localización de los asen-

tamientos humanos en zonas de peligro y a las deficiencias de su estructura física para “absorber” los efectos de estas amenazas, incorporándose en su evaluación las variables *densidad de población*, *dinámica demográfica*, *hacinamiento*, *viviendas con infraestructura inadecuada*. Asimismo, considera el estado y disponibilidad de obras de infraestructura afectadas por amenazas como inundaciones, anegamientos aluvionales o derrumbes, en la medida en que estos fenómenos acentúan la susceptibilidad de la población. En este sentido se identifican por ejemplo, los corredores que absorben mayor flujo de cargas o pasajeros.

La vulnerabilidad socioeconómica indica que los segmentos poblacionales con altos grados de NBI son los más vulnerables frente a las amenazas naturales. Por otra parte, también aumenta el grado de vulnerabilidad en aquellas áreas en que afectan los recursos que brindan sustento a la principal actividad económica de la población y no se plantean actividades productivas alternativas, en contraposición al menor grado de las áreas que practican actividades diversificadas.

Bajo esta óptica, **se identifican en el territorio nacional restricciones de categoría alta, media y baja**, observándose las siguientes particularidades.

Las áreas con **mayores restricciones ambientales** se concentran en los centros urbanos de alta densidad poblacional, donde coinciden una sumatoria de amenazas de origen antrópico: vertidos de efluentes líquidos, sustancias peligrosas, aguas servidas a cursos de agua superficial, deposición a cielo abierto de residuos sólidos urbanos e industriales sin tratamiento alguno, inundaciones / anegamientos, contaminación de flúor en niveles freáticos e incendios de vegetación. La distribución espacial de estas criticidades se corresponde a su vez con la concentración de indicadores sociales igualmente críticos: baja densidad de establecimientos de salud, viviendas deficitarias e insuficiente servicio de agua potable, entre otros.

También se observan áreas con altas restricciones ambientales como por ejemplo, en la cuenca del Salado –Provincia de Buenos Aires–, y en el área norte la provincia de Entre Ríos. En el primer caso, altos índices de vulnerabilidad social que se combinan con la probabilidad de ocurrencia de inundaciones y anegamientos, procesos de degradación como salinización y contaminación de aguas subterráneas por arsénico y flúor y en el segundo, la restricción detectada es consecuencia del avance de la agriculturización.

Las **áreas con restricciones medias** se distribuyen a lo largo del país y se vinculan especialmente con los excesos y déficit de agua, procesos asociados como erosión hídrica, salinización, deslizamiento de suelos e inestabilidad de laderas, así como con la práctica de actividades extractivas hidrocarburíferas y mineras sin adecuados sistemas de tratamiento de líquidos y residuos. Su espacialización se realiza en relación a la combinación con los siguientes indicadores: centros de población de mediana a baja densidad, poblaciones en crecimiento, concentración de actividades económicas, incompatibilidades en el uso del suelo, flujo de cargas y pasajeros, etc.

Pueden mencionarse a modo de ejemplo las restricciones que afectan a la población y a la movilidad de cargas y pasajeros en la región patagónica, donde se registran extensas superficies afectadas

por procesos de degradación de suelos y desertificación, probabilidad de ocurrencia de deslizamientos en sitios puntuales e inundaciones y presencia de erosión hídrica y eólica. Tales amenazas se suman a la presencia de urbanizaciones en zonas inundables, las actividades extractivas que generan agotamiento del recurso hidrocarburífero, con la probabilidad de interferir sobre sitios de alto valor turístico / paisajístico. Otra situación que se manifiesta en la eco-región estepa patagónica es la que da cuenta de los desarrollos urbanos costeros, con cualidades paisajísticas o de hábitat de fauna atractiva en costas y playas sometidas a un alto grado de contaminación.

Las **áreas con restricciones bajas** están vinculadas a la existencia de impactos ambientales que no estarían afectando directamente o en forma inmediata a poblaciones de baja densidad. Estas áreas se caracterizan por bajos flujos de circulación e incipiente desarrollo de actividades económico-productivas, en las que se identifican amenazas especialmente de origen natural.

Es lo que ocurre en el oeste de la provincia de San Luis, nordeste de La pampa y noroeste de la Provincia de Buenos Aires, en zonas afectadas por contaminación de arsénico en sus napas freáticas. Hacia la región norte grande, los procesos de inestabilidad de laderas, remoción del suelo y cobertura vegetal, así como la ocurrencia de eventos torrenciales extremos que generan anegamientos e inundaciones, se encuentran afectando a poblaciones rurales básicamente aisladas/dispersas de baja densidad poblacional. Y en casos donde la afectación se da en áreas de alto valor paisajístico natural, como es la degradación de áreas protegidas en la eco-región Chaco seco y Chaco húmedo, así como en gran parte de la eco-región de bosques patagónicos.

LAS POTENCIALIDADES AMBIENTALES

A los efectos de identificar este tipo de áreas, se toma como base la localización de Áreas Naturales Protegidas declaradas por Parques Nacionales y el mapa de ecoregiones elaborado por la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable. Partiendo de ello, las áreas potenciales señaladas por los equipos provinciales se enmarcan como corredores de conservación que tienden a interconectar los sitios ya protegidos, como es el caso de los corredores del Gran Chaco.

La localización de áreas con potencialidades –desde el punto de vista ecológico y paisajístico– responde al objeto/alcance que se atribuye a tal potencialidad, ya sea teniendo en cuenta fines turísticos, de conservación, patrimoniales, de interés científico-educativo, etc. Se presentan asimismo como de potencialidad ambiental, ciertas áreas no identificadas en el mapa de Áreas Naturales Protegidas, considerándose que, dadas sus singularidades, requieren de políticas de protección en distintos grados, a través de las cuales se definan los usos y actividades permitidas que minimicen el impacto de los actuales, con el objeto de garantizar su sustentabilidad futura. Tal es el caso de la situación que se observa en gran parte de la región del Espinal y la estepa patagónica.

RESTRICCIONES Y POTENCIALIDADES AMBIENTALES

En los casos de superposiciones de características de potencialidad y restricción para una misma área, en general producto de incompatibilidad en el uso del suelo, resulta necesario una decidida aplicación de medidas de corto plazo que eviten daños mayores. Un ejemplo de ello se observa en la región cordillerana patagónica donde se combina el completamiento de la ruta 40, el acelerado desarrollo de la actividad turística, la fuerte expansión de las áreas urbanas y bosques naturales de excepcional riqueza sin normativas de protección / conservación.

Otra situación que constituye un nivel menor, respecto del anteriormente comentado, se registra por la existencia de contigüidad entre áreas con restricciones –sean estas de intensidad alta, media o baja– y áreas con la existencia de potencialidades. En este caso sería recomendable técnicamente la creación de áreas de amortiguación destinadas a detener los efectos de degradación y/o amenazas que se registran. Es el caso de gran parte de la ecoregión Chaco seco.

La no coincidencia de potencialidades y restricciones para una misma área se verifica, por ejemplo, en los relictos de vegetación natural. En estos casos existe la posibilidad de una revalorización de los recursos naturales que aún no presentan alto grado de transformación, que, en algunos casos han sido ya definidas como áreas protegidas.

CAPÍTULO TRES

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

-
- 3.1 OBJETIVOS, ALCANCE Y MARCO METODOLÓGICO**
 - 3.2 EL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO**
 - 3.3 PRINCIPALES INICIATIVAS Y PROYECTOS DE IMPACTO REGIONAL**
 - 3.4 CONSIDERACIONES COMPLEMENTARIAS**

El Modelo Deseado del Territorio surge como respuesta superadora del Modelo Actual. Supone definir estrategias futuras, articulando políticas sectoriales e iniciativas provinciales en el marco de objetivos políticos predeterminados.

3.1 OBJETIVOS, ALCANCE Y MARCO METODOLÓGICO

El presente capítulo refleja los resultados del trabajo llevado a cabo entre representantes del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Provinciales, a lo largo del cual y, mediando un proceso de reflexión conjunta, se consensuaron los lineamientos fundamentales del territorio al que aspira el país federal, en relación con el reconocimiento de las problemáticas y oportunidades actuales de cada región. En base a ello, tal como se explicó inicialmente, los equipos técnicos de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública produjeron la síntesis del Modelo Actual y del Modelo Deseado del Territorio.

El paso de la instancia analítica a la propositiva –tarea medular de la planificación estratégica en todos los campos–, implica poner en juego de modo interactivo todos los elementos del diagnóstico junto

a la ponderación de escenarios futuros y voluntades políticas. Para ello no existe una “receta” predeterminada, sino que, por el contrario, a lo largo de su proceso de producción deben eludirse las formas de pensamiento lineal o secuencial para dar lugar a aquellas que dan cuenta de la incertidumbre o de lo aleatorio, factores estos relativos a la naturaleza del desarrollo territorial. Sin embargo, resulta fundamental fijar ciertas cuestiones básicas que, dentro de este contexto, transparentan el procedimiento de aproximación a los resultados. Tales son: **A. el encuadre ideológico y como consecuencia del mismo, los objetivos y lineamientos estratégicos de los que se parte; B. el marco metodológico con el que se trabaja y C. el alcance de los resultados a los que se pretende llegar.**

Objetivos y Lineamientos Estratégicos

En lo que respecta al encuadre ideológico, cabe reiterar lo que, desde los documentos iniciales del PET, fue determinado como los logros que el Gobierno nacional propone alcanzar para todos los habitantes del país y que se enmarcan bajo el apelativo “Argentina 2016”:

- 1. Fortalecer la identidad territorial y cultural** y el sentido de pertenencia al territorio nacional.
- 2. Alcanzar el desarrollo económico** y la realización de proyectos personales sin que ello implique abandonar el lugar de origen.
- 3. Vivir en un ambiente sustentable**, que garantice la disponibilidad actual y futura de los recursos.
- 4. Participar plenamente en la gestión democrática** del territorio en todas sus escalas.
- 5. Acceder a bienes y servicios esenciales** que permitan el desarrollo personal y colectivo con una elevada calidad de vida.

Promover la concreción de estos logros, implica transformar el actual modelo de organización del territorio nacional y promover una nueva configuración basada en la equidad de oportunidades para las distintas regiones que lo componen, hecho que ha venido sustentando el accionar gubernamental en la asignación de recursos para la ejecución de políticas públicas en materia de infraestructura y equipamiento. La

postergación que han sufrido durante décadas gran parte de las regiones en lo que respecta a dotaciones básicas para su desarrollo, trajeron aparejadas asimetrías territoriales e históricas demandas insatisfechas, gran parte de las cuales han sido o están ya siendo contempladas en los planes de gobierno.

El paso de la instancia analítica a la propositiva implica poner en juego de modo interactivo todos los elementos del diagnóstico junto a la ponderación de escenarios futuros y voluntades políticas.

Paralelamente, la decisión de recuperar la planificación como actividad central del Estado, trae aparejada la necesidad de definir las estrategias futuras en materia de desarrollo territorial, articulando los diferentes niveles de gobierno con una mirada intersectorial y coordinando las iniciativas provinciales. Promover el equilibrio del territorio nacional, es sinónimo de revalorizar los núcleos productivos de las áreas menos desarrolladas y de aquellas donde existe un potencial latente que en la actualidad no está explotado, rescatando así las

posibilidades del medio natural y de sus recursos humanos y al mismo tiempo, de solucionar los problemas estructurales en las áreas más consolidadas, tales como los cuellos de botella que penalizan su productividad. Esto requiere de la elaboración de planes y programas cuyo contenido propositivo debe ser flexible como para adecuarse a las dinámicas socioeconómicas no controlables apriorísticamente, pero claramente orientadores del rumbo elegido, como para convertirse en plataformas de acción de gobierno.

Bajo este marco conceptual, se plantean tres grandes objetivos de desarrollo y ordenamiento territorial que, articulados entre sí, constituyen los fundamentos para la construcción del Modelo Territorial Deseado: el de una Argentina equilibrada, integrada, sustentable y socialmente justa. Cada uno de estos objetivos se desagrega en estrategias específicas, que pueden comportarse como orientadoras de las iniciativas públicas y privadas necesarias para alcanzarlo. Tales objetivos son:

Mejorar y sostener el crecimiento de la producción en forma equilibrada mediante la construcción de infraestructura y equipamiento:

Es un objetivo prioritario del Gobierno Nacional invertir en la ejecución de infraestructura y equipamiento, de modo de poder sostener programas de crecimiento y diversificación económica en distintos lugares del país y lograr estructurar un nuevo modelo de organización territorial.

El desarrollo equilibrado de las distintas regiones del territorio nacional, el aumento de la competitividad de sus economías locales y la instalación de nuevos emprendimientos productivos, requieren de modernos sistemas de infraestructura y equipamiento como elementos fundamentales. Es por lo tanto un objetivo prioritario del Gobierno Nacional invertir en la ejecución de estos últimos, de modo de poder sostener programas de crecimiento y diversificación económica en distintos lugares del país y lograr estructurar un nuevo modelo de organización territorial. Merecen especial atención las regiones más rezagadas, menos pobladas y/o expulsoras de población, en tanto necesitan fortalecer sus ventajas competitivas y comparativas con respecto a las regiones más desarrolladas, para poder desplegar actividades económicas que ofrezcan oportunidades a su población.

Garantizar el acceso de la población a los bienes y servicios básicos, promoviendo el desarrollo equitativo de las regiones y el arraigo de sus habitantes:

Es un objetivo central de la política de desarrollo territorial mejorar las condiciones para la vida de la población en las diversas regiones de nuestro país, de modo de que todas ellas puedan constituirse en un lugar atractivo en materia de oportunidades laborales y progreso

personal. Resulta prioritario para ello dotar a cada región de una oferta adecuada en materia de redes de infraestructura y equipamientos básicos –tanto en términos cuantitativos como cualitativos–, así como de conectividad con el resto del territorio mediante sistemas de transporte y comunicaciones eficientes, que garanticen posibilidades de vida dignas para sus habitantes en los diferentes ámbitos, sean estos rurales o urbanos.

Apuntando al equilibrio en la oferta de servicios que disminuya la demanda sobre las ciudades principales, se plantea una inversión sistemática en la dotación de equipamiento urbano de las ciudades intermedias. Esto es, la ampliación o nueva construcción de equipamiento sanitario, educativo, cultural, deportivo e institucional y el aumento del parque habitacional, dirigidos a su recalificación como centros de referencia local o regional.

En el entendimiento de que la inversión en infraestructura no es suficiente para alcanzar por sí sola el desarrollo, esta política debe estar acompañada por otro tipo de medidas y planes vinculados a capacitación, concientización sobre los propios recursos, promoción económica, reconversión de marcos legales, entre otros, todos ellos en relación a la problemática singular de cada región.

Contribuir a la valorización de nuestro patrimonio natural y cultural a través de una gestión integrada y responsable:

El desarrollo equilibrado de las regiones, el arraigo de sus habitantes, y la conectividad de los asentamientos poblacionales y socio-productivos del territorio, sólo se conseguirán de manera integrada y sustentable si se contempla la dimensión natural y cultural como elementos esenciales en el modelo deseado de país. Esto supone incorporar desde la propia noción de desarrollo, la demanda de sustentabilidad presente y futura de las acciones que se llevan a cabo en virtud del mismo. La evaluación rigurosa del impacto de las iniciativas y proyectos sobre los ecosistemas naturales y sobre el medio antrópico, la implementación de medidas de monitoreo y mitigación de riesgos y la adecuación e integración de las reglamentaciones al respecto, constituyen herramientas fundamentales que deben instrumentarse de manera sistemática para garantizar la calidad de vida de las generaciones futuras.

En este sentido, el planeamiento territorial debe consolidar su rol como instrumento integrador de las políticas públicas para el territorio, recuperando previsibilidad sobre la base de estrategias expresas y debidamente consensuadas referidas tanto al patrimonio natural y cultural, como al fortalecimiento de la identidad y a la reducción de riesgos ambientales y antrópicos para lograr territorios más seguros.

A partir de la determinación de estos tres objetivos, es posible desagregar un conjunto de estrategias específicas que se comportarán como andamiaje permanente a lo largo del proceso de elaboración del Modelo Deseado del Territorio. Se trata de estrategias interactivas que se retroalimentan, respondiendo en algunos casos a la concreción de más de un objetivo, los cuales se resumen en el siguiente cuadro:

OBJETIVOS	ESTRATEGIAS ESPECÍFICAS
1. Mejorar y sostener el crecimiento de la producción en forma equilibrada, mediante la construcción de Infraestructura y equipamiento.	<p>1.1 Contribuir al desarrollo territorial a nivel local y regional proveyendo la Infraestructura y el equipamiento socio-productivo.</p> <p>1.2 Mejorar la conectividad física interna regional mediante el desarrollo del sistema de transporte.</p> <p>1.3 Apoyar el desarrollo integral de las áreas rurales creando las condiciones necesarias para la mejora continua de su economía, la generación de nuevas actividades y la valorización de todos sus recursos.</p> <p>1.4 Mejorar la oferta y calidad de la infraestructura energética y de transporte de hidrocarburos.</p>
2. Garantizar el acceso de la población a los bienes y servicios básicos, promoviendo el desarrollo equitativo de las regiones y el arraigo de sus habitantes.	<p>2.1 Desarrollar mejoras cualitativas y cuantitativas de las redes de Infraestructura y saneamiento básico y parque habitacional.</p> <p>2.2 Promover un sistema urbano policéntrico, invirtiendo en las dotaciones de equipamiento (salud, educación, cultura, etc.) que apunten a su recalificación.</p> <p>2.3 Consolidar la accesibilidad, la conectividad y el proceso de descentralización de servicios.</p>
3. Contribuir a la valorización de nuestro patrimonio natural y cultural a través de una gestión integrada y responsable.	<p>3.1 Planificar y gestionar de manera Integrada y sustentable los recursos naturales y bienes culturales del territorio.</p> <p>3.2 Construir territorios más seguros a través de la reducción de los riesgos ambientales y antrópicos.</p>

Marco Metodológico

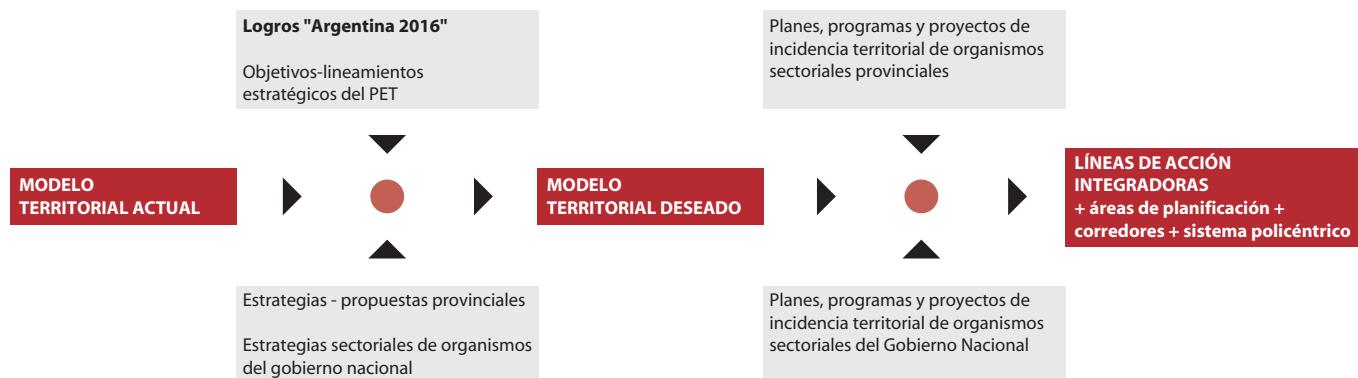
El Modelo Territorial Deseado del Territorio surge como respuesta superadora del Modelo Territorial Actual. Tal como se mencionó con anterioridad, su elaboración es en todos los casos el resultado de un proceso interactivo de evaluación de escenarios prospectivos, basado en el conocimiento producido durante la etapa de diagnóstico y orientado por objetivos políticos predeterminados. Dicho procedimiento es nutrido por la información primaria disponible –producida por organismos gubernamentales nacionales y provinciales–, y por el bagaje de conocimiento socialmente acumulado en cada materia y volcado en fuentes secundarias, con los que cuentan los equipos técnicos a los que se les encomienda la tarea.

En la síntesis que aquí se presenta, el valor agregado a este proceso es el de haberse alimentado en primer lugar del trabajo realizado conjuntamente con los equipos técnicos de cada provincia y de la valiosa información aportada por los mismos acerca de la realidad de cada microregión del país. Los análisis y propuestas provinciales contenidos en Capítulo IV del presente documento, así como el material volcado en el CD que acompaña esta publicación dan cuenta de la envergadura del trabajo realizado en este sentido y avala al mismo tiempo el proceso participativo implementado desde la convocatoria a la construcción del PET.

La colaboración de los equipos técnicos ministeriales, las consultas referentes a las problemáticas sectoriales y a las estrategias explícitas o en pleno proceso de gestación existentes en cada organismo, así como la información sobre la cartera de proyectos promovida en cada caso, permitió ponderar y corroborar los lineamientos de partida que se fueron consolidando sobre la marcha. Se tuvieron en cuenta las principales tendencias en cuanto a la expansión de actividades económicas, dinámica de la población y direcciones espaciales de crecimiento, obras de infraestructura, equipamiento y servicios proyectados, entre otras variables.

El gráfico adjunto expresa sintéticamente el proceso de trabajo realizado. Como puede observarse, a través del mismo se llega a la identificación de líneas de acción integradoras, las cuales espacializan geográficamente los tres objetivos fundamentales y los lineamientos determinados como premisas iniciales. Su propia denominación expresa una voluntad comprehensiva del accionar sobre el territorio, lo que es sinónimo de reconocer la naturaleza interactiva de los fenómenos que en el mismo suceden, y la forma en que se retroalimentan las iniciativas sectoriales. Esto, supone la superación de miradas fragmentarias que atentan contra la propia naturaleza del territorio.

PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



Alcance de la Presente Etapa

El **Modelo Deseado del Territorio** y las **líneas de acción** que en adelante se describen, constituyen el cumplimiento de una primera etapa de la iniciativa puesta en marcha por el **Gobierno Nacional**. La nueva configuración del país que en el modelo propuesto queda plasmada, expresa en gran medida la voluntad política que ha conducido la acción de gobierno hasta la fecha, sinónimo de la voluntad de desarrollo de un vigoroso país federal. En este marco, el presente documento tiene como vocación constituirse en una herramienta que, explicitando y transparentando dicha voluntad política, pueda comportarse como punto de referencia, como aporte para los procesos decisionales que se sucedan en adelante y/o para la articulación de la inversión pública y privada sectorial.

Ahora bien, por esta misma razón, los resultados alcanzados son exclusivamente de carácter orientativo y las iniciativas o propuestas concretas que se vuelcan en materia de dotación de infraestructuras,

expresan el criterio formado a lo largo del proceso de trabajo acerca de su importancia estratégica para la construcción de un nuevo modelo territorial. Se trata de la identificación del conjunto de acciones multisectoriales que permitirían incidir sobre las tendencias positivas o negativas que impone la actual organización del territorio, ya sea potenciándolas o interviniendo decididamente para su transformación.

Resta en adelante llevar a cabo una importante etapa de ajuste, profundización y ampliación de las propuestas, en un proceso de toma de decisiones a nivel nacional, regional, provincial y local, mediante el cual se pondere y priorice la magnitud de las demandas pendientes a lo largo y ancho del territorio. Asimismo, y sin eludir la responsabilidad prioritaria del Estado en la materia, este proceso deberá contar con la participación de organizaciones no gubernamentales, instituciones académicas, organizaciones empresariales y de la población en general, para llegar a constituirse en la expresión de un proyecto colectivo.

3.2 EL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

El Modelo Deseado del Territorio se asienta sobre cuatro ideas rectoras, las cuales, como se verá más adelante, tienen un estrecho correlato con líneas de acción integradoras que se proponen para alcanzarlo. Estas apuntan a la concreción futura de los siguientes esquemas or-

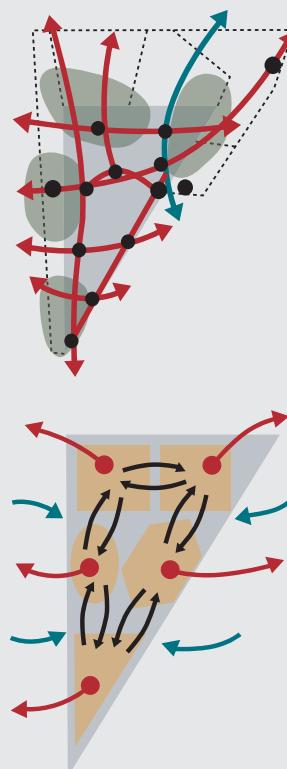
ganizacionales: **A. Esquema Integrado Nacional e Internacional;** **B. Esquema de Fortalecimiento y/o Reconversión Productiva; C. Esquema de Conectividad Interna; D. Esquema Policéntrico de Ciudades.**

3.2.1 IDEAS RECTORAS

A. Esquema Integrado Nacional e Internacional

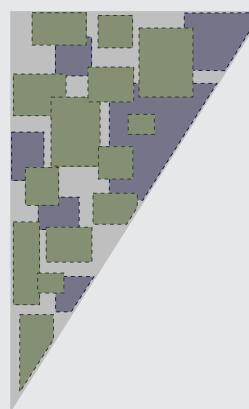
El proceso de internacionalización de la economía reemplaza al viejo paradigma de centro-periferia, y establece una nueva relación entre lo local y lo global, generando cambios ineludibles en la estructura productiva del país. La mayor expresión de este nuevo modelo es la creación del MERCOSUR, lo cual integra definitivamente a la Argentina a un territorio de mayor envergadura. Esta integración se viabiliza a través de la apertura de nuevos y mejores pasos fronterizos y la creación y consolidación de los corredores de integración, los cuales pueden ser definidos como áreas geográficas de dimensiones variables que se estructuran no por sus características naturales y demográficas, sino por su rol de articuladoras entre territorios a nivel internacional. Los mismos permiten el libre paso de productos y la colocación eficaz de la producción nacional en los mercados mundiales.

El aprovechamiento selectivo y estratégico del proceso de globalización proporciona un nuevo desafío y oportunidad para el sistema productivo nacional, en tanto aporta ventajas importantes para el posicionamiento de la economía en el circuito internacional. En efecto, la colocación de los distintos productos regionales en el exterior es viabilizada y agilizada por los corredores de transporte que atraviesan el territorio nacional y surgen espacios de integración transfronterizos con países limítrofes, que refuerzan los lazos comerciales entre regiones adyacentes.



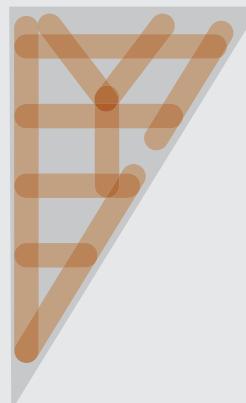
B. Esquema de Fortalecimiento y/o Reconversión Productiva

Para lograr el equilibrio del territorio nacional en lo que respecta a su dinámica económica, en primer lugar, se revalorizan nuevos núcleos productivos en las áreas menos desarrolladas rescatando sus potencialidades y sus capacidades humanas a través de planes y programas de desarrollo local y regional. Paralelamente y con el objeto de sostener la competitividad de las áreas más consolidadas, se resuelven los cuellos de botella en materia de infraestructuras que obstruyen su desempeño económico, así como los problemas estructurales, tanto funcionales como medioambientales, de los núcleos productivos tradicionales.



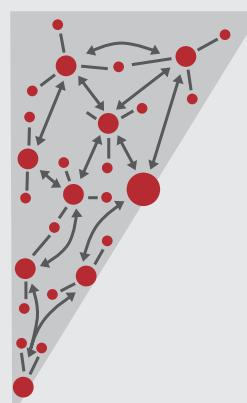
C. Esquema de Conectividad Interna

La configuración del territorio a través de nuevos ejes de articulación y desarrollo, que junto a los corredores radiocéntricos históricos y al surgimiento de incipientes corredores bioceánicos transversales, consolidan la conectividad interna del espacio nacional alcanzando a todos los núcleos productivos y permitiendo una eficiente comunicación de flujo de bienes, personas y servicios. La economía local y regional tiene, de esta forma, vías eficaces para la salida de sus productos hacia otras regiones del país o hacia el exterior, y la población accede a los bienes y servicios necesarios para garantizar una buena calidad de vida en un contexto de complementación e integración entre las distintas comunidades del territorio nacional.

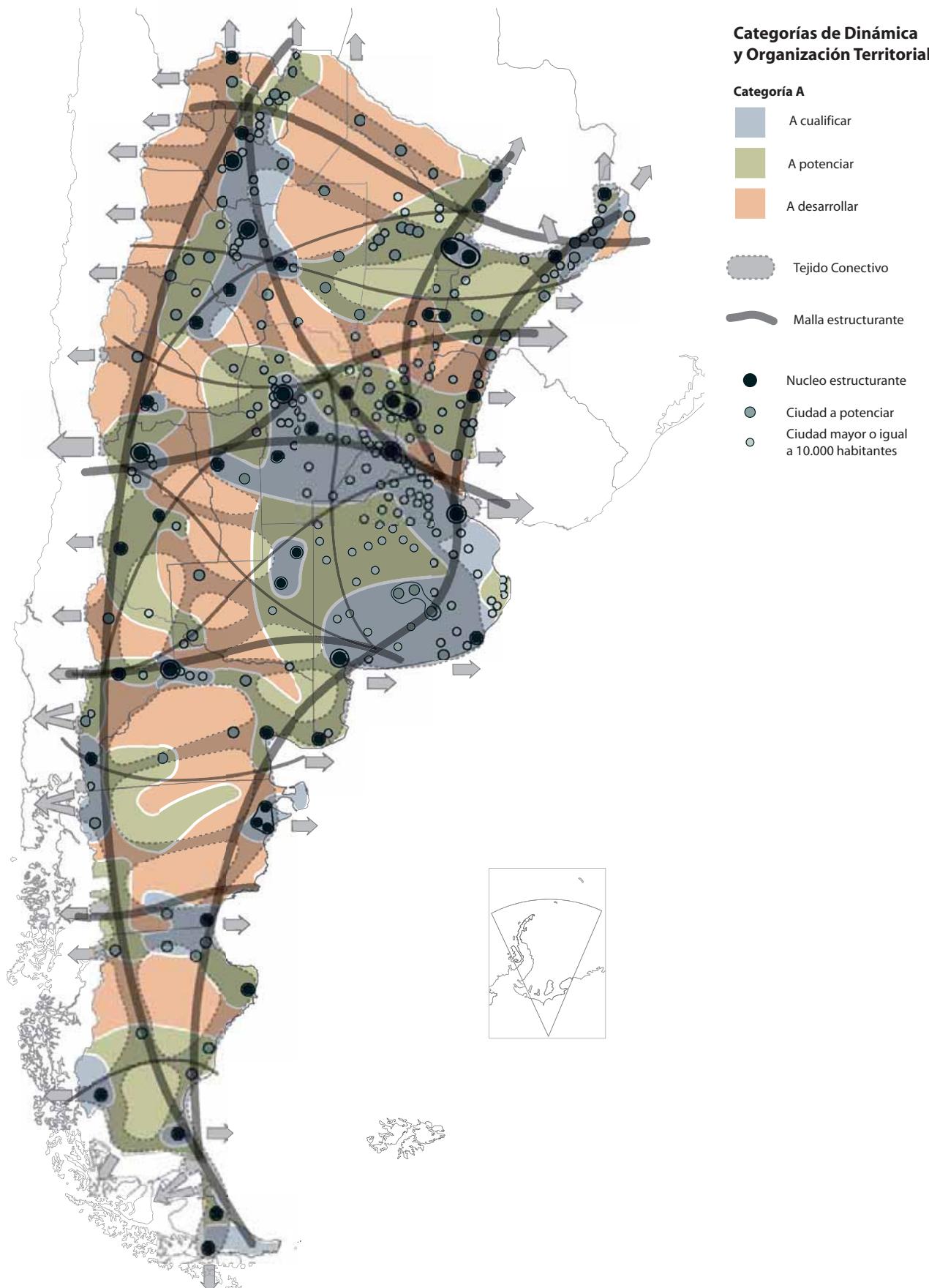


D. Esquema Policéntrico de Ciudades

La consolidación de nuevos núcleos productivos, junto a la reformulación de los corredores de transporte mediante la ejecución de infraestructuras, potencia la dinamización de ciertos centros de servicios locales y regionales. Esto, asociado a intervenciones dirigidas a su calificación –redes de servicios, equipamientos, parque habitacional, etc.– y a la generación de condiciones económicas regionales y urbanas adecuadas, posibilita la configuración de un sistema de ciudades policéntrico que estructura el territorio, ofreciendo oportunidades de progreso a la población y revirtiendo con ello los efectos adversos del proceso migratorio hacia las grandes ciudades. Los núcleos urbanos, contenidos en una malla interconectada, comportan distintas jerarquías y regulan el desarrollo local y regional, potenciando su equilibrio en términos de oferta de dotaciones, servicios y condiciones para la calidad de vida de sus habitantes, tanto rurales como urbanos.



MAPA DESEADO | MODELO SÍNTESIS



3.2.2 LÍNEAS DE ACCIÓN INTEGRADORAS

El Modelo expuesto expresa a grandes rasgos la impronta que tendrían las ideas rectoras en el territorio nacional. Estas ilustran las líneas de acción a desarrollar en el corto y mediano plazo, con el objeto de alcanzar una organización territorial más equilibrada, superadora de la histórica radiocéntrica y capaz de proveer oportunidades de inclusión social a todos sus habitantes.

De la comparación del mismo con el que refleja la estructura actual del territorio, se puede observar con claridad los nuevos rasgos mencionados: un país interiormente conectado en todas sus direcciones, en el que se modera la primacía de los corredores hoy más relevantes, y con francas vinculaciones con los países vecinos; un sistema de ciudades policéntrico y jerarquizado, que estructura y fortalece las regiones hoy despobladas y como sustrato de ambos, una clasificación de áreas de intervención que, basada en los déficit y potencialidades de cada una, determinarán las diferentes acciones a implementar.

Las líneas de acción recogen el universo de iniciativas y proyectos que han sido detectados durante el proceso de planificación, promovidos por las distintas fuentes consignadas. Estos corresponden a acciones de diversa naturaleza según las regiones o microregiones del país a las que están dirigidos, y al mismo tiempo pueden agruparse según el objeto al que se dirige la intervención propuesta. **El Modelo Deseado comprende las siguientes líneas de acción integradoras:**

- A. Áreas de Intervención: a cualificar, a desarrollar y a potenciar.**
- B. Corredores de conectividad que articulan el territorio.**
- C. Sistema Policéntrico de Núcleos Urbanos.**

A. ÁREAS DE INTERVENCIÓN



Se clasifica el territorio nacional según tres categorías –a cualificar, a desarrollar y a potenciar–, las cuales se distinguen por el tipo de acciones que se necesita promover en cada una. Estas surgen del conocimiento de su dinámica actual, relacionado con una interpretación de sus potencialidades de desarrollo en el contexto regional y las tendencias que evidencian de no mediar una política pública determinada. Se trata de la identificación de los lineamientos que deberían sustentar futuros procesos particularizados de planeamiento regional, que devengan en programas de intervención concretos, con su correspondiente compromiso presupuestario.

Cabe aclarar que esta división es una primera aproximación a la caracterización de las diversas áreas que componen el territorio nacional. La complejidad de relaciones sociales, económicas, políticas y espaciales que se da en el interior de las mismas, dificulta la homogeneización de sus dinámicas territoriales. Por tanto, la división propuesta tiene el objetivo de mostrar un primer nivel de diferenciación de dichas áreas,

a los fines de discutir la necesidad de establecer intervenciones específicas en cada una de ellas.

A.1. Áreas a cualificar

Son las áreas más dinámicas, con economías competitivas e insertas en el mercado internacional y con un medio construido de buen grado de consolidación, que tienen por vocación sostener su rol como generadoras de riqueza. Para ello necesitan adecuar sus infraestructuras y equipamientos a las demandas presentes y futuras, así como mitigar los impactos ambientales negativos que acarrea el crecimiento sin planificación.

Corresponden en términos generales a las agrupadas en el Modelo Actual del Territorio dentro de la Categoría A. En ellas habita la mayoría de la población del país; tienen una amplia cobertura de infraestructuras y servicios; concentran las economías más diversificadas y están estructuradas por subsistemas urbanos de diverso rango. Estos mismos atributos explican las potencialidades y los riesgos a los que están sometidas: se comportan como atractoras de inversiones y, por ende, de población –dadas las ventajas que aporta la consolidación de economías de aglomeración, servicios y dotaciones para la producción–, hecho que alimenta la demanda de suelo y presiona sobre la capacidad de la oferta existente, provocando conflictos ambientales que deterioran la calidad del medio natural y antrópico. Las consecuencias más palpables de esta dinámica son la congestión de la red vial en los tramos más solicitados; la contaminación de los recursos hídricos; los conflictos de usos del suelo a los que se asocia el fenómeno del crecimiento de la renta especulativa; el déficit habitacional y de redes de agua y cloacas y la concentración de la demanda energética, entre otros.

Dentro de esta categoría se encuentran las zonas más desarrolladas de la Pampa Húmeda, asociadas a los corredores de transporte más dinámicos –sur de Córdoba, sur de Santa Fe, nordeste de La Pampa y norte y este de la provincia de Buenos Aires–, el sistema de valles del NOA, el oasis del riego de Mendoza, las microregiones litorales del NEA y los principales enclaves patagónicos concentradores de su población y actividad económica. Se sitúan a su vez dentro de las mismas las principales ciudades del país y los aglomerados o conurbaciones que componen la Capital Federal y las capitales provinciales, así como las principales ciudades patagónicas que estructuran su amplio territorio.

En lo que respecta a dotaciones de infraestructura, estas zonas requieren intervenciones que apuntan a adecuar el stock de capital construido que poseen, como por ejemplo, la refuncionalización de los sistemas portuarios y de sus redes de acceso; la ampliación de capacidad en los tramos saturados del sistema vial; intervenciones puntuales en lo que respecta a distribución de energía eléctrica. Asimismo requieren de la consolidación de modernos centros de transferencia de transporte que garanticen la articulación entre modos, superando la fragmentación que dificulta la eficiencia del sistema tanto en lo concerniente a cargas como a pasajeros.

La presencia de un importante sistema de ciudades, determina que en estas zonas tenga particular importancia el fortalecimiento del planeamiento urbano como herramienta de previsibilidad y formación de consenso, con el objetivo de garantizar su sostenibilidad futura. La concientización respecto de la necesidad de regulación del uso del suelo y la consecuente

orientación de la inversión pública y privada en materia de emprendimientos e inversión en infraestructura, constituye un elemento fundamental para garantizar un desarrollo urbano sostenible. Esto es, que atienda a la mitigación de los impactos ambientales negativos y a los procesos de segregación socio-espacial que se suscitan en las grandes ciudades.

A. 2. Áreas a potenciar

Comprenden áreas con cierto dinamismo, en base a actividades pioneras que aún no han alcanzado niveles altos de consolidación. La situación tiene origen generalmente en dos factores relacionados entre sí: el bajo nivel de diversificación de la actividad principal y el insuficiente desarrollo del soporte físico construido, sobre todo en aquellos casos de crecimiento reciente de la actividad predominante. Constituyen este grupo un conjunto de áreas de diversas características, pero que tienen en común el hecho de poseer recursos naturales y/o particularidades de tipo ambiental, cultural o paisajística no suficientemente explotados o que han alcanzado un techo en su desarrollo por la debilidad de su dotación de infraestructura y equipamiento. Al mismo tiempo, cada una de ellas reconoce fortalezas y debilidades que deberían orientar las políticas públicas específicas para su puesta en valor, con el objeto de que los atributos con los que cuentan puedan motorizar el desarrollo de las comunidades que en ella habitan o las de su área de influencia. Se distinguen entre estas:

- La zona cordillerana cuyana, donde el recurso hídrico, petrolero y minero es un potencial que está aún sub-explotado.
- Los valles productivos catamarqueños, fuera de la Capital, que cuentan con recursos naturales para la actividad agrícola pero requieren la refuncionalización de su sistema de riego y el mejoramiento de la infraestructura social.
- Los oasis de riego del Río Colorado en las proximidades de la ciudad de 25 de Mayo en la provincia de La Pampa y Catriel en la provincia de Río Negro, al oeste, y Conesa y Río Colorado, al este, donde con obras de diversa envergadura podría lograrse la extensión de la superficie actual de regadío.
- El área de llanura pampeana al noroeste de Buenos Aires, seriamente afectada por la problemática hídrica de la cuenca del Salado y que recuperaría su valor productivo con la ejecución definitiva del plan integral de manejo a implementar conjuntamente en el sur de Santa Fe, de Córdoba y noroeste de la provincia de Buenos Aires.
- El centro chaqueño –incipiente desarrollo agroindustrial limitado por falta de infraestructura– y centro-este santiagueño –área agrícola-ganadero-forestal con atraso en su desarrollo en proceso de reconversión a la agricultura– que con mayor disponibilidad de energía, entre otras dotaciones, se encontrarían en condiciones de agregar valor a su producción.
- Áreas con un valor paisajístico excepcional, con gran potencial para la actividad turística, pero con un relativamente bajo desarrollo del sector, tales como: la zona norte de Neuquén donde se encuentran las termas de Copahue y Caviahue; el noroeste de Córdoba corredor Dean Funes-Cruz del Eje-Jesús María y la Laguna Mar Chiquita zona de escaso desarrollo (con situación social y económica baja); los Esteros del Iberá en la provincia de Corrientes; Los Antiguos en Santa Cruz, las Termas de Río Hondo en Santiago del Estero, las Cataratas del Iguazú en Misiones (con menor aprovechamiento del lado argentino por falta de infraestructura turística), la Quebrada de Humahuaca en Jujuy y la Ruta de los Dinosaurios –integrada por Sierra de las Quijadas (San Luis), Ischigualasto (San Juan) y Talampaya (La Rioja)–.
- El caso singular de Ushuaia en la provincia de Tierra del Fuego, cuya localización estratégica la convierte en “puerta principal” de

acceso a la Antártida, con inmejorables condiciones como prestadora de servicios de las bases científicas y militares ubicadas en esta última: su distancia a solo 1.000 Km de la península antártica, supone una ventaja comparativa en términos de costos de transporte respecto de otros centros prestadores más alejados.

La particularidad y diversidad en términos de oportunidades que presentan cada una de estas áreas, supone también la necesidad de intervenciones diferenciadas por sector y envergadura. Los programas de inversión para cada caso, deberían definirse a partir de la elaboración de planes de desarrollo también particularizados, y de carácter multisectorial.

Por otro lado pueden identificarse, ciertas microregiones que se caracterizan por la necesidad de encaminar programas de reconversión de su base económica actual, localizadas tanto en las áreas a cualificar, potenciar o desarrollar. Se trata fundamentalmente de aquellas cuya economía se asienta en la explotación de los recursos hidrocarburíferos, recursos no renovables con perspectiva de agotamiento a corto o mediano plazo. Comparten esta situación una serie de localidades de las provincias patagónicas, como las situadas en el golfo San Jorge pertenecientes a las provincias de Chubut y Santa Cruz, o las cuencas petroleras de las provincias de Tierra del Fuego y Neuquén. En todos los casos mencionados existen en la actualidad y con diverso grado de implementación, iniciativas que promueven la explotación de recursos energéticos alternativos y/o la diversificación productiva, con una fuerte impronta de la actividad turística. A pesar del ello, y dada la implicancia para el futuro local que supone la expectativa de agotamiento del recurso petrolífero, resulta de gran importancia fortalecerlas desde el estado nacional, en paralelo a las políticas de ampliación de fuentes energéticas que ya se han puesto en marcha.

A.3. Áreas a desarrollar

Se trata de las áreas actualmente más rezagadas y menos pobladas del país, las cuales se corresponden en términos generales con las zonas agrupadas en el Modelo Actual dentro de la categoría C. Cabe sin embargo destacar la diferencia relativa que estas comportan en términos de densidad de habitantes por Km², aun siendo las menos pobladas de sus respectivas provincias: la estepa patagónica cuenta con muchos menos habitantes que las regiones menos pobladas del nordeste y norte argentino, como la Puna, gran parte de Santiago del Estero, la selva chaqueña-formoseña y los inter oasis cuyanos. Esta diferencia resulta sustancial a la hora de definir políticas públicas específicas y evaluar los proyectos de inversión.

El tipo de acción que se propone para estas zonas, básicamente rurales, caracterizadas por la presencia de grandes estancias en el sur y pequeños grupos de asentamientos dispersos en el norte, apunta a promover el desarrollo económico y social, haciendo eje en sus potencialidades ambientales y humanas. Se trata de apoyar o transformar la base productiva de su economía, fomentando su diversificación y afirmando paralelamente la cultura y la identidad local. Ejemplo de ello pueden ser la promoción de emprendimientos que estimulen las organizaciones asociativas, basados en el reconocimiento de nichos de mercado a nivel nacional e internacional, o de actividades asociadas al sector turístico, como la hotelería o la valorización de las artesanías u otras actividades locales, entre otros. Todo ello deberá estar asociado a programas de incentivo y asistencia continua, habida cuenta de los déficit que soportaron históricamente sus habitantes en materia educativa.

En lo que respecta a sus dotaciones de infraestructura, el hecho común

identificado en estas zonas es la carencia de redes y servicios básicos –agua, energía y accesibilidad– como factor limitante de su crecimiento y desarrollo. Los ejes que deberían conducir la inversión pública en las mismas son en consecuencia la provisión de energía, abastecimiento y administración del agua, el mejoramiento de los caminos rurales, así como el fortalecimiento de los centros de servicios locales y regionales o la creación de otros en áreas de aislamiento extremo.

El **agua** como recurso natural resulta imprescindible para el desarrollo y son numerosas las provincias donde este recurso resulta escaso. Se necesita optimizar el funcionamiento de las dotaciones existentes y ampliar o construir obras nuevas, ya sean estas de captación, de retención, de conducción, o de mantenimiento, todo ello en el marco de una gestión integrada del recurso a nivel regional. Hay que destacar que se trata de obras de suministro de agua tanto para riego como para consumo humano –lo que incidiría directamente sobre la productividad y la salud de la población–, así como intervenciones que apuntan al crecimiento del recurso energético, como es el caso de diques o represas.

Ejemplos significativos al respecto son los requerimientos de las provincias de Neuquén, Río Negro y La Pampa, que proponen nuevas obras u optimizar las existentes para aumentar las áreas de riego e incrementar sensiblemente la producción agropecuaria. O el caso de la provincia de Santiago del Estero, donde se plantea que mediante la ejecución de nuevas obras y manteniendo la misma superficie productiva, se podría duplicar la cantidad de cabezas de ganado existente en la actualidad.

El abastecimiento de **energía** también resulta imprescindible como sustento del crecimiento y desarrollo territorial, siendo varias las áreas del país donde la cobertura es deficiente o inexistente. En estos casos, el déficit o ausencia de este servicio impide la radicación de nuevas industrias o la ampliación de las existentes, obstruyendo la transformación de la materia prima o la incorporación de valor agregado a la producción, así como la alimentación de bombas de extracción de agua potable para consumo humano.

En estas áreas se necesita promover dos estrategias de acción paralelas: la extensión de los gasoductos y la ampliación de las redes de abastecimiento –tanto para el uso domiciliario como industrial–, y al mismo tiempo la puesta en marcha de programas de electrificación rural basados en la implementación de formas de energía alternativas, con inversiones relativas de menor envergadura, que sin embargo puedan dar respuesta a porciones significativas de la demanda vacante.

La **accesibilidad** es condición fundamental para garantizar la integración y el crecimiento de toda microregión. Esta es necesaria para poder extraer su producción hacia los mercados de destino y para viabilizar el intercambio del conjunto de bienes y servicios que necesita su población para alcanzar una calidad de vida digna.

El mejoramiento de los caminos rurales es un factor de gran incidencia para la competitividad de las economías locales, en la medida en que el transporte repercute directamente sobre la cadena de costos de cada producto. El aislamiento al que se ven sometidas amplias zonas rurales por la intransitabilidad de sus caminos en períodos de lluvia, por ejemplo, penaliza seriamente su capacidad productiva. Esta situación repercute asimismo en las posibilidades de acceso de la población a los centros de servicios educativos y sanitarios, hecho que incide directamente sobre sus condiciones sociales.

Se considera prioritario por tanto, implementar programas de mejo-

ramiento de los **caminos rurales** y de las dotaciones generales de los centros de servicios –vivienda, escuelas, centros de salud, entre otros– para que sostengan el crecimiento y el arraigo de la población.

Desde el punto de vista **ambiental** en estas zonas, en general frágiles, se debe tener un especial cuidado a las restricciones del medio para evitar consecuencias como la deforestación y desertificación. Se requiere para ello medidas no estructurales como los planes de ordenamiento para controlar el uso de la tierra, evitar su mala utilización como el sobrepastoreo, y monocultivos, entre otras. Resulta prioritario, en consecuencia, promover planes que alienten a la diversificación productiva, sin que ello implique afectar la sustentabilidad de los recursos naturales.

B. CORREDORES DE CONECTIVIDAD



El patrón espacial de la red de los corredores de conectividad en la Argentina presenta como característica más relevante la existencia de unas pocas áreas en las que se concentran los flujos de cargas y pasajeros y, como consecuencia, el aislamiento de una gran parte del territorio nacional respecto de la dinámica de dichos corredores.

Frente a esta configuración, podrían plantearse dos alternativas de intervención en materia de infraestructura. Una de ellas consistiría en reforzar las dotaciones en los corredores más congestionados mediante inversiones tales como la ampliación de capacidad de la red vial; ejecución de centros de transferencia intermodal; mejoras en el sistema portuario, entre otras. La segunda alternativa implicaría la modificación de la configuración actual del sistema de corredores a partir de inversiones basadas en el diseño de una nueva red. La primera opción permitiría mejorar los problemas de congestión y contribuir a una mayor eficiencia económica en el corto y/o mediano plazo, pero al mismo tiempo implicaría convalidar la configuración actual del sistema –con un riesgo importante de trasladar hacia adelante nuevos problemas de congestión–, profundizando las inequidades territoriales existentes. La segunda opción es la más efectiva a largo plazo pero presenta como principal limitación la dificultad de prever los escenarios territoriales resultantes del diseño previsto.

Un corredor es un espacio geográfico sobre el cual se distribuyen flujos de pasajeros y cargas a partir de la dotación de infraestructura específica que este contiene. Estos flujos establecen una relación biunívoca con el territorio que atraviesan, modificándolo y a la vez siendo modificados por éste, otorgando a cada corredor su dinámica característica. Asimismo, cada corredor se articula con el resto y es precisamente la interacción entre las dinámicas respectivas la que confiere a todo el sistema su singularidad. En ese sentido, la inversión en infraestructura para crear un corredor alternativo no asegura necesariamente la atracción de flujos sobre el mismo. Existen factores sociales y económicos –dotación de servicios existentes, orígenes y destinos de las cargas que se quiere atraer, asentamientos humanos que interconecta, entre otros–, que inciden en el éxito o fracaso de ese objetivo. Adicionalmente, la modificación de un corredor altera el comportamiento del resto del sistema y

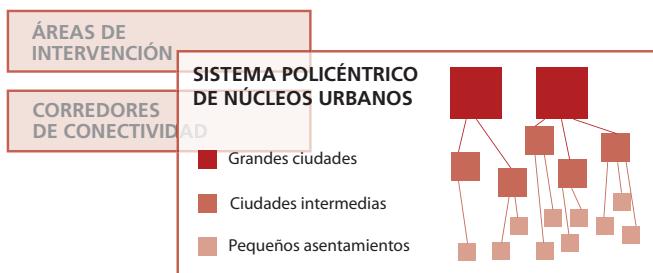
dicha alteración impacta sobre la dinámica del primero, dando inicio a un proceso recursivo difícil de prever en esta etapa. En base a estas consideraciones se propone como estrategia de intervención una combinatoria de ambas alternativas. Esto es, reforzar las dotaciones existentes, descongestionando los tramos más solicitados y articular áreas del territorio nacional hoy desconectadas del sistema principal. **El esquema propuesto plantea ejes de conectividad necesarios para articular territorios aislados y paralelamente intervenciones específicas sobre los corredores con mayor intensidad de ocupación que apunten a mejorar su eficiencia.** Se alienta así la interacción entre territorios y corredores, propendiendo no solamente a la eficiencia en los flujos de bienes y pasajeros, sino también a la mejora de las condiciones socioeconómicas de la población que reside en los mismos.

Se determinan así, sin una estricta definición geográfica y más allá de su grado de consolidación en la actualidad, los corredores de conectividad que el territorio argentino requiere para su articulación interna y regional. Estos se comportarían a su vez como ejes de desarrollo potencial y estructuradores de los territorios que atraviesan, superando la histórica configuración radiocéntrica de nuestro territorio: en sentido norte-sur, el eje cordillerano entre la provincia de Jujuy y Tierra del Fuego, que complementa el sistema de corredores fuertemente consolidado que discurre desde el litoral Atlántico Sur, ramificándose hacia el NOA y el NEA en la región pampeana. Y en sentido este-oeste, el corredor central se complementa con nuevos ejes al norte y al sur, que expresan la imperiosa necesidad –refrendada por los requerimientos de todos los gobiernos provinciales involucrados– de integrar el territorio y facilitar su articulación con los mercados regionales nacionales e internacionales.

Cabe aclarar que la abstracción con la que se representan estos ejes, apunta a expresar un lineamiento, y no una definición física, hecho que se fundamenta en el reconocimiento de la aleatoriedad y la complejidad de los fenómenos propios de la dinámica territorial. En ese sentido, así como resulta claro asociar por ejemplo el eje cordillerano a la RN 40 y sus infraestructuras complementarias, el criterio no es directamente trasladable a la franja norte del país. En ese caso las posibilidades de configuración de corredores transversales son múltiples y estos por ejemplo, podrían concretarse en ciertos tramos de modo mallado, articulando sistemas de centros preexistentes produciendo sinergias altamente positivas para las regiones involucradas.

El Modelo Deseado establece por tanto los lineamientos de un sistema futuro, cuya configuración última escapa al alcance de la presente etapa de trabajo y cuya concreción dependerá del proceso de inversión pública y privada que se promueva en adelante en consenso entre el Gobierno Nacional y los respectivos Gobiernos provinciales.

C. SISTEMA POLICÉNTRICO DE NÚCLEOS URBANOS



La determinación de esta línea de acción supone comprender al territorio ya no en términos de áreas y corredores sino como la combinación de ambas dimensiones de análisis: como sistema de asentamientos hu-

manos. La premisa subyacente es que todos los habitantes del país deben tener adecuada accesibilidad a los recursos tecnológicos, culturales y servicios sociales e institucionales, que históricamente se han concentrado en las grandes ciudades y capitales provinciales. Para lograr una adecuada distribución territorial de este tipo de dotaciones –esenciales a la equidad regional y a la difusión de innovaciones– es necesario contar con un sistema urbano policéntrico y equilibrado, que fortalezca las ciudades intermedias que articulan el sistema nacional y que en las últimas décadas muestran una alentadora tendencia de crecimiento.

Tal como se precisó oportunamente,¹ el 89,3% de la población nacional de la Argentina es urbana, siendo la disparidad de su distribución espacial su rasgo más característico. La Región Pampeana –en particular el corredor Rosario-La Plata– registra la mayor concentración de asentamientos, con un 61% de la población total del país; el NOA, la región Cuyo, el NEA y el Alto Valle del Río Negro componen el segundo, tercer, cuarto y quinto agrupamiento en rango de magnitud, concentrando respectivamente el 8%, 5%, 3% y 2% de la población nacional. Y por último, la Región Patagónica –exceptuado el Alto Valle suma cerca del 6% de la población, caracterizándose por su baja densidad de ocupación promedio.

En cuanto a la estructuración interna de estos subsistemas, las diferencias son también significativas: mientras la región pampeana reconoce una organización tramada, con múltiples centros de diversa jerarquía, que articulan el territorio más allá del protagonismo de las grandes aglomeraciones que contiene, los subsistemas de ciudades del NEA, NOA y Cuyo, componen incipientes estructuras policéntricas, con débil conectividad entre sí y con enormes diferencias entre las ciudades capitales y los demás centros regionales, en lo que respecta a la oferta de dotaciones de todo tipo. Esta situación se agrava en la región patagónica –desde el Río Colorado hasta Tierra del Fuego–, en la que la población se concentra en la zona de valles andinos y la costa Atlántica, constituyendo “islas urbanizadas” rodeadas de grandes territorios con población rural dispersa.

Cabe recordar asimismo, que un 50% de la población urbana del país –17.972.359 habitantes– reside en 6 grandes ciudades o aglomerados² y aproximadamente un 32% –11.883.351– reside en 273 ciudades intermedias, consideradas estas en un amplio rango que va desde los 10.000 hasta los 500.000 habitantes. Tal como se aclaró oportunamente, el apelativo “intermedias” con el que se denomina a estas ciudades no responde a rigor estadístico alguno, sino que remite a la vocación de las mismas: más allá de su tamaño y en orden a su emplazamiento estratégico, articulan el territorio “intermediando” entre asentamientos de distinto rango –rurales o urbanos–, y entre las diversas actividades y flujos que en este se despliegan.

Consolidar un sistema policéntrico de ciudades, apunta a revertir los rasgos descriptos, equilibrando la oferta de dotaciones y servicios del territorio, con un doble objetivo: garantizar el arraigo de la población en su lugar de origen, proveyendo condiciones para su reproducción con una calidad de vida digna y ofrecer condiciones atractivas para el desarrollo de las actividades productivas generadoras de empleo local y regional. Lograr que se desarrolle a lo ancho del territorio nacional una red de centros interme-

1 Ver Capítulo II – Modelo Actual del Territorio – Punto 2.4 Caracterización del Medio Construido.

2 Se ha considerado la población de los siguientes aglomerados: Región Metropolitana de Buenos Aires, Gran Córdoba, Gran Rosario, Gran Mendoza, Gran San Miguel de Tucumán y Gran Mar del Plata.

dios que complementen a las ciudades principales en lo que respecta a las ofertas de salud, educación, vivienda, recreación, servicios institucionales y financieros, etc., resulta fundamental para ofrecer a los habitantes del país posibilidades equitativas de desarrollo económico y social, fortaleciendo su identidad y desalentando en paralelo la migración a las grandes aglomeraciones. Es así que en este sistema se destacan no sólo segundas y tercera ciudades provinciales, sino también otros centros regionales y de servicios que equilibran y articulan el territorio.

Este desafío tiene lugar en un contexto global en el que las ciudades han cobrado un valor significativo como administradoras y promotoras del desarrollo. La descentralización de los poderes y las finanzas desde el nivel central hacia las ciudades, la profundización de una economía de servicios, la progresiva importancia de su rol como nodos de transporte y de transferencia intermodal, las transformaciones hacia su interior provocadas por la revolución tecnológica –convirtiendo, por ejemplo, servicios no transables en transables o creando nuevos sectores económicos–, son algunas de las manifestaciones más significativas. Asimismo, siendo la cohesión socioeconómica de los territorios un aspecto clave para el desarrollo en el marco del proceso de integración de mercados y habida cuenta del elevado nivel de urbanización de la Argentina, resulta fundamental implementar políticas públicas que apunten a elevar el desempeño de las ciudades como motores de dicho desarrollo. Ciudades con vocación de complementación y solidaridad territorial, con capacidad para competir en los mercados internacionales y proveedoras de equidad social en un marco de sostenibilidad ambiental.

En lo que respecta a inversiones en infraestructura y equipamiento, las necesidades de las ciudades se diferencian en orden a la problemática que les confiere su dimensión y complejidad. **El refuerzo de las ciudades intermedias** requiere, fundamentalmente, inversión en vivienda y equipamiento urbano – educativo, sanitario y social– que contribuyan a retener a la población mejorando su hábitat y/o atraer nueva, mediante políticas migratorias específicas, en el marco de programas de incentivo a la producción. Asimismo, requieren mejoras generalizadas en el sistema de comunicaciones y de transporte en todos sus modos. Dentro de esta línea de acción pueden ubicarse también los nuevos centros urbanos que algunas provincias proponen desarrollar con el objeto de reequilibrar el sistema de asentamientos de su territorio, tales como la ciudad de Casa de Piedra en la provincia de La Pampa o las nuevas urbanizaciones de Tucu Tucu y Palavecini, en la provincia de Santa Cruz, y el proyecto Pioneros del siglo XXI, en la provincia de San Luis.

En cuanto a las grandes ciudades, su condición histórica de atractoras de migraciones con el consecuente crecimiento de sus periferias, las convierte en grandes demandantes de todo tipo de servicios básicos: soluciones habitacionales para erradicar las viviendas precarias; extensión sistemática de redes de agua y saneamiento y dotaciones sanitarias y educativas. Paralelamente, el crecimiento y transformación de su dinámica económica exige intervenciones de adecuación de sus infraestructuras productivas a los requerimientos contemporáneos en sectores tales como transporte, comunicaciones y energía, entre otros. Además se presentan nuevos desafíos de gestión en problemáticas

tales como la de la movilidad, la disposición de residuos y la preservación del medioambiente. Estos son algunos de los rasgos derivados de las características del actual proceso de urbanización, el cual explica sus demandas dominantes.

El impacto de las nuevas tendencias en lo que respecta a flujos de bienes, personas e información, modifica el sistema de asentamientos humanos acentuando fenómenos que impactan en su organización y gestión: metropolización y conurbación de carácter interjurisdiccional; crecimiento expansivo y descontrolado de las periferias urbanas; presencia de sistemas urbanos interprovinciales y transnacionales; impacto de los asentamientos humanos sobre los ecosistemas; incremento del riesgo y la vulnerabilidad ambiental, etc., constituyen fenómenos emergentes del mencionado proceso. **Esto plantea nuevos desafíos en materia de ordenamiento territorial y exige la aplicación de herramientas adecuadas –Planes Estratégicos y de Ordenamiento, Evaluación Ambiental y Previsión de Riesgo y Vulnerabilidad Ambiental, etc.–, que complementen y enriquezcan los esquemas de gestión tradicionales.** Resulta imprescindible construir instancias institucionales que sean capaces de contener estas nuevas realidades, alejando la formulación de políticas públicas que respondan a una mirada estratégica del territorio. Políticas basadas en acuerdos entre todos los niveles de gobierno, en la medida en que involucran el tratamiento de aspectos sectoriales que exceden las competencias de los gobiernos locales.

Es de considerar a este respecto, que si bien buena parte de las ciudades del territorio nacional ya han puesto en marcha procesos de planificación que atienden a las problemáticas mencionadas, existe un amplio universo de ciudades de diverso rango que no cuentan con planes de ordenamiento actualizados o carecen directamente de los mismos, teniendo simplemente como regulación algunas normas aisladas de edificación y zonificación. Y que este hecho, enmarcado en la presión sobre el suelo que ejerce la actual dinámica de crecimiento de la economía del país, hace perentoria la necesidad de encararlos con el objeto de potenciar las oportunidades y mitigar los riesgos que dicha dinámica conlleva, si no es conducida desde el sector público en base a los intereses de las mayoría.

En cuanto a la distribución y jerarquías del sistema de ciudades argentinas, tanto el gráfico síntesis del Modelo Deseado como los correspondientes a iniciativas y programas de inversión de la sección siguiente representan una categorización preliminar que distingue nodos estructurantes del territorio, así como núcleos a potenciar como centros de servicios regionales. Tal como se aclaró oportunamente en el caso de los corredores – ejes de desarrollo, las representaciones no suponen determinaciones, sino que son la expresión preliminar de una estrategia y su consecuente impacto territorial. Los criterios con los que se han seleccionado las ciudades responden a variables múltiples, tales como: importancia regional actual y tendencial; dinámica demográfica; oportunidad de desarrollo que aportaría la concreción de nuevos ejes de conectividad; entre otros, todo ello compatibilizado con las iniciativas que cada provincia ha planteado para sus respectivos territorios.

3.3 PRINCIPALES INICIATIVAS Y PROYECTOS DE IMPACTO REGIONAL

Con el objetivo de facilitar la descripción de las iniciativas y la nueva dinámica territorial en la que se enmarcarían, se ha dividido el territorio en tres franjas: Norte, Centro y Sur. Se trata de una división

simplemente expositiva que no responde a ningún criterio de regionalización específico y que se ve integrada en el plano de la totalidad del país que se adjunta al finalizar el presente apartado.

3.3.1 FRANJA NORTE

Dinámica territorial e iniciativas de inversión

Representa la porción del territorio nacional con condiciones más desfavorables en términos socioeconómicos, y por lo tanto, con mayor requerimiento de inversión en materia de infraestructura básica y de apoyo a la producción. A partir de las intervenciones propuestas, y desplegándose sobre el territorio las medidas económicas y las políticas educativas y de salud adecuadas para promover su desarrollo integral, sería posible la conformación de un nuevo escenario en esta región.

La base económica existente podría ser fortalecida e incluso diversificada a partir de las obras energéticas, el mejoramiento de las vías de comunicación y centros de transferencia propuestos. Tales acciones permitirían mejorar la conectividad regional, reduciendo costos y optimizando la dinámica productiva regional que puede generarse en contextos macroeconómicos favorables como el presente. Paralelamente, las obras de saneamiento básico propuestas por las provincias de la región, junto con la construcción de viviendas y equipamiento social, complementarían los requerimientos de esta porción del territorio para mejorar el hábitat.

En la Franja Norte la infraestructura de transporte planteada permitiría fundamentalmente desarrollar los movimientos de cargas y pasajeros en el sentido transversal del país, consolidando el corredor bioceánico norte. La conexión entre los corredores A y B podría concretarse a partir de la repavimentación de la RN 81 (en ejecución), en la provincia de Formosa, el acondicionamiento de los tramos indicados del ferrocarril Gral. Belgrano y la reconstrucción, repavimentación y ensanche de la RN 16 que atraviesa el centro de la provincia del Chaco. Una conexión adicional entre estos corredores en

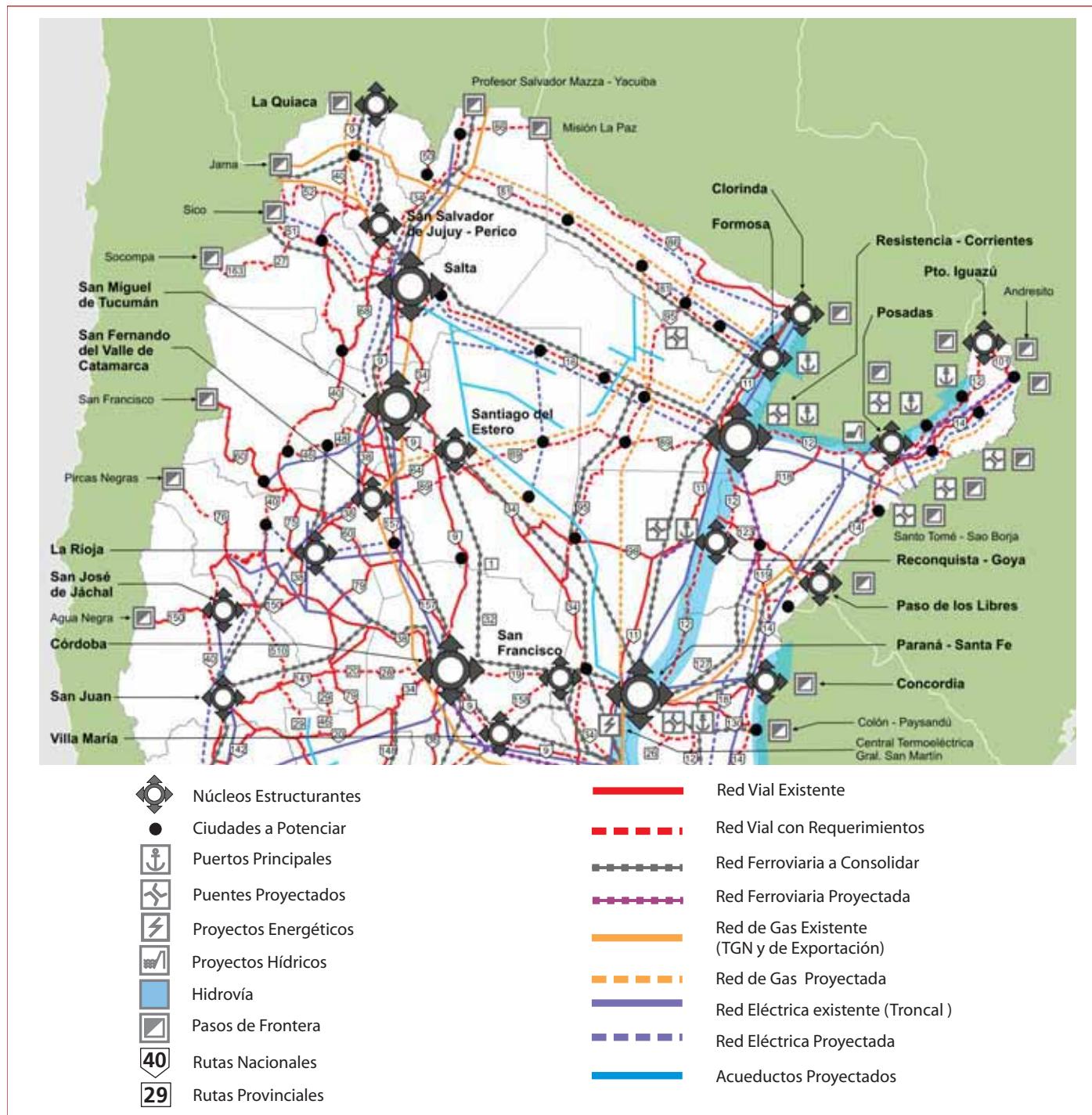
dirección hacia Cuyo y el centro del territorio nacional se establecería a partir de la pavimentación de la RN 89 hasta Frías.

La prolongación del corredor bioceánico norte vinculando la totalidad del Norte Grande (conexión corredores A, B y C) surgiría fundamentalmente a partir de la ampliación de la capacidad de la RN12 y de la mejora en el mantenimiento del puente San Roque González (Posadas - Encarnación). Estas obras viales se complementarían con obras en el puerto de Santa Ana, la refuncionalización del puerto Eldorado, el balizamiento y señalización del tramo de la hidrovía del Alto Paraná y el proyecto de la ferrovía Posadas - Bernardo de Irigoyen.

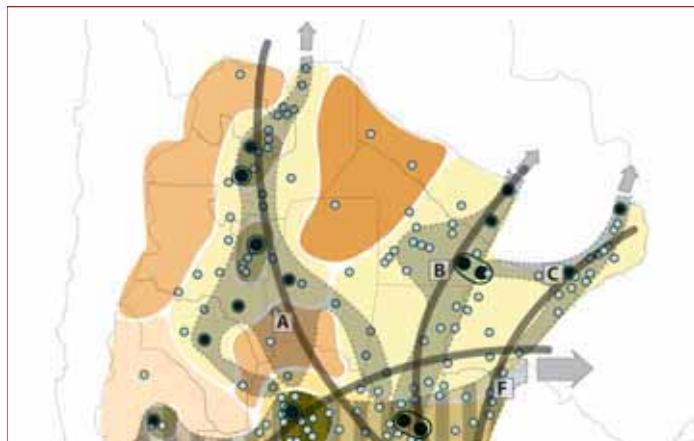
Las áreas a desarrollar, como el oeste chaco-formoseño, este de Salta y norte de Santiago se verían favorecidas por la línea de alta tensión de 500 Kv y el gasoducto NEA-NOA, así como por el desarrollo de energías alternativas para las áreas rurales y obras hídricas, tanto de captación como de conducción y retención. Estas inversiones, de las que deberían esperarse sinergias positivas, se complementan a su vez con las ya mencionadas mejoras en las vías de comunicación, que permitirían mejorar la producción agrícola y ganadera, una salida más eficiente de los productos locales y una mayor accesibilidad a los insu- mos y productos de consumo.

A fin de adecuar la provisión de servicios a la población y la producción, deberían fortalecerse algunos centros intermedios, favoreciendo la conformación de sub-sistemas policéntricos a escala provincial. Entre los centros a reforzar, podrían mencionarse localidades como las formoseñas de Pirané, Las Lomitas e Ing. Guillermo Juárez, las chaqueñas de Presidencia Roque Saenz Peña, Pampa

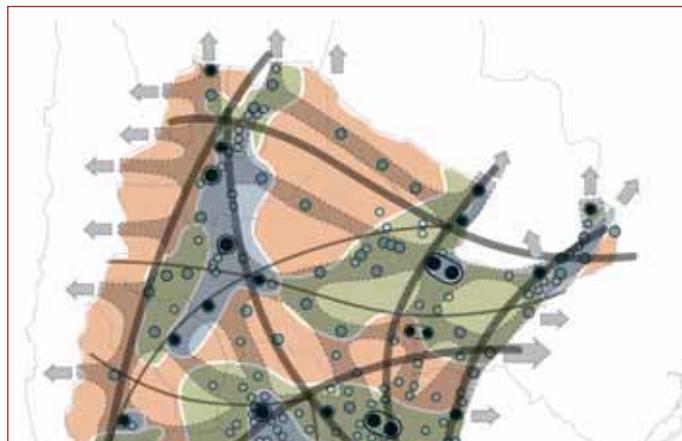
FRANJA NORTE | INICIATIVAS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE IMPACTO REGIONAL



MODELO ACTUAL



MODELO DESEADO



del Infierno y Villa Ángela, las santiagueñas de Monte Quemado, Villa Ojo de Agua, Añatuya, Quimili y Frías, y las salteñas de Joaquín V. González, Tartagal, San Ramón de la Nueva Orán, Cafayate y San Antonio de los Cobres.

En el oeste de la Franja Norte (corredor A) la conectividad podría mejorar sustancialmente a partir de inversiones en carreteras y en pasos fronterizos que generen vínculos hoy inexistentes. Esta conectividad se materializaría en principio a través de las mejoras sobre RN 40 y se consolidaría con la repavimentación de la RN 157 desde San Miguel de Tucumán hasta el límite con Santiago del Estero, la construcción de una traza alternativa a la RN 38 en Tucumán, la ampliación de la RN 9 desde el límite entre Salta y Tucumán hasta Rosario de la Frontera y la ampliación a cuatro trochas de la RN 34 en el tramo desde Cabeza de Buey en Salta hasta llegar al paso Salvador Mazza-Yacuiba. La conexión con Bolivia tendría su alternativa por La Quiaca a partir de la ampliación de la RN 9 y la rehabilitación del ferrocarril Jujuy-La Quiaca. La pavimentación de la RN 51 desde San Antonio de los Cobres hasta el paso de Sico permitiría otra conexión con Chile, complementaria al paso de Jama.

Por otra parte, la reconstrucción del ramal ferroviario desde Río Primero hasta Sebastián El Cano en la provincia de Córdoba, la reactivación del ramal desde Sumampa hasta Santiago del Estero, la construcción de la autovía en la RN 9 desde Córdoba a Villa del Totoral, y la pavimentación RP 32 en el tramo Las Arrias hasta el límite con Santiago del Estero, permitirían mejorar la circulación de cargas y de pasajeros con origen y destino en la ciudad de Córdoba hacia y desde el norte del país.

En el este de la Franja Norte se podría mejorar su conectividad (comenzando la descripción desde la faja más occidental, corredor B) a partir de los siguientes proyectos: la repavimentación de la RN 95, hasta el empalme con al RN 34, la transformación en autovía del tramo de la RN 34 hasta Rosario, la transformación de la RN 19 Santo Tomé-San Francisco en autovía y la conexión ferro urbanística Reconquista-Goya. Es posible esperar un incremento de flujos a partir de la construcción de obras de vinculación, tales como los puentes Tres Pozos (integración Chaco-Formosa) y el segundo puente Resistencia - Corrientes, las obras vinculadas a la optimización del nodo Clorinda -Asunción, la construcción de un centro de transferencia de cargas en Formosa, la definición y construcción de los nuevos puentes sobre el Río Uruguay (conexión Misiones / Corrientes-Río Grande Do Sul) y la construcción de centros de frontera en Puerto Iguazú y Andresito.

Un nuevo esquema de corredores surgiría a partir de las inversiones previstas, y podría dar lugar a la conformación de una nueva red regional de centros en esta franja, interfase territorial con el resto de América del Sur, articulada por los siguientes nodos: Gran Tucumán, Salta, Resistencia-Corrientes, Paraná-Santa Fe y complementadas por Puerto Iguazú, Posadas, Formosa, Clorinda-Asunción, Reconquista-Goya, Santiago del Estero, La Rioja, San Fernando del Valle de Catamarca, Andagalá, Perico, Jujuy y La Quiaca. El Gran Córdoba, y el nodo Paraná-Santa Fe conformarían las cabeceras principales sobre los que se desarrollan los corredores que articulan la franja norte con el resto del sistema urbano nacional.

PROYECTOS ENERGÉTICOS E HÍDRICOS EN LA FRANJA NORTE

TIPO	DESCRIPCIÓN
Red Eléctrica  Existente  Proyectada	<ul style="list-style-type: none"> • Central Térmica (800 MW) en Timbúes, Santa Fe (ya adjudicada) • Línea de 500 Kv que atraviesa parte de las provincias de Tucumán, Jujuy, Salta, Santiago, Chaco y Formosa -con sus derivaciones hacia distintas localidades a partir de las estaciones transformadoras propuestas. • LAT 500 Kv Recreo-La Rioja - Chilécito - Ciudad de San Juan (y de ahí a Mendoza) • LAT 500 Kv en Tucumán y en Santiago del Estero • Represas de Corpus Christi y Garabí • LAT 500 Kv Yacyretá hacia Buenos Aires / Yaciretá - Mercedes (propuesta por la provincia de Corrientes). • El aumento de la cota de Yacyretá y el 3º tramo del Sistema de transmisión asociado a la Central Hidroeléctrica Yacyretá, • LAT 132 Kv desde Oberá hasta Bernardo de Irigoyen
Gasoductos  Existente  Proyectada	<ul style="list-style-type: none"> • Red gas, que atraviesa de forma longitudinal desde Formosa hasta Santa Fe y en forma transversal por Formosa, Chaco y Santiago del Estero, a partir del gasoducto NOA-NEA • Desarrollo gasífero de la provincia de Corrientes y una extensión del gasoducto de Corrientes para proveer de gas a la provincia de Misiones • Gasoducto internacional Argentina / Bolivia: tramo Jujuy - La Quiaca 1º etapa
Proyectos Hídricos  Proyecto	<ul style="list-style-type: none"> • Acueducto que nace en la provincia de Salta, atraviesa Santiago del Estero y llega al noroeste y centro de la provincia de Santa Fe. • Acueducto desde Formosa hasta el centro este y centro oeste chaqueño.

CORREDORES DE TRANSPORTE DE CARGAS Y PASAJEROS EN LA FRANJA NORTE

TIPO	DESCRIPCIÓN
Ferrocarril	<ul style="list-style-type: none"> • Ferrocarril Gral. Belgrano, tramo entre Avia Terai y el Puerto de Barranqueras en Chaco • Ferrovía Posadas - Bernardo de Irigoyen • Conexión ferro urbanística Reconquista - Goya • Sistema ferroviario multitrocha desde Paraná hasta San Jaime de la Frontera (para continuar luego con la RN 127), con la posibilidad de una extensión hasta el ramal que va a Curuzú Cuatiá y vinculación con la línea Monte Caseros - Corrientes, propuesta por la provincia de Corrientes • Reconstrucción del ramal ferroviario desde Río Primero hasta Sebastián Elcano en la provincia de Córdoba y la reactivación del ramal desde Sumampa hasta Santiago del Estero • Rehabilitación del ferrocarril Jujuy - La Quiaca
Vial	<ul style="list-style-type: none"> • Reconstrucción, repavimentación y ensanche de la RN 16 (en proceso) • Repavimentación de la RN 81 desde Formosa hasta la intersección con la RN 34 en Salta • Pavimentación de la RN 89 en el tramo Los Palmares-Villa Ángela-Gral. Pinedo en Chaco, atravesando Santiago del Estero hasta Frías, conectando la RN 81 y RN 16 en dirección hacia Cuyo y el Centro. • Ampliación de la capacidad de la RN 12 desde Puerto Iguazú hasta Posadas y la transformación en autovía del tramo Posadas - Corrientes. • Repavimentación de la RN 95 (continuación del tramo que viene desde Chaco) hasta el empalme con la RN 34 • Propuesta de transformación en autovía del tramo de la RN34 desde Sunchales en la provincia de Santa Fe hasta Rosario. • Transformación de la RN 19 Santo Tomé - San Francisco en autovía • Conexión ferro urbanística Reconquista - Goya • Pavimentación y repavimentación en tramos sobre la RN 40 en Jujuy, Salta, La Rioja y San Juan, y obras en los pasos hacia Chile • Acondicionamiento tramo RN 79 en la Rioja hasta RP 20 en el límite con Córdoba y RP 28 desde Tanti en Córdoba hasta el límite con La Rioja. • Repavimentación de la RN 157 desde San Pedro hasta San Miguel de Tucumán • Construcción de una nueva traza alternativa a la RN 38 en Tucumán • Ampliación de la RN 9 desde el límite entre Salta y Tucumán hasta Rosario de la Frontera • Ampliación a cuatro trochas de la RN 34 en el tramo desde Cabeza de Buey en Salta pasando por Jujuy y atravesando nuevamente la provincia de Salta hasta llegar a la salida hacia Bolivia a través del paso Salvador Mazza -Yacuiba
Puertos	<ul style="list-style-type: none"> • Obras en el puerto de Santa Ana y la refuncionalización del puerto Eldorado • Señalización del tramo de la hidrovía del Alto Paraná
Puentes, Pasos fronterizos y Puestos de frontera	<ul style="list-style-type: none"> • Mejoras y mantenimiento del puente San Roque González de Santa Cruz (Posadas - Encarnación) • Mejoras y obras complementarias en los pasos de Jama o de Sico a partir de la pavimentación de la RN 51 desde San Antonio de los Cobres • Acondicionamiento paso Salvador Mazza -Yacuiba • Mejoras en el paso de Socoma a partir del acondicionamiento de la RP 163 continuando con la RP 27 hasta la RN 51 • Mejoras en el paso Pircas Negras a partir de la pavimentación de la RP 76 desde Villa San José de Vinchinas • Nuevos puentes (Alba Posse y San Javier, entre otros) sobre el Río Uruguay • Puente ferroviario Resistencia - Corrientes • Puente Goya - Reconquista

3.3.2 FRANJA CENTRO

Dinámica territorial e iniciativas de inversión

La franja centro es el área territorial del país que más dotación de infraestructuras posee, donde se asienta la mayor cantidad de población y de industrias y sobre la que se desarrollan los mayores flujos de personas y bienes. Por esta razón, los requerimientos están dirigidos a mejorar la eficiencia de las infraestructuras existentes, como por ejemplo, la transformación de algunas rutas en autovías o autopistas; la mejora del sistema ferroviario para el transporte de cargas y pasajeros; la creación de centros de transferencia intermodal; el aumento de la capacidad de las redes energéticas, entre otros.

El núcleo de esta franja contiene la intersección de una multiplicidad de flujos fundamentales de personas, bienes y energía, que relacionan todas las regiones del país y por otra parte es atravesado por el corredor bioceánico central. Dada la fuerte y creciente demanda que se ejerce sobre la infraestructura existente, se requieren inversiones que amplíen o mejoren su oferta: la pavimentación de la RP 28 en Córdoba en el tramo Tanti, límite con La Rioja y su continuación a partir de la construcción de la RP 20 hasta la RN 79, su enlace con la RN 141 y la construcción y rehabilitación del ferrocarril Belgrano (ramales de La Rioja, San Juan, Catamarca y San Luis) mejoraría la integración de Cuyo y NOA. La repavimentación de la RN 158 desde Río Cuarto hasta el empalme con la RN 19 a San Francisco, la autopista Córdoba - Rosario y la construcción del tren de alta velocidad entre Rosario - Bs. As., mejorarían sustancialmente la vinculación con los principales puertos de ultramar, y contribuirían además a optimizar el desempeño de uno de los tramos más congestionados del territorio nacional.

Hacia el oeste, a partir de la mejora de los corredores de la Franja Centro (D, E y F), las ciudades que tomarían más importancia podrían ser, sobre la RN 40, San José de Jáchal en San Juan, que adquiere relevancia por su localización estratégica al estar camino al Paso Aguas Negras, y Malargüe en Mendoza, en camino al paso Pehuenche. Los proyectos claves que cualificarían la fuerte relación del sistema urbano cuyano y del resto del país con Chile, son la construcción del Ferrocarril Trasandino Central desde Mendoza hasta Los Andes (Chile), la repavimentación de la RN 7 desde Potrerillos hasta el límite con el vecino país, las mejoras sobre los tramos de la RN 40 que atraviesan las provincias de Mendoza y San Juan, la adecuación del sistema Paso Cristo Redentor y la consolidación de los pasos Agua Negra en San Juan y Pehuenche en el sur de Mendoza.

La interconexión de la red de alta tensión entre Mendoza y San Juan contribuye a calificar el desarrollo y diversificación del polo agro-industrial cuyano. Si se compara con el modelo actual se puede observar que la nueva dinámica que se generaría a partir de posibles pasos fronterizos alternativos al paso Cristo Redentor y a la intersección de los ejes bioceánicos trasversales con el eje longitudinal paralelo a la cordillera, podrían fortalecerse nuevos centros logísticos de transporte en algunos de los nodos identificados.

Hacia el este de la franja centro la profundización de la hidrovía entre Santa Fe y Rosario posibilitaría completar el ciclo de transporte de las cargas provenientes del Norte Grande con destino a los mercados

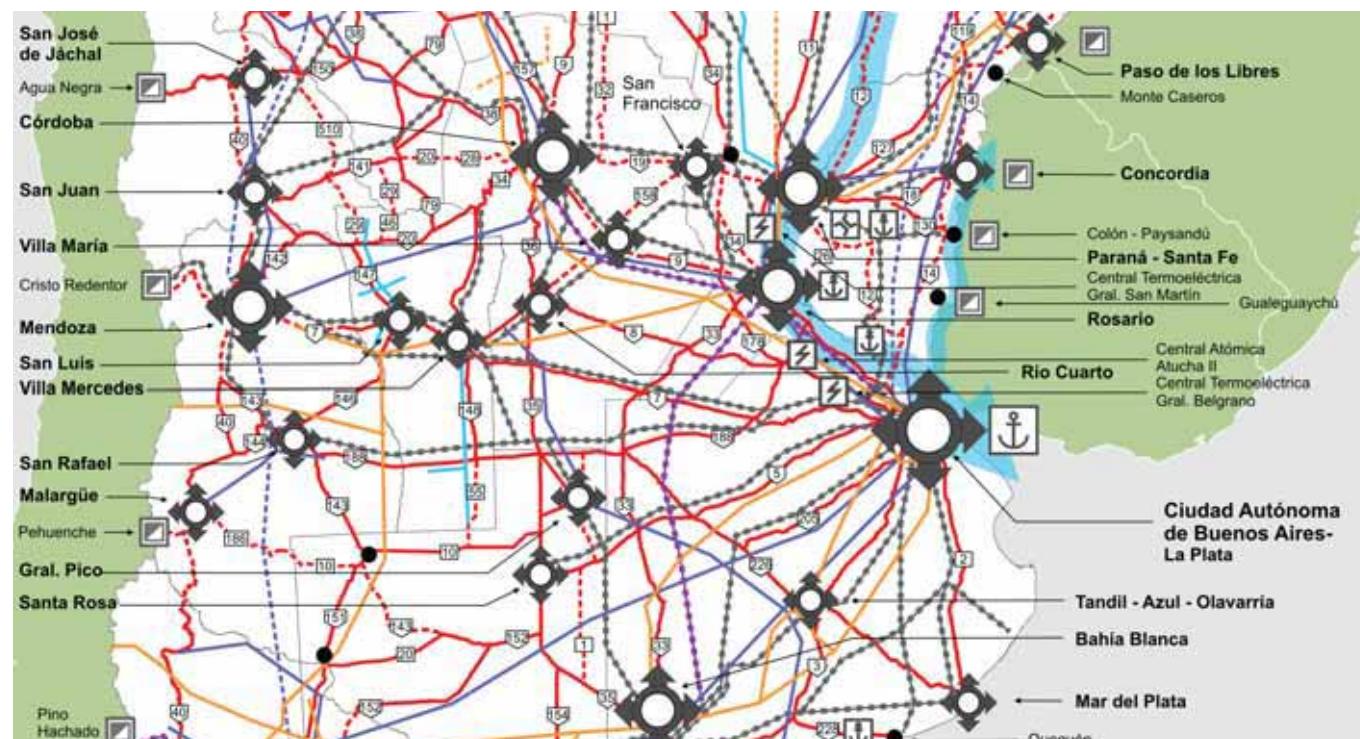
externos y contribuiría a descongestionar corredores que actualmente se encuentran saturados. El sistema ferroviario multitrcha desde Paraná hasta San Jaime de la Frontera (para continuar luego con la RN 127), con la alternativa de una extensión hasta el ramal que va a Curuzú Cuatiá (y vincularse con la línea Monte Caseros-Corrientes planteada por la provincia de Corrientes), permitiría mejorar las conexiones del área mesopotámica. A partir del ramal ferroviario desde Federal hasta el puerto barcacer que se plantea en Concordia y de la reconstrucción del ramal a Concepción del Uruguay que podría completarse con un ramal ferroviario desde Concordia al puerto de Ibicuy, construcción priorizada por la provincia de Entre Ríos, se podría materializar también una mejor vinculación con Uruguay.

El eje Rosario - Buenos Aires (corredor E), principal área multimodal del país, podría optimizar su funcionamiento a partir de una serie de inversiones estratégicas: el proyecto Circunvalar en el Gran Rosario, la finalización de la autopista Córdoba - Rosario, la continuación en la profundización de la hidrovía desde Rosario al océano, la puesta en funcionamiento del tren de alta velocidad y el acondicionamiento del cordón circunvalar conformado por la RP 6 en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). Estas obras permitirían descongestionar uno de los corredores de mayor intensidad de flujos de cargas y pasajeros en todo el territorio nacional y alentar mayores movimientos en los corredores que se conectan con éste.

La red de transporte de la RMBA, por concentrar la mayor cantidad de población y de industrias del país, constituye uno de los principales polos que generan y atraen flujos de bienes y personas. La infraestructura de transporte que se desarrolla sobre este territorio necesita ser repensada en función de la optimización del movimiento de estos flujos en el contexto regional. Por ese motivo, es importante promover y realizar los estudios necesarios para definir la mejor distribución y dotación de dichas infraestructuras. Como ejemplo vale mencionar la necesidad de generar los estudios pertinentes y el debate público en torno al rol de un puerto tan emblemático para la ciudad y el país, como es el puerto de Buenos Aires. El mismo constituye la principal salida de cargas en contenedores del país pero su localización, prácticamente encerrado por la ciudad de Buenos Aires, y su capacidad actual operando casi al límite, trae aparejado una serie de problemas asociados (mayores costos logísticos, incremento de la congestión urbana, etc.), que merecen ser analizados desde una propuesta estructural.

Las áreas a cualificar coinciden en su mayor parte con las áreas urbanas de las ciudades estructurantes del sistema de corredores. En estas áreas, además de prever la optimización de las infraestructuras y responder a la gran demanda de equipamiento principalmente en relación a la vivienda, es necesario promover e implementar también medidas no estructurales. Teniendo en cuenta la fuerte presión que existe tanto sobre el suelo urbano como sobre las tierras productivas, resulta indispensable plantear planes de ordenamiento y uso del suelo a fin de regular su ocupación. En estas áreas de fuerte crecimiento, se necesitan medidas que controlen la presión sobre el medio natural y que regulen el medio construido, fundamentalmente en cuanto a la forma en que se ocupa y construye sobre cada uno de

FRANJA CENTRO | INICIATIVAS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE IMPACTO REGIONAL



◆ Núcleos Estructurantes

● Ciudades a Potenciar

■ Puertos Principales

△ Puentes Proyectados

⚡ Proyectos energético

■ Hidrovía

□ Pasos de Frontera

40 Rutas Nacionales

29 Rutas Provinciales

— Red Vial Existente

- - - - Red Vial con Requerimientos

- - - - - Red Ferroviaria a Consolidar

- - - - - Red Ferroviaria Proyectada

— Red de Gas Existente (TGN, TGS y de Exportación)

- - - - - Red de Gas Proyectada

— Red Eléctrica existente (Troncal)

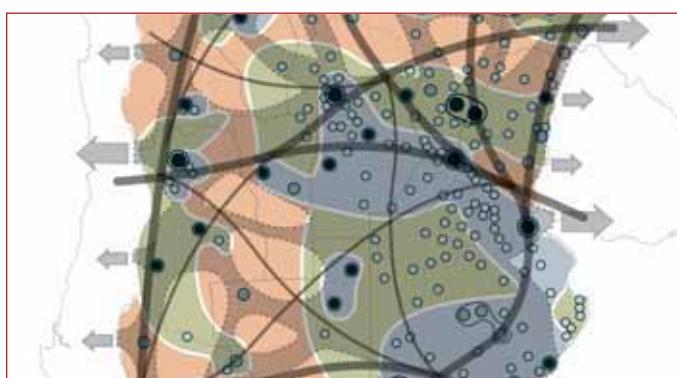
- - - - - Red Eléctrica Proyectada

— Acueductos Proyectados

MODELO ACTUAL



MODELO DESEADO



ellos. Esto significa promover e implementar políticas que protejan el medio ambiente y que mitiguen la contaminación de los recursos.

En los centros principales de esta franja, donde ya existe el equipamiento específico, se proponen principalmente obras de reestructuración y ordenamiento para que sean más eficientes los flujos de personas y pasajeros. Se trata de resolver los cuellos de botella que se generan en la red de transporte, mejorar los accesos a las grandes ciudades, resolver los conflictos de uso de la tierra urbana y los problemas de contaminación, hacinamiento y marginalidad resultante del crecimiento no planificado de las grandes aglomeraciones.

Con respecto a la presión por parte de la demanda en materia de viviendas y obras de saneamiento básico, es importante orientar la oferta hacia una política habitacional y de provisión de agua potable y cloacas que controle el crecimiento de las grandes metrópolis. Esto significa atender a la demanda pero teniendo en cuenta el efecto directo de las inversiones sobre el crecimiento urbano difuso y el consecuente incremento de los costos para proveer servicios. En ese sentido, la oferta debe ser funcional a planes urbanos que alienten la conformación de ciudades más compactas –desalentando la expansión urbana difusa–, socialmente justas, ambientalmente sustentables y económicamente eficientes.

Con el propósito de desalentar el crecimiento descontrolado de las grandes ciudades, uno de los objetivos centrales del plan consiste

en favorecer un sistema policéntrico de núcleos urbanos intermedios. Entre los existentes en la Franja Centro se pueden destacar San Juan y Jáchal en la Pcia. de San Juan, Malargüe y San Rafael en la Pcia de Mendoza, San Luis y Villa Mercedes en la pcia de San Luis, Río Cuarto, Villa María y San Francisco en la Pcia de Córdoba, Olavaria, Bahía Blanca y Mar del Plata en la Pcia. de Buenos Aires y Santa Rosa, Santa Isabel y Gral. Pico en la pcia. de La Pampa, incluyendo sobre la RN 14 Monte Caseros y Paso de los Libres en Corrientes y Concepción, Gualeguaychú y Concordia en Entre Ríos. También deberían jugar un rol equilibrador del proceso de expansión difusa de la RMBA las ciudades próximas a la RP 6 en la Pcia. de Buenos Aires adquiriendo seguramente mayor relevancia en el futuro.

Una situación diferente se observa en áreas que requieren otro tipo de intervenciones que las sustraiga del estancamiento. La zona de la Cuenca del Salado, donde existen posibilidades genuinas de desarrollo, es una de ellas pero resulta prioritario implementar las obras necesarias que permitan controlar las inundaciones a las que permanentemente se ve sometida. También en esta categoría se encuentran zonas con potencial turístico, no desarrollado en su totalidad, como el oeste de Córdoba, la zona de Merlo en San Luis y la zona cordillerana de Mendoza. Aquí la construcción y mejora de accesos, el aumento del equipamiento y otras medidas no estructurales, como pueden ser la promoción de incentivos económicos, capacitación de recursos humanos, etc., permitiría desencadenar un proceso de mejora de la competitividad de estas regiones.

PROYECTOS ENERGÉTICOS E HÍDRICOS EN LA FRANJA CENTRO

TIPO	DESCRIPCIÓN
Red Eléctrica — Existente ----- Proyectada	<ul style="list-style-type: none"> Central Nuclear Atucha II en Lima, Pcia. de Buenos Aires Termoeléctrica Manuel Belgrano (800 MW) próxima a la ciudad de Campana en Buenos Aires Central térmica en Timbúes, Pcia. de Santa Fe Interconexión San Juan / Mendoza LAT 500 Kv, y Mendoza / Neuquén
Proyectos Hídricos washer icon Proyecto	<ul style="list-style-type: none"> Acueducto Nogolí para abastecer el noroeste de la provincia de San Luis Acueducto del este para abastecer el sudeste de la provincia de San Luis

CORREDORES DE TRANSPORTE DE CARGAS Y PASAJEROS EN LA FRANJA CENTRO

TIPO	DESCRIPCIÓN
Ferrocarril ----- A consolidar ----- Proyectada	<ul style="list-style-type: none"> Reconstrucción del ramal desde Paraná hasta Concepción del Uruguay Ramal ferroviario desde Concordia a puerto de Ibicuy Puesta en funcionamiento del tren de alta velocidad Córdoba - Rosario -Buenos Aires Construcción y rehabilitación del ferrocarril Belgrano en los ramales de La Rioja, San Juan, Catamarca y San Luis Construcción del ferrocarril trasandino central desde Mendoza hasta Los Andes en Chile Obras de infraestructura sobre la red ferroviaria de las líneas Gral. Mitre, Roca y Sarmiento (en ejecución)
Vial — Existente ----- Con requerimientos	<ul style="list-style-type: none"> Proyecto circunvalar en el Gran Rosario Finalización de la autopista Córdoba - Rosario Pavimentación de la RP28 en Córdoba en el tramo Tanti - límite con La Rioja y luego continuando con la construcción de la RP 20 hasta la RN 79 y su enlace con la RN 141 Repavimentación de la RN7 desde Potrerillos hasta el límite con Chile Repavimentación de la RN 158 desde Río Cuarto hasta el empalme con la RN 19 a San Francisco Construcción y mejoramiento de la RN 40 en tramos en las provincias de San Juan y Mendoza Pavimentación RN 143 en La Pampa, desde Chacharramendi hasta el empalme con la RN 151; sobre la RP 10 desde el empalme con la RN 151 hasta el límite con Mendoza; sobre la RP 186 en Mendoza desde el límite con La Pampa hasta el empalme con la RN 40 y desde allí hasta el paso Pehuenche Autovía RN 7 (Mendoza) Autovía RP 6 (Buenos Aires-Proyecto Circunvalación) Autovía Balcarce-Mar del Plata
Puertos y vías navegables anchor icon Puerto principales	<ul style="list-style-type: none"> Aumento del calado de la hidrovía entre Santa Fe y Rosario y entre Rosario y el océano (más de 34 pies) Construcción del Puerto de Ibicuy

Una situación más aguda registran los inter-oasis cuyanos, el oeste de La Pampa, el norte de Córdoba y sur de Entre Ríos. En estas áreas, de población principalmente rural, es necesario el fortalecimiento de los

pequeños centros rurales, de las comunicaciones (principalmente la mejora de los caminos rurales) y programas de apoyo productivo que alienten la sustentabilidad económica de estas regiones.

3.3.3 FRANJA SUR

Dinámica territorial e iniciativas de inversión

Las inversiones propuestas para esta franja deberían permitir la integración de la misma con el resto de las regiones del país, como así también la de sus ciudades entre sí. Estas infraestructuras necesitan ser formuladas considerando las grandes distancias que separan en general a las principales ciudades patagónicas, la baja densidad de la población en la región en términos absolutos y la rigurosidad del clima. Estos factores brindan un marco de referencia al momento de considerar la eficacia de las inversiones que deben proponerse.

Las características particulares de esta franja del territorio nacional definen la especial importancia de las ciudades como articuladoras del mismo. Su área de influencia es mayor a las áreas de influencia de las ciudades de la franja norte o centro del país, razón por la cual requieren una dotación completa de equipamiento sanitario, educativo, cultural e institucional. Por otra parte, la conectividad territorial es primordial si se consideran las distancias y el clima; esto significa caminos y equipamiento seguros, mejoras en la frecuencia de los vuelos y mejoras en relación a la infraestructura energética domiciliaria.

En el borde andino de la Franja Sur del país, que atraviesa varias provincias y todos los tipos de áreas de intervención considerados (a cualificar, a potenciar y a desarrollar), **las intervenciones más relevantes tienen que ver con las obras de integración física, vial y ferroviaria, paralelas a la cordillera y las transversales que la conectan con el litoral marítimo**, único corredor estructurante de la Región Patagónica y con los pasos fronterizos a la República de Chile.

Se destacan entre las obras previstas, la pavimentación de diversos tramos sobre la RN 40 y obras en los pasos cordilleranos tales como Pasos de San Sebastián (Tierra del Fuego), Paso Tamura / Baguales, Chile Chico / Los Antiguos (Santa Cruz), Huemules, Paso Puelo, El Manso (Río Negro), Samoré, Tromen, Pino Hachado (Neuquén).

Estas acciones se complementarían con el fortalecimiento de la conectividad aérea intensificando las frecuencias de vuelos. Particularmente, en las localidades pequeñas y aisladas de las regiones cordilleranas, donde las inversiones viales resultan muy costosas, la promoción del servicio de taxis aéreos puede ofrecer una alternativa eficaz y más económica para el transporte de pasajeros.

Esta estrategia de integración fortalece la conectividad de los núcleos urbanos y su funcionamiento como un sistema policéntrico. En este alineamiento, con dominante sesgo turístico, desde Chos Malal a Río Turbio, (pasando por Zapala, San Martín de los Andes, Bariloche, Esquel, El Calafate, entre los centros principales.), de fuerte crecimiento en la última década, se debería prever el refuerzo del equipamiento urbano necesario así como de la actualización de los marcos normativos que garanticen la sustentabilidad futura de estas ciudades.

En el eje Este de la Franja Sur del país (Corredor I), que atraviesa varias jurisdicciones provinciales y diferentes áreas de intervención, están contenidas las de mayor grado de desarrollo de la región patagónica, y se localizan los principales centros urbanos por su rango poblacional y/o sus funciones de capitales provinciales. Constituye un corredor que se extiende sobre el extenso litoral Atlántico cumpliendo la función de integrar físicamente el territorio patagónico.

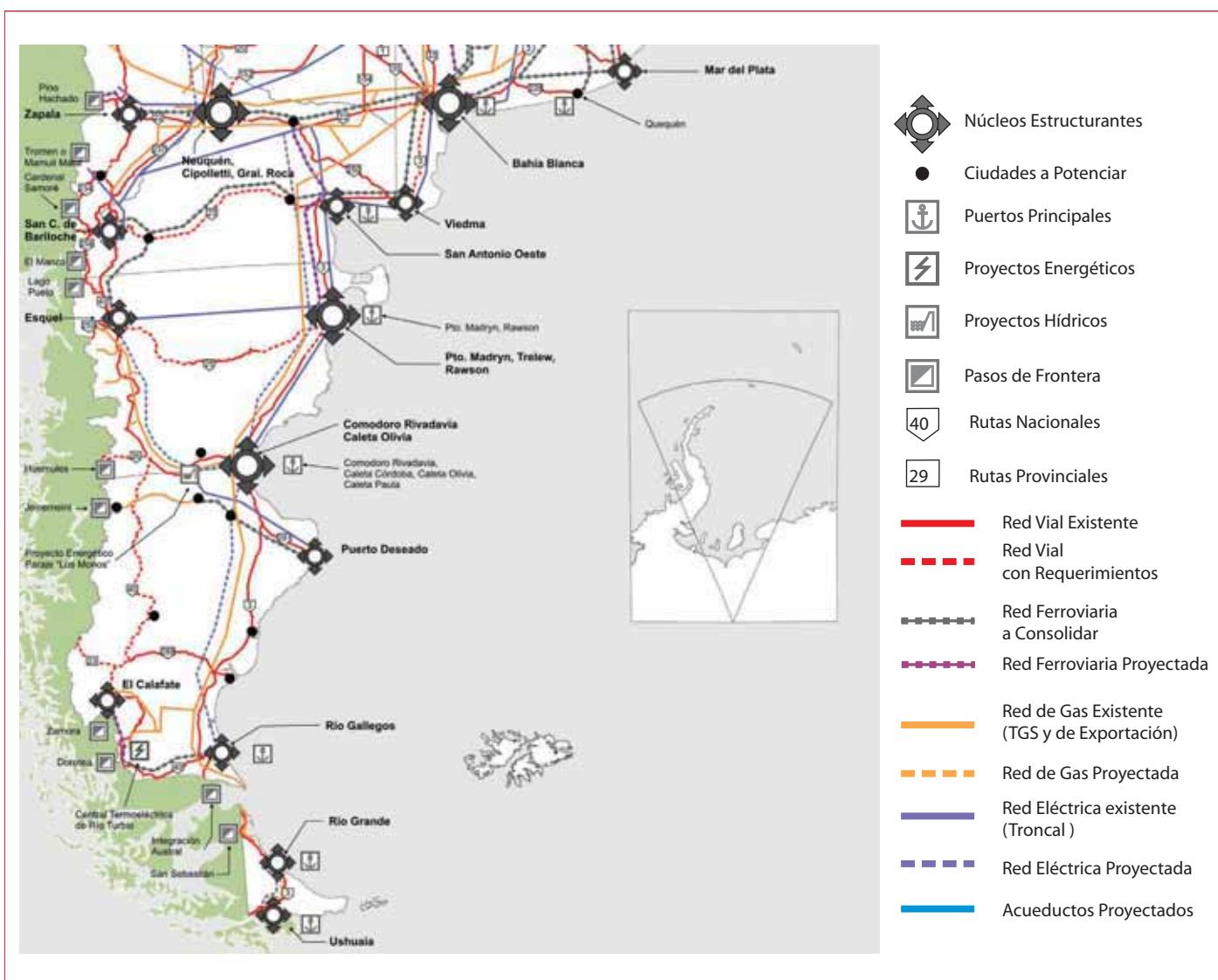
Existe un importante número de proyectos energéticos y de transporte viales, ferroviarios y portuarios, orientados a cualificar el funcionamiento del sistema de ciudades y sus áreas de influencia. La interconexión de la Red Alta Tensión entre Puerto Madryn-Trelew y Pico Truncado y la prolongación de la misma hacia Río Gallegos, en construcción, en materia energética, así como el mejoramiento de los accesos a la RN 3 desde las grandes ciudades y la doble trocha entre Madryn y Trelew, en materia vial, así como también las inversiones necesarias para acondicionar la infraestructura portuaria, constituyen algunas de las obras estructurales en esta región.

Las inversiones propuestas contribuyen a cualificar los importantes nodos articuladores del corredor Este de la franja Sur: Bahía Blanca, San Antonio Este-Oeste, los subsistemas urbanos Rawson-Trelew-Madryn y Comodoro Rivadavia-Caleta Olivia, Río Gallegos y el subsistema Ushuaia-Río Grande. Por otra parte también se proponen obras en núcleos intermedios, como Puerto Deseado y San Julián, que contribuyen a reforzar el sistema policéntrico del eje litoral que contribuye fuertemente a mejorar la cobertura del extenso territorio patagónico.

Entre los ejes descriptos previamente del Oeste y Este de la Franja Sur del país, se desarrolla un espacio que contiene áreas de escaso desarrollo con la única excepción del Alto Valle del Río Negro. Se trata en general de áreas con muy baja densidad, predominantemente rurales, con un modelo productivo que se desarrolla sobre grandes extensiones y que son conformadas fundamentalmente por la meseta central patagónica, el Noroeste de Neuquén y Suroeste de La Pampa. Estas áreas demandan principalmente un fortalecimiento de la conectividad, la cual podría lograrse a partir del mejoramiento vial y la extensión del FFCC, y un aumento en la calidad de vida de la población, a la que podría contribuir sustancialmente el abastecimiento de energía, principalmente con planes de energía alternativos.

Son esenciales para esta estrategia de integración las conexiones entre los corredores principales del Este y el Oeste. En ese sentido, pueden destacarse las propuestas de pavimentación de la RN 23 desde Valcheta hasta Ing. Jacobacci, la materialización del corredor Central Este Oeste (RN 25 Los Altares/Pampa de Agnia RN 259 Trevelin - Límite Chile) y Sur (RN 26 empalme RN 40 e hito 50) en Chubut y la reconversión del ferrocarril desde Río Gallegos a Río Turbio y desde Río Turbio a Puerto Natales y a El Calafate.

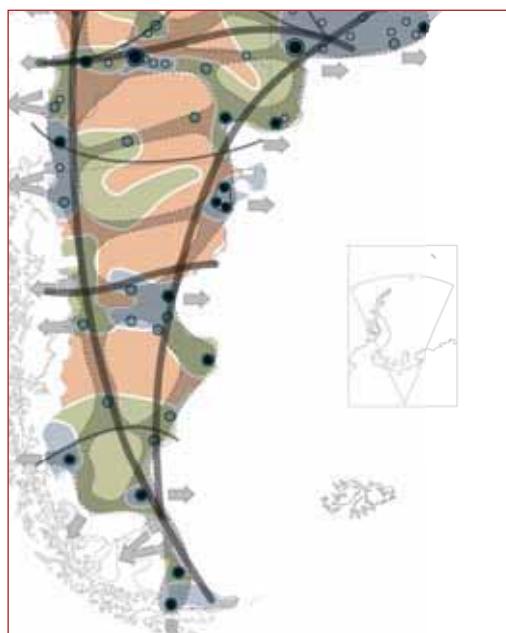
FRANJA SUR | INICIATIVAS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE IMPACTO REGIONAL



MODELO ACTUAL



MODELO DESEADO



Estas acciones deben complementarse reforzando el funcionamiento policéntrico del sistema urbano de la Franja Sur, acortando las distancias entre la cordillera y el litoral equilibrando el territorio y ofreciendo alternativas de centros de servicios para la meseta patagónica. Se debería fortalecer el rol de las ciudades de Gobernador Gregores, Los Antiguos y Las Heras en Santa Cruz., Valcheta, Choele Choel e Ing. Jacobacci en Río Negro San Martín de los Andes y Chos Malal en Neuquén, Colonia 25 de Mayo en La Pampa y Sarmiento en Chubut.

Finalmente, la consolidación del corredor de la RN 22 (Corredor H), eje de un sistema de centros muy consolidado en el Alto Valle del Río Negro, permitiría mejorar la conexión entre el corredor andino y el litoral. Esto podría lograrse a partir de la construcción del Ferrocarril Trasandino del Sur desde Zapala hasta Pino Hachado, la construcción de variantes y aumento de la capacidad de la RN 22 entre Zapala y Villa Regina y entre Villa Regina y Godoy (actualmente en proceso de licitación el tramo Chichinales – Godoy), sumados a la construcción del ramal ferroviario Choele Choel – San Antonio Oeste.

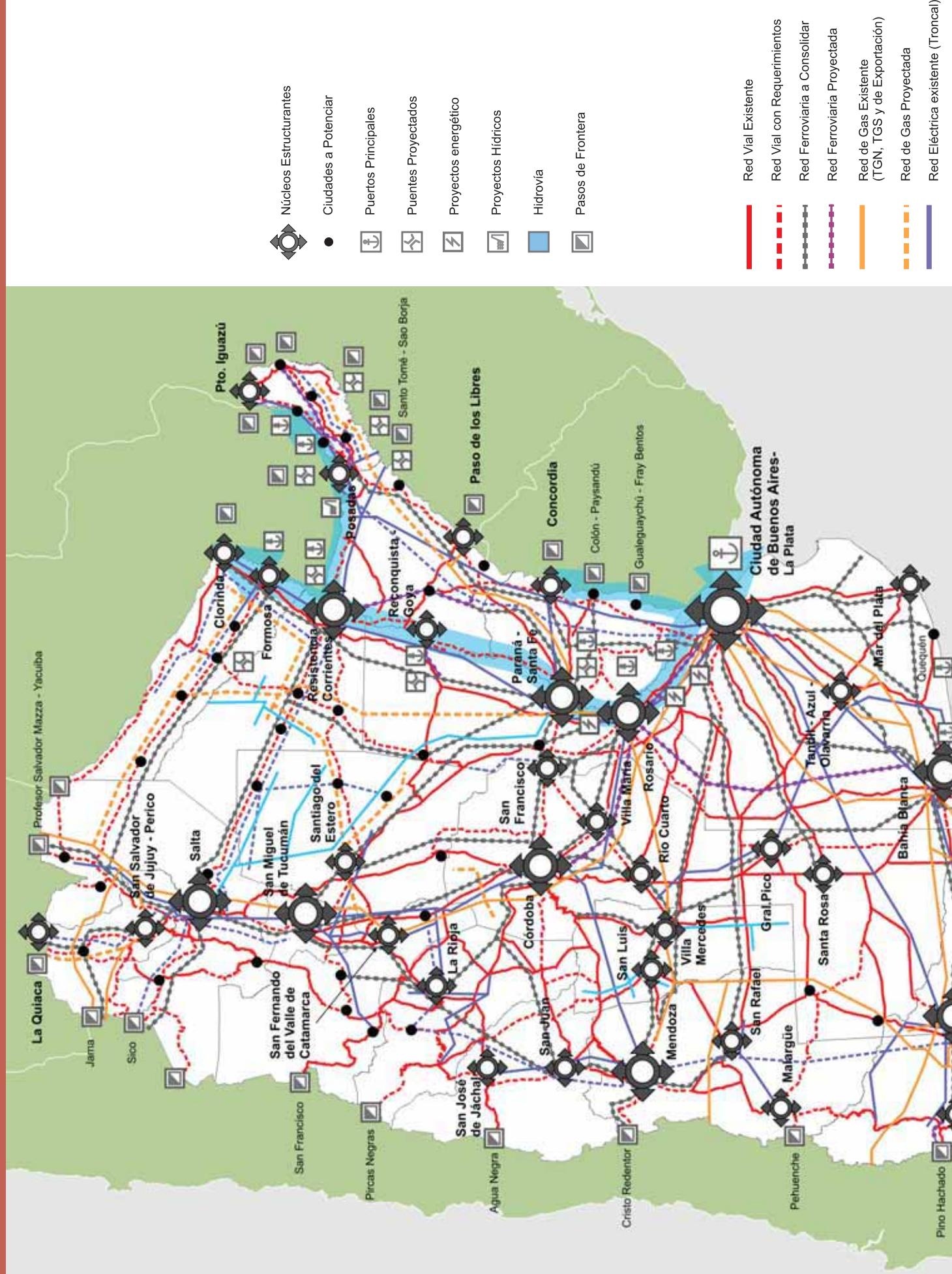
PROYECTOS ENERGÉTICOS E HÍDRICOS EN LA FRANJA SUR

TIPO	DESCRIPCIÓN
Red Eléctrica Existente Proyectada	<ul style="list-style-type: none"> Continuación de la LAT 500 Kv desde Pico Truncado hasta Río Gallegos Interconexión Puerto Madryn / Pico Truncado LAT 500 Kv (en construcción) Interconexión Choele-Chuel/Puerto Madryn Presa Los Monos en el límite Chubut - Santa Cruz LAT Usuahia - Río Grande
Gasoductos Existente Proyectada	<ul style="list-style-type: none"> Gasoducto Loop Regional Sur - Tierra del Fuego
Proyectos Hídricos Proyecto	<ul style="list-style-type: none"> Represa hidroeléctrica Chihuido I y II (propuesta por Neuquén)

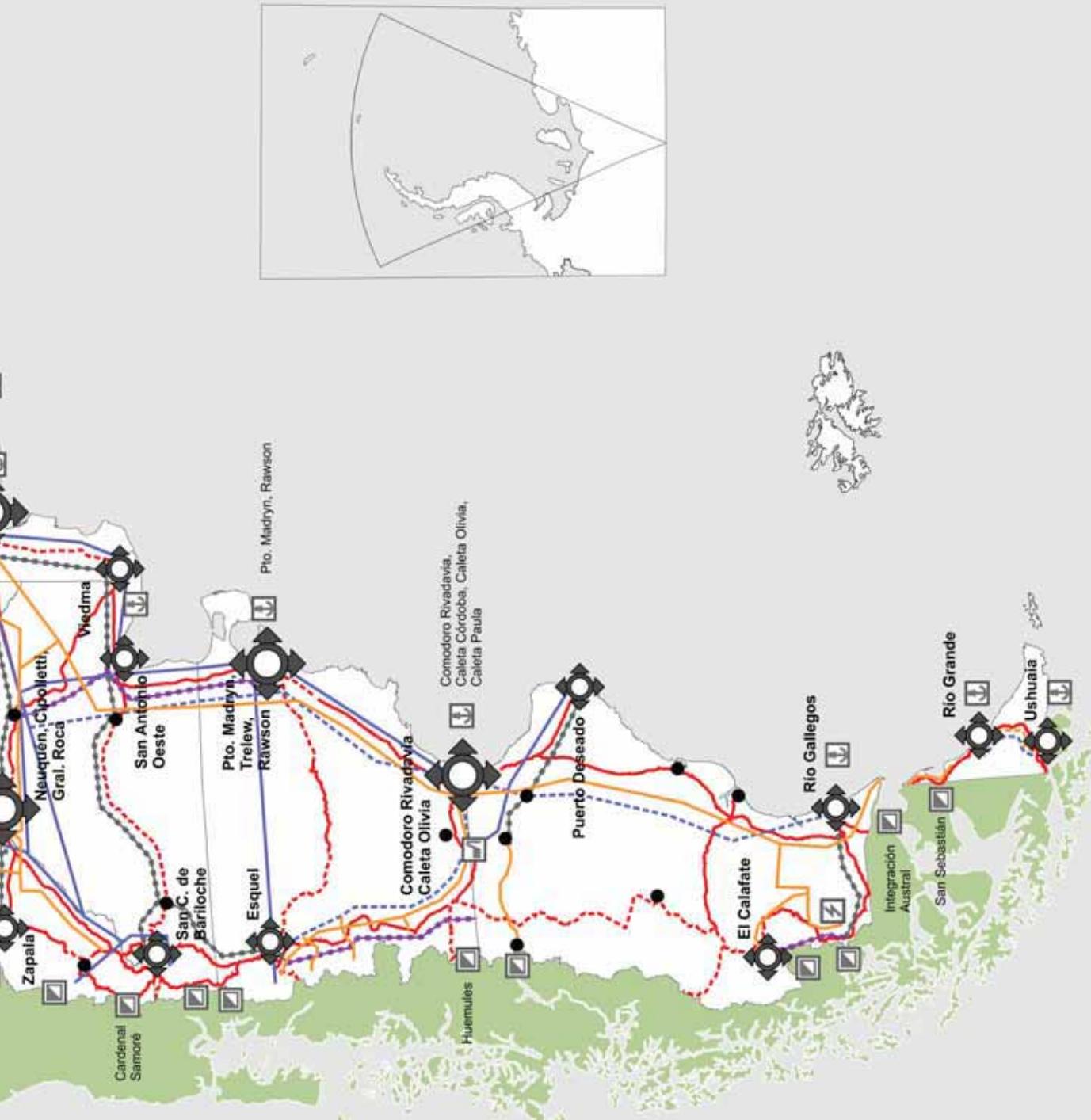
CORREDORES DE TRANSPORTE DE CARGAS Y PASAJEROS EN LA FRANJA SUR

TIPO	DESCRIPCIÓN
Ferrocarril A consolidar Proyectada	<ul style="list-style-type: none"> Ferrocarril trasandino del sur desde Zapala hasta Pino Hachado Construcción del ramal ferroviario Choele Choel - Antonio Oeste Ferrocarril entre San Antonio Este y San Antonio Oeste - Puerto Madryn - Trelew Reversión y la mejora del ferrocarril desde Puerto Deseado hasta Jaramillo Reversión del ferrocarril desde Río Gallegos a Río Turbio y desde Río Turbio a Puerto Natales y a El Calafate Traza nueva de FFCC desde Esquel hasta el límite con Santa Cruz
Vial Existente Con requerimientos	<ul style="list-style-type: none"> Construcción de variantes y aumento de la capacidad de la RN22 entre Zapala-Villa Regina-Godoy-Chichinales Doble trocha de la RN 3 en el tramo Trelew - Puerto Madryn Mejora del acceso sobre la RN 3 a Comodoro Rivadavia Pavimentación de la RN 40 en tramos en las provincias de Chubut y Santa Cruz Pavimentación de la RN 23 desde Valcheta hasta Ing. Jacobacci Corredor Central este oeste (RN 25 Los Altares/Pampa de Agnia Ruta 259 Trevelin - Límite Chile) Mejoramiento RN 3 desde Bahía Blanca hasta Carmen de Patagones Acondicionamiento RN 22 desde Bahía Blanca hasta el límite con La Pampa. Pavimentación RN 40 desde el límite con Chubut/Santa Cruz hasta el empalme RN 288 en Santa Cruz Ruta 26 empalme RN 40 e hito 50 en Chubut Autovía RN 3 entre Comodoro Rivadavia y Caleta Olivia Finalización de pavimentación de todos los tramos de la RN 3 hasta Tierra del Fuego
Puertos Puertos Principales	<ul style="list-style-type: none"> Programa de inversiones sobre los puertos de Rawson, Puerto Madryn y Comodoro Rivadavia, Río Grande y Usuahia.
Pasos fronterizos Requerimientos de obras	<ul style="list-style-type: none"> Pasos de San Sebastián (Tierra del Fuego), Paso Tamura/Baguales, Chile Chico/Los Antiguos (Santa Cruz), Huemules, Paso Puelo, El Manso (Río Negro), Samoré, Tromen, Pino Hachado (Neuquén).

PRINCIPALES INICIATIVAS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE IMPACTO REGIONAL



Red Eléctrica Proyectada
Acueductos Proyectados



REPÚBLICA ARGENTINA

PRINCIPALES INICIATIVAS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE IMPACTO REGIONAL

3.4 CONSIDERACIONES COMPLEMENTARIAS

Los proyectos identificados en esta etapa del Plan Estratégico, constituyen una primera aproximación a la cartera de inversión en infraestructura que se considera necesaria para el desarrollo de un nuevo modelo territorial para la Argentina. Como se ha señalado en los puntos anteriores, esta se enmarca dentro de una estrategia que busca superar el efecto sectorial de cada una de las intervenciones propuestas y lejos de pretender identificar una cifra global de la mencionada cartera, intenta hacer un aporte a la construcción mancomunada de un modelo territorial inclusivo, superador del histórico heredado.

Ahora bien, si se analizan los valores estimados en función de los proyectos presentados – tomando en consideración que sólo el 50% de la cartera está cuantificada–, puede observarse que la cifra alcanza los \$ 29 mil millones, superando ampliamente los recursos asignados en los últimos años en Argentina para la construcción de infraestructuras. Para dar una idea del significado de esta magnitud y del desafío que representa para el país, es útil tomar como referencia las cifras de inversión pública de la Argentina al respecto –inversión nacional y provincial– durante el período 1994-2004. Esta fluctuó en torno al 1,5% del PBI, con un valor de \$ 44 mil millones a precios constantes y una media de 3,6 mil millones por año, destinados principalmente a inversiones de reposición y en menor medida al aumento de la capacidad existente. Si bien a partir del año 2003 se superaron notablemente los niveles promedio de dicha década, el Ministerio de Planificación, Inversión Pública y Servicios logró ejecutar \$ 8.175 millones y \$13.196 millones en los años 2005 y 2006 respectivamente. La magnitud mencionada es expresión del enorme desafío a enfrentar en adelante, más aun teniendo en cuenta que todas las inversiones planteadas corresponden a aumentos en el stock de infraestructura existente.

Frente a ello resulta necesario que el conjunto de actores que apuestan al desarrollo de la Argentina – públicos y privados–, se sumen al proceso conducido por el Gobierno Nacional en el marco de un esquema consensuado mediante el cual se prioricen las futuras inversiones y se encuentren los mejores mecanismos para su financiamiento. Un esquema que contemple la relación que existe entre las inversiones en infraestructura y el desarrollo territorial, el impacto recíproco de los proyectos y la optimización de los recursos disponibles, más allá de los beneficios particulares de cada sector.

Es de destacar asimismo, que si bien el efecto productivo del capital público invertido en infraestructuras es de gran importancia, existen notables diferencias en lo que respecta a su rentabilidad y productividad entre unas regiones y otras. Esto se debe no solamente a las diferencias en el stock de capital existente en cada una –que tienden a maximizar o minimizar los efectos de la inversión–, sino a las características sociales, económicas, geográficas y político institucionales, que generan relaciones particulares entre inversión y crecimiento en cada región. Por este motivo resulta relevante focalizar el proceso de inversión en la eficiencia de la misma más que en su volumen, como suele suceder, por ejemplo, fijando metas globales de inversión como porcentaje del PBI nacional. A este respecto se resume, a modo de conclusión, algunos conceptos que emergen del proceso de trabajo realizado y que sería aconsejable considerar a la hora de seleccionar la cartera de proyectos de infraestructura a impulsar en el mediano y largo plazo:

- **Las regiones más desfavorecidas, deberían seguir siendo beneficiarias de un criterio reparador de la inequidad con la que se ha distribuido históricamente la inversión pública** en la Argentina, de modo de garantizar la calidad y continuidad de servicios e infraestructura básica que requieren para su desarrollo. Atender a este desafío, dando respuesta paralelamente a las demandas propias de las áreas más desarrolladas y dinamizadoras de la economía nacional, supone el diseño de una delicada ingeniería político-institucional.
- **Para sostener el desarrollo socioeconómico en dichas regiones, es aconsejable alentar la conformación de un ambiente favorable para la creación genuina de empleo y riqueza**, maximizando todas las ventajas y potencialidades que cada región o microregión posee. Se trata de desencadenar un proceso de desarrollo y crecimiento auto sostenido a partir del incremento de su “capital social”, lo cual produce un efecto multiplicador de las inversiones.
- **El mantenimiento de relevantes tasas de crecimiento económico regional depende en buena medida de la capacidad de las regiones de crear y retener competitividad territorial a través de la creación de capacidades localizadas**, lo que implica el logro de una adecuada interacción entre las empresas e insti-

tuciones locales, en cuyo marco las infraestructuras se comportan como "facilitadoras". Esta interacción tiende a generar mercados de conocimiento especializado, lo cual, asociado al agrupamiento de actividades industriales y de servicios relacionados, constituye un elemento clave para alentar la innovación y sustentar el desarrollo socioeconómico de una región.

- Un aspecto relevante a la hora de asignar recursos de inversión en futuros emplazamientos de infraestructura, es la capacidad institucional con la que se cuenta en cada territorio para gestionarlas. En ese sentido **deberían revisarse jurisdiccionalmente los procesos administrativos, marcos legales, regulatorios entre otros, que permitan asegurar la mejora continua y las instancias de monitoreo permanentes**, a efectos de optimizar el impacto positivo sobre el desarrollo del territorio.

- **Impulsar una perspectiva intersectorial que modifique la histórica tendencia a promover iniciativas con miradas fragmentarias del territorio**, resulta fundamental para maximizar el efecto recíproco de las inversiones. Sería aconsejable a tales efectos, promover prácticas de evaluación de proyectos en los diversos estamentos del sector público que contemplen el conjunto de dimensiones que lo caracterizan. Aunque, cabe considerar al respec-

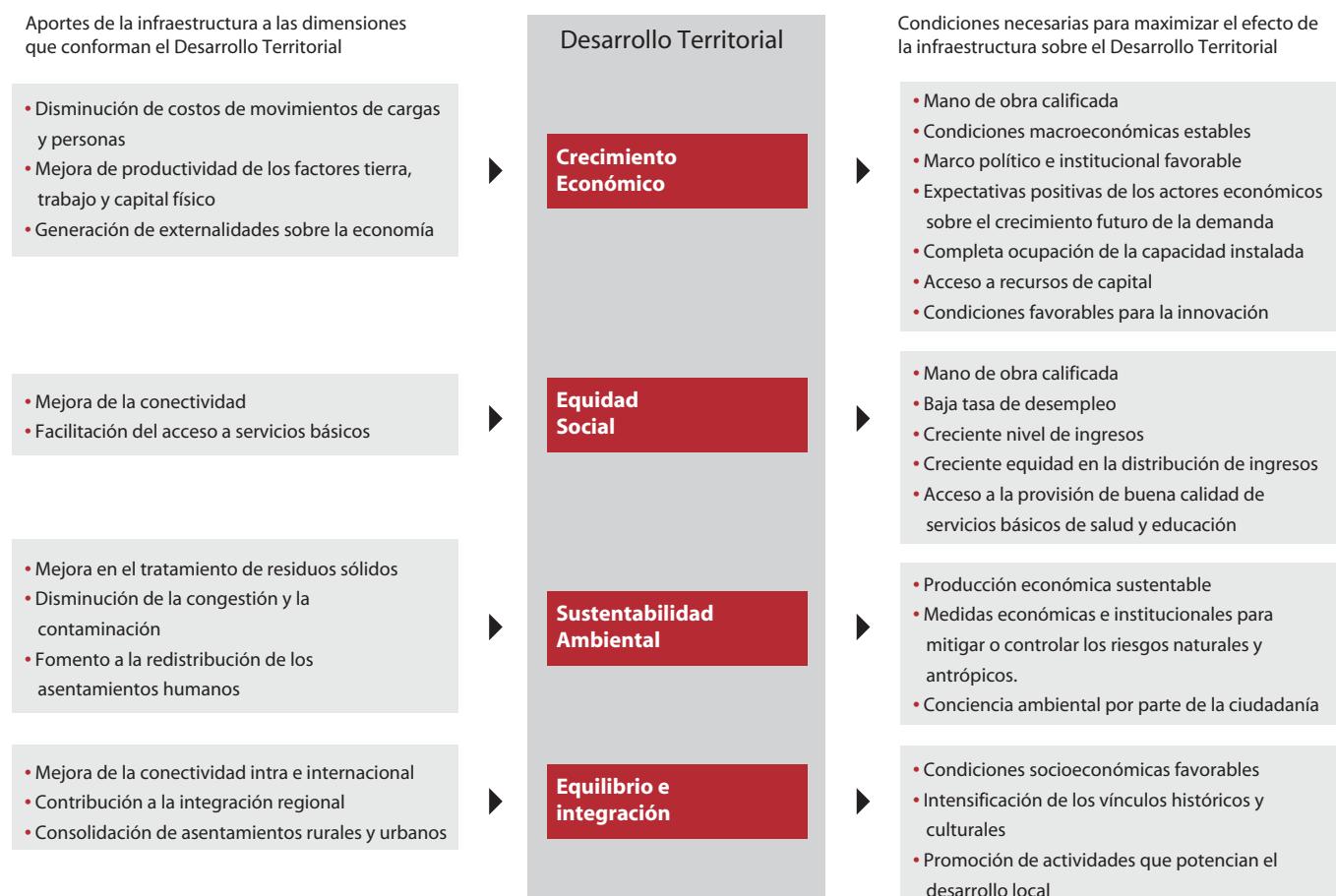
to la necesidad de que dichas prácticas se basen en andamiajes metodológicos que superen las visiones meramente economicistas, incorporando como variable el concepto de fomento al desarrollo con equidad distributiva.

- **Reconciliar los objetivos de eficiencia económica, cohesión social y balance ecológico, debería ser un objetivo subyacente a lo largo del proceso de formulación de la futura cartera de proyectos de infraestructura.** Para ello sería pertinente instrumentar políticas asociadas a las iniciativas de inversión que tengan por objeto garantizar su sustentabilidad para las generaciones futuras. Esto es, su impacto positivo sobre el medioambiente, entendiendo por ello la calidad del medio natural y la calidad de vida de las comunidades a las que afecta.

Por último, el cuadro que se adjunta constituye un esquema sintético de la incidencia de la infraestructura sobre el desarrollo territorial y de las condiciones que deberían presentarse en el territorio para que dicho efecto se concrete.

Sin estas condiciones -algunas con mayor peso que otras- como contexto de las inversiones, el efecto de las infraestructuras propuestas puede ser irrelevante frente al objetivo de alcanzar el desarrollo territorial.

INTERRELACIÓN INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO TERRITORIAL



CAPÍTULO CUATRO

MODELO ACTUAL Y MODELO DESEADO DE LAS JURISDICCIONES FEDERALES

-
- 1 PROVINCIA DE JUJUY**
 - 2 PROVINCIA DE SALTA**
 - 3 PROVINCIA DE FORMOSA**
 - 4 PROVINCIA DE MISIONES**
 - 5 PROVINCIA DE CORRIENTES**
 - 6 PROVINCIA DE CHACO**
 - 7 PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO**
 - 8 PROVINCIA DE TUCUMÁN**
 - 9 PROVINCIA DE CATAMARCA**
 - 10 PROVINCIA DE LA RIOJA**
 - 11 PROVINCIA DE SAN JUAN**
 - 12 PROVINCIA DE MENDOZA**
 - 13 PROVINCIA DE SAN LUIS**
 - 14 PROVINCIA DE CÓRDOBA**
 - 15 PROVINCIA DE SANTA FE**
 - 16 PROVINCIA DE ENTRE RÍOS**
 - 17 PROVINCIA DE BUENOS AIRES**
 - 18 CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES**
 - 19 PROVINCIA DE LA PAMPA**
 - 20 PROVINCIA DE NEUQUÉN**
 - 21 PROVINCIA DE RÍO NEGRO**
 - 22 PROVINCIA DE CHUBUT**
 - 23 PROVINCIA DE SANTA CRUZ**
 - 24 PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO**
 - ** REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

NOTA:

El presente capítulo expone una síntesis de la reflexión realizada por cada una de las jurisdicciones en que se divide la República Argentina respecto del Modelo Actual de su territorio y del Modelo que aspiran construir, así como la identificación de las estrategias de desarrollo que cada una se propone. A ello se agrega un listado de la cartera de iniciativas, programas o proyectos de infraestructura que consideran fundamentales para alcanzar dichos objetivos.

A efectos de la presente publicación, el equipo técnico de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública determinó el formato general del capítulo y realizó la redacción de textos y diseño de gráficos que cada apartado contiene. En todos los casos se comportó como fuente la documentación aportada por cada jurisdicción, siendo su versión final supervisada por los referentes técnicos respectivos. La totalidad de dicha documentación, se adjunta en soporte magnético, formando así parte de la presente edición.

Por último, cabe consignar que a la síntesis de las veinticuatro jurisdicciones federales, se ha agregado la de la Región Metropolitana de Buenos Aires – hecho acordado entre los dos gobiernos implicados – habida cuenta de la singularidad de su problemática territorial y de su peso relativo para el conjunto del país.



PROVINCIA DE JUJUY

La provincia de Jujuy limita al norte y oeste con las Repúblicas de Bolivia y Chile, respectivamente. Ocupa un territorio de 53.219 km² que se caracteriza por la diversidad de sus ecosistemas naturales, con una población que asciende a 661.667 habitantes, que se concentra fundamentalmente en la zona de los valles, detentando una densidad media de 11,5 hab/Km²

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

OCCUPACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

El territorio provincial muestra una creciente tendencia a la concentración, tanto demográfica como económica, en la zona de los Valles Templados y Orientales de la provincia (área de mediana diversificación de las actividades productivas). El resto del territorio se caracteriza por la gran proporción de áreas a desarrollar o potenciar, con un déficit de inversiones en materia de infraestructura y equipamiento.

El sistema que componen las principales ciudades se organiza en torno a la red de rutas nacionales totalmente pavimentadas: la RN 9 –corredor sur-norte del NOA, con origen en Buenos Aires y final en la ciudad fronteriza de La Quiaca –, la RN 34 con dirección noreste que conecta a la provincia con la provincia limítrofe, y la RN 52, en dirección este-oeste que conectan al territorio con la República de Chile. Coincidente con la región de los Valles, este sistema alberga el 88,7% de la población, de la cual el 85% es urbana, en tanto que el 15% restante es rural. Es de destacar que la pirámide de edades nos muestra un envejecimiento de la población que se prevé se agudizará hacia el año 2015.

Desde el punto de vista jurisdiccional, la provincia se divide en 16 departamentos que se agrupan en 4 regiones agroecológicas:

- Puna: penillanura de 3.500 m de altura, clima riguroso con escasas precipitaciones anuales, que abarca más del 55% del territorio y alberga el 6,4% de la población, con una densidad de 1,4 hab/Km².

- Quebrada: se extiende por unos 155 Km, con precipitaciones en el verano, con pequeños valles fértiles y paisajes de gran belleza. Representa el 17,1% del territorio y en ella vive sólo el 5% de los habitantes con una densidad de 3,6 hab/Km².

- Valles Templados: valles mesotérmicos y con precipitaciones en primavera-verano del orden de los 900 mm anuales. Constituye el 7,5% del territorio y concentra alrededor del 62% de la población provincial, con una densidad de 101,1 hab/Km².

- Ramal o Valles Orientales: amplios valles sub-tropicales con estación seca en invierno y precipitaciones anuales superiores a 1200 mm. Alberga la Yunga de riquísima biodiversidad y conforma la quinta parte del territorio, donde reside el 27% de la población con una densidad de 16,3 hab/Km².

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

La estructura económica jujeña posee un carácter dual en el que coexisten un número reducido de grandes emprendimientos altamente productivos y eficientes, con gran cantidad de pequeños y medianos productores, colocando a casi el 50% de la población económicamente activa en condiciones de informalidad. Los parámetros globales indican que la provincia de Jujuy aporta un 0,9% al PBI Nacional (lo que la sitúa en el puesto número 18 en el concierto del país), y el Ingreso por Habitante es de 2879 \$/año a julio/05.

En lo que respecta a las exportaciones, Jujuy alcanzó 134 millones de dólares en 2004, un

17% más que el año anterior.

La estructura de las exportaciones es de un 63% de Productos Primarios, 22% de Manufacturas de Origen Agropecuario (MOA) y 15% de Manufacturas de Origen Industrial (MOI). El principal destino de sus exportaciones es la Unión Europea (50%), Estados Unidos (15%), MERCOSUR (14%) y Bolivia (8%).

El gobierno de la provincia formuló un Plan de Desarrollo Productivo Sustentable tendiente a orientar y apoyar las actividades privadas. Se observa un incremento importante de la Tasa de Actividad, a pesar de que ésta se ubica a cinco puntos por debajo de la nacional.

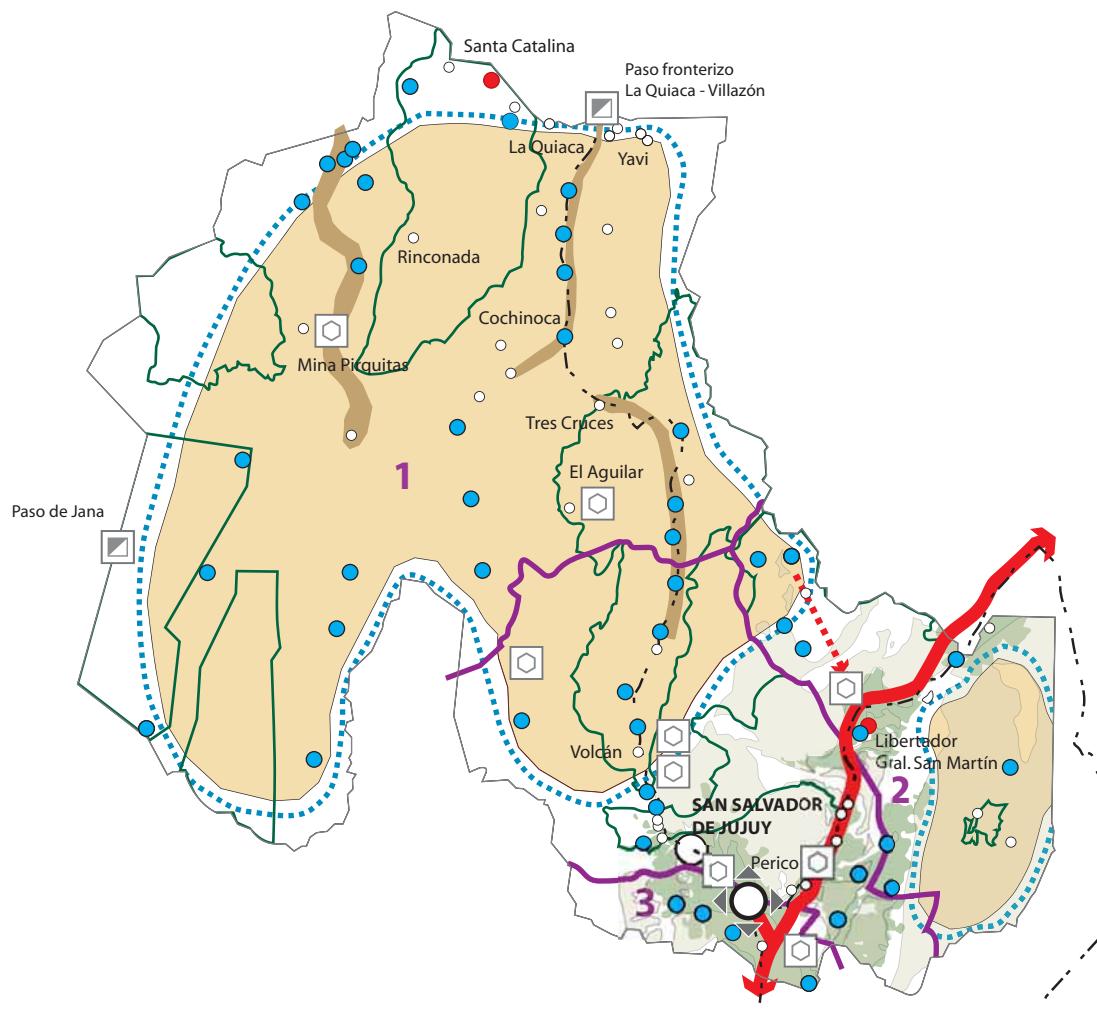
Históricamente, las actividades económicas principales han sido:

- Producción de caña de azúcar: la fabricación de azúcar –27% de la producción argentina–, alcohol y papel, constituye el sector más integrado y que mayor valor agregado genera. En la década de los 90, con la mecanización de la cosecha, el número de empleos ha caído.

- Producción de tabaco virginia: representa el 50% de la producción nacional destinada en mayor parte a la exportación. La incipiente industria del cigarrillo involucra a 900 productores y alrededor de 13.000 trabajadores en forma directa.

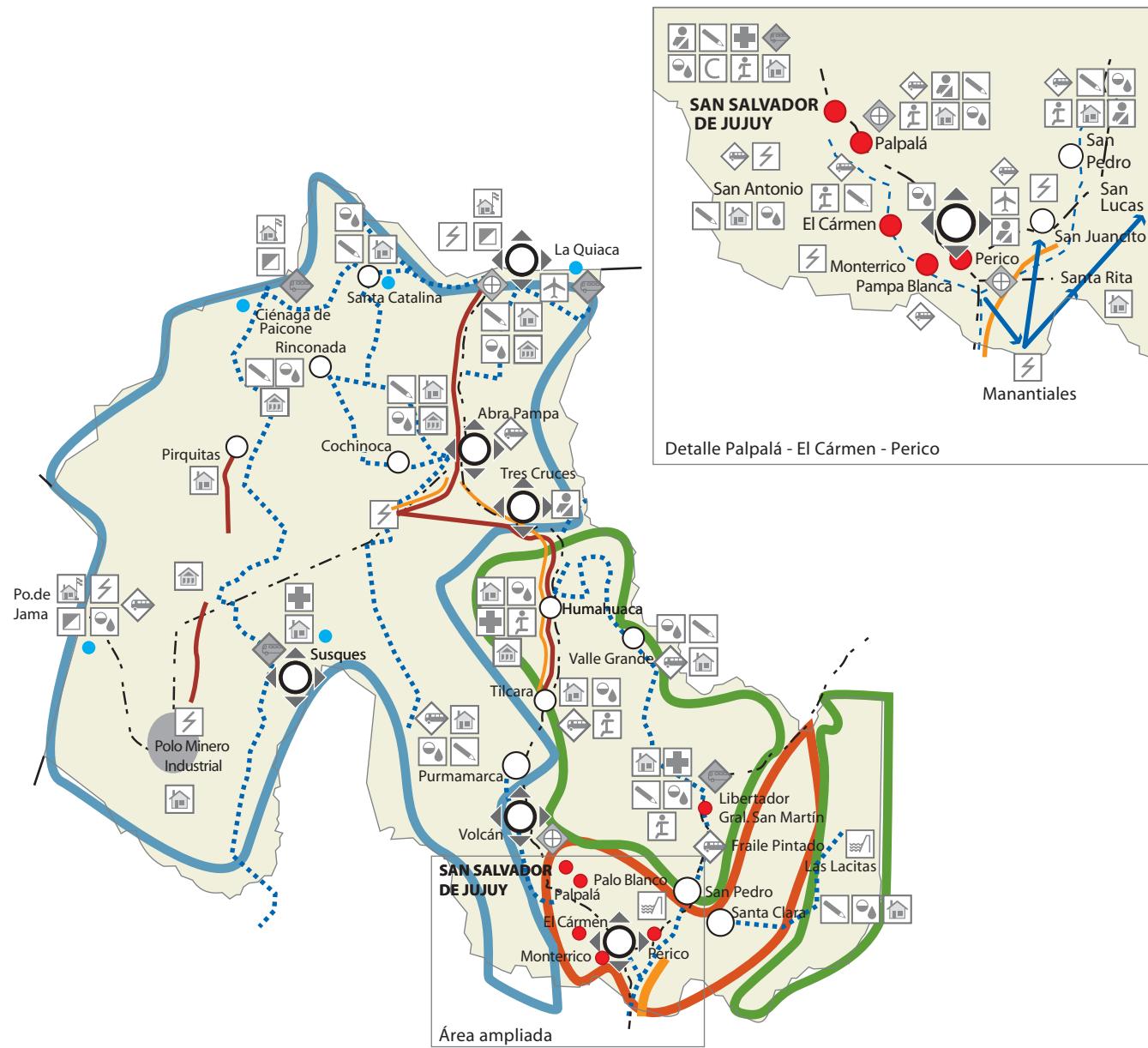
- Producción siderúrgica: en la actualidad el aporte se realiza por una empresa privada, con anterioridad por una empresa estatal, Altos Hornos Zapla.

PROVINCIA DE JUJUY | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



- | | | | |
|--|---|--|---|
| | Nodo multimodal | | Pasos fronterizos |
| | Localidades | | Enclave minero industrial |
| | Localidades con alto crecimiento demográfico 1991-2001 +25% | | Déficit de infraestructura de apoyo a la producción |
| | Localidades con bajo crecimiento demográfico 1991-2001 -25% | | Áreas con potencial |
| | Flujo de carga y pasajeros saturado | | Áreas con escaso desarrollo económico |
| | Áreas con problemas de conectividad y accesibilidad | | Mediana diversificación económica |
| | Ferrocarril | | Áreas con valor ecológico |
| | 1-2-3 Áreas de criticidad social | | Áreas vulnerables |

PROVINCIA DE JUJUY | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



- | | | | | | |
|--|---|--|-------------------------------------|--|---|
| | Nodo multimodal a crear y/o a potenciar | | Viviendas de interés social | | Establecimientos Policiales |
| | Localidades a desalentar crecimiento demográfico | | Centros de fronteras | | Centros deportivos-recreativos |
| | Localidades a alentar el crecimiento demográfico | | Dique | | Edificios de Interés Histórico - Cultural |
| | Rutas a pavimentar y/o mejorar | | Establecimientos Carcelarios | | Centro de trasbordo de pasajeros |
| | Ferrocarril | | Establecimientos sanitarios | | Terminales de transporte de pasajeros - cabeceras |
| | Gasoductos | | Establecimientos educativos | | Zona a cualificar |
| | Líneas de alta tensión | | Servicios de agua potable y cloacas | | Zona a potenciar |
| | Líneas de media tensión | | Centrales de Generación Eléctrica | | Zona a desarrollar |
| | Canal de drenaje y riego | | Pasos internacionales | | |
| | Puerto seco, zona aduanera primaria y zona franca | | | | |

Estas actividades estuvieron, hasta principios de los '90, fuertemente reguladas y/o protegidas o subsidiadas.

La actividad minera –producción de cal, cemento, concentrados de plomo, zinc, cadmio (único productor de estos minerales en el país), plata, sal, boratos–, y las producciones de hortalizas frescas, frutas (especialmente cítricos, con un 15% del total nacional) y porotos, conforman los renglones siguientes en la economía.

Existe un conjunto de actividades que se encuentran en proceso de desarrollo, tales como: producción de frutas (durazno, higo, palta, tuna, frutilla, chirimoya, mango); de "papa andina"; una serie de cultivos ancestrales (el "yacón" y la "quinua") con perspectivas de mercados externos; producción de ajo, de miel; procesos de deshidratación, clasificación y envasado de frutas y hortalizas; cría de chinchillas e industrialización de sus pieles; y producción de carbón de leña y briquetas con destino principalmente a la exportación.

Dentro de la estructura económica jujeña coexisten un número reducido de grandes emprendimientos altamente productivos con economías de subsistencia y gran cantidad de pequeños y medianos productores.

En cuanto a su capacidad productiva, los suelos con aptitud se concentran en siete departamentos del sudeste y representan un 8,6% del territorio con posibilidades de expansión de los cultivos. El 1,4% de la superficie de la provincia cuenta con suelos aptos para pastoreo o, lo que es lo mismo, cuentan con una capacidad de carga animal muy superior a la actual -se pueden alimentar 800.000 cabezas más-. El stock ganadero resulta insuficiente e implica que se importe el 90% de la carne vacuna para consumo, así como productos lácteos.

En materia forestal, la provincia cuenta con 2.357.000 ha de suelos para su desarrollo sin restricciones y más de 840.000 ha de suelos con restricciones.

Por último, es de destacar el fuerte crecimiento que ha tenido recientemente el sector turístico que presenta una sostenida demanda nacional e internacional, esta última potenciada a partir de la salida de la convertibilidad. Se considera asimismo que la incorporación de la Quebrada de Humahuaca como Patrimonio de la Humanidad en la categoría de Paisaje Cultural, ha constituido un factor de impulso notable. La demanda turística, medida en arribos, se ha triplicado en los últimos años creciendo a una tasa del 12% anual promedio, lo que posiciona a Jujuy con el 20% de los arribos turísticos a la región del NOA y receptora, a su vez, del 5% del total del turismo del país. En este contexto, el gobierno provincial ha puesto en marcha un Plan de Desarrollo Turístico Sustentable, identificando y promoviendo ocho áreas de interés turístico.

En lo que respecta a indicadores sociales, la provincia de Jujuy, tal como el conjunto del NOA, presenta registros críticos: el Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI/2001) se sitúa en el 28,8% de su población y 26,1% de sus hogares. En este contexto, el proceso de regularización dominial y entrega de la tierra en propiedad a la población originaria en las zonas de menor desarrollo, se destaca como herramienta esencial con vistas al arraigo y a la consecuente reversión del éxodo a los principales centros poblados.

En materia de salud, el 54% de la población no tiene cobertura social y en el año 2004 la Tasa de Mortalidad Infantil fue de 17,4%. En materia de educación, es de destacar que casi una cuarta parte de la población económicamente activa es analfabeta funcional. En cuanto al acceso a la educación, si bien en los niveles de EGB 1 y 2 la tasa supera el 95%, en el nivel Polimodal es del 82,2%, y en cuanto a la formación terciaria, entre los 18 y 24 años, estudia sólo el 9,2%.

INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO

Como correlato de los anteriores indicadores, se puede citar el actual déficit de infraestructura y equipamiento que detenta el territorio provincial.

En materia de agua, se requiere un plan general de captación y aprovechamiento integral que equilibre las necesidades del consumo humano con las de la producción y su deseada expansión agropecuaria.

En cuanto a los líquidos cloacales, el 35% de la población no cuenta con tratamiento de excretas. En el periodo 2000-2006 se construyeron 10.261 viviendas que cubren parcialmente las necesidades en la materia (14.871 unidades en el 2001). Las carencias en materia de tratamiento y disposición final de residuos sólidos urbanos son importantes y para ello se está implementando el nuevo Sistema de Tratamiento de los Residuos Sólidos Urbanos. La infraestructura educativa es deficitaria: los edificios del EGB o Primario requieren de un Programa de Recuperación o Refuncionalización y/o nuevas construcciones; el Nivel Medio o Polimodal comparte los edificios en más del 50% de los casos, el nivel Superior Universitario y la Educación Artística carecen de edificios propios y de equipamiento moderno y adecuado. La infraestructura y equipamiento sanitario es insuficiente. Por último cabe señalar el déficit en materia de edificios públicos centrales y/o regionales, del Poder Ejecutivo, Judicial y de Seguridad.

SITUACIÓN AMBIENTAL

La provincia de Jujuy posee una amplísima variedad de recursos naturales dados por la diversidad de topografía y de climas. Existen doce Áreas Naturales Protegidas (ANP), las que ocupan un total de 1.600.000 ha (30% del territorio provincial).

En los bosques nativos, se diferencian dos regiones: el Parque Chaqueño (74.000 ha) y la Selva Tucumano-Boliviana (725.000 ha). Sus suelos presentan niveles de degradación importantes, especialmente de origen hídrico y eólico.

La fauna es abundante y variada y está amenazada por la modificación del ecosistema que deteriora su hábitat.

Cabe mencionar, entre otros riesgos ambientales, los residuos agrícolas e industriales con escasos tratamientos; y el insuficiente control de posibles acciones contaminantes derivadas de las explotaciones mineras e industriales.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

OBJETIVOS ESTRÁTÉGICOS

El Plan Estratégico de Desarrollo de la provincia de Jujuy persigue la consecución de cuatro grandes Objetivos Estratégicos de los que se desagregan Sub-Objetivos que los integran, conformando así el árbol de objetivos siguiente:

1. Mejorar, de modo creciente y permanente, la calidad de vida de la población.

1.1. Incrementar la Esperanza de Vida al Nacer.

1.2. Promover el cuidado de la salud física y psíquica de los habitantes y su recuperación ante su eventual pérdida o disminución.

1.3. Dotar a todas las poblaciones del territorio de similares condiciones de habitabilidad.

1.4. Incrementar el nivel educativo medio de la población, y su calidad.

1.5. Eliminar toda forma de trabajo infantil.

1.6. Preservar la seguridad de personas y propiedades.

1.7. Propender a la disponibilidad de empleo en cantidad suficiente y de calidad, para la población económicamente activa.

2. Promover el desarrollo socio-económico armónico, equilibrado y sustentable en el territorio provincial.

2.1. Promover la radicación de la población en sus lugares de origen.

2.2. Promover y orientar el desarrollo de un sistema de actividades productivas de bienes y servicios eficiente, competitivo, descentralizado y sustentable.

2.3. Dotar al territorio de la infraestructura económica necesaria para el establecimiento y crecimiento del sistema productivo.

2.4. Preservar el territorio provincial de los riesgos ambientales naturales y antrópicos.

3. Facilitar la intercomunicación e integración entre las distintas regiones de la provincia y con los países y provincias limítrofes, el conjunto nacional y el mundo.

3.1. Dotar de vías de comunicaciones (carreteras, ferroviarias y aéreas) accesibles, seguras y ágiles.

3.2. Dotar de centros de transferencia de cargas, de trasbordo y terminales de personas adecuados, confortables y eficientes.

3.3. Facilitar el acceso telefónico y el de Internet a todos los habitantes de la provincia.

4. Preservar y valorizar el patrimonio histórico - antropológico - cultural de la provincia.

4.1. Preservar y poner en valor los sitios arqueológicos e históricos.

4.2. Promover y difundir las tradiciones ancestrales.

4.3. Alentar y difundir las distintas expresiones del arte en todo el territorio provincial y su expansión al exterior del mismo.

CARACTERIZACIÓN GLOBAL

El Modelo Deseado visualiza un territorio más integrado, articulado y equilibrado, que ofrezca las dotaciones de infraestructura social y económica necesarias para alcanzar los Objetivos Estratégicos enunciados, y cuya distribución espacial se muestra en el mapa del Modelo Deseado del Territorio. Sus aspectos prioritarios se refieren a:

- **Red vial provincial**

Resulta necesario mejorar la actual red provincial e interconectar poblaciones y regiones productivas en desarrollo y/o aisladas. La actual conexión vial con Bolivia (a través de La Quiaca) debe ser mejorada, y oficializarse una nueva en Ciénega de Paicone (Argentina) y Río Mojón (Bolivia), así como sus centros de Frontera integrados. Se pone también de manifiesto la necesidad de potenciar y/o crear nodos multimodales de transporte a fin de facilitar los movimientos de la producción. Asimismo, las zonas francesas de Perico y Puna requieren efectivizarse y equiparse.

- **Agua segura**

En los departamentos de la Puna, Quebrada y Ramal, es necesario ampliar la actual cobertura de provisión de agua potable y optimizar el sistema existente.

- **Energía eléctrica**

Es prioridad interconectar la zona Puna Norte (Abra Pampa, La Quiaca), y la Puna Occidental (Susques) con el sistema interconectado nacional, así como reforzar los nexos del sistema eléctrico provincial con el nacional. Es preciso incrementar la generación propia y aprovechar los gasoductos Nor-Andino y Atacama para la instalación de centrales de generación eléctrica a gas.

- **Provisión de gas**

Se ha ampliado el servicio domiciliario a poblaciones de la Quebrada de Humahuaca pero aún es necesario dotar del servicio a

mayor cantidad de poblaciones en el norte (Abra Pampa, La Quiaca, Yavi), con la posibilidad cierta de proveer a la zona minera de la Puna.

- **Equipamiento sanitario**

Debe procurarse la creación de una Maternidad Provincial, redefinirse los roles de los Hospitales Centrales, fortalecer hospitales cabecera regionales, ampliar, mejorar y mantener la estructura edilicia de los restantes y de los Centros y Puestos de Salud. Resulta necesario crear Unidades Especiales, Banco de Sangre y Hemoderivados, Centro de Diálisis, de Tratamiento de Adicciones y de Atención de Discapacidades.

El Modelo Deseado visualiza un territorio más integrado y equilibrado, que ofrezca las dotaciones de infraestructura social y económica necesarias para alcanzar los Objetivos Estratégicos enunciados.

- **Regularización dominial**

Resulta necesario saldar una deuda de antigua data con los pueblos originarios, continuando con mensura, entrega y escrituración de las tierras que ocupan.

- **Plan de Desarrollo Turístico Sustentable**

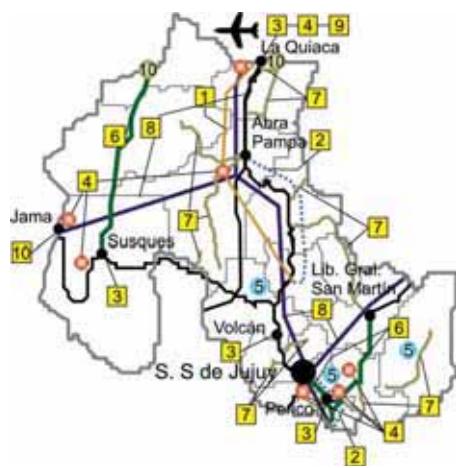
Es preciso refaccionar y poner en valor distintos edificios y monumentos de importancia histórico-cultural, crearse un nuevo Cementerio Público y un nuevo gran Parque-Bosque Urbano en la nueva zona actual de crecimiento (Alto Comedero).

- **Edificios públicos**

Cabe señalar que los edificios públicos centrales y/o regionales han sido superados en su capacidad, tanto del Poder Ejecutivo como del Poder Judicial, y también existe la urgente necesidad de contar con un nuevo edificio para la central de policía y un nuevo establecimiento carcelario.

Nota: la provincia ha elaborado un Cuadro de Objetivos, Estrategias y Planes que puede ser consultado en el CD adjunto a este documento.

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



- Aeropuertos con requerimientos
- Traza de la red vial nacional existente
- Rutas nacionales existentes con requerimientos de inversión
- Rutas provinciales con requerimientos de inversión
- Traza de la red ferroviaria con requerimientos de inversión
- Gasoductos Requeridos
- Tendido eléctrico requerido
- Centrales térmicas
- Diques
- Paso de frontera

REF.	PROGRAMA / PROYECTO	ESCALA DE IMPACTO	ESTADO	PLAZO	MONTO ESTIMADO (millones de \$)
1	Gasoductos Miraflores / Tilcara; Miraflores / La Quiaca	Regional	Requiere estudio de factibilidad	Medio	S/D
2	Ampliación redes Alta Tensión y Media Tensión ¹	Regional	Requiere estudio de factibilidad	Medio / Largo	3,5
3	Crear y potenciar Nodos multimodales ²	Regional	Con estudio de factibilidad	Corto / Medio	S/D
4	Centrales Térmicas y mini centrales ³	Local	Con estudio de factibilidad	Corto / Medio	210
5	Aprovechamiento Recursos Hídricos y protección riberas ⁴	Local	Requiere estudio de factibilidad	Largo	S/D
6	Mejoramiento y Pavimentación red Rutas Nacionales ⁵	Regional	Con estudio de factibilidad	Medio	S/D
7	Mejoramiento y Pavimentación red Rutas provinciales ⁶	Local	Con estudio de factibilidad	Medio	S/D
8	Rehabilitación y Construcción Ramal FFCC ⁷	Regional	Requiere estudio de factibilidad	Medio	121
9	Refuncionalización del aeropuerto de La Quiaca	Regional	Con estudio de factibilidad	Medio	84,2
10	Puerto Seco, Centros de Frontera y Zonas Francas ⁸	Regional	En ejecución	Corto	15
	Construcción de Edificio y equipamiento Maternidad provincial	Regional	Requiere estudio de factibilidad	Medio	S/D
	Mejora Hospital de Niños	Regional	En ejecución	Corto	60
	Creación y equip. Banco de sangre, hemoderivados y diálisis	Local	Requiere estudio de factibilidad	Corto	S/D
	Crear y equipar Centro Internación Amb. Trat. Adic y Discap.	Local	Requiere estudio de factibilidad	Corto	S/D
	Provisión Agua Potable, Ampliación y Optimización Sistema Existente	Local	Proyecto	Corto / Medio / Largo	90
	Sistema de Desagües Cloacales y Plantas Depuradoras	Local	En ejecución	Corto / Medio / Largo	120
	Pavimentación 5000 cuadras en diferentes ciudades	Local	Requiere estudio de factibilidad	Corto / Medio	50
	Construcción, ampliación y mejora Viviendas Interés Social	Local	En ejecución	Corto / Medio / Largo	500
	Construcción Edificios Público Poder Judicial, Cementerio y Parque	Local	Requiere estudio de factibilidad	Medio / Largo	S/D
	Crear / sustituir y puesta en valor de 540 edificios escolares	Regional	En ejecución	Corto / Medio / Largo	S/D
	Complejos Polideportivos-Recreativos-Culturales	Regional	Requiere estudio de factibilidad	Medio	S/D
	Establecimiento Carcelario y comisarías	Regional	Requiere estudio de factibilidad	Medio	S/D
	Centros de disposición final tratamientos residuos urbanos	Local	En ejecución	Corto / Medio	S/D
	Mensura de tierras	Local	En ejecución	Corto	S/D
	Puesta en valor Monumentos Históricos-Arquitectónicos	Local	Con estudio de factibilidad	Corto	14
	Creación Museo Provincial de Artes	Regional	Requiere estudio de factibilidad	Medio	7
	Aprovechamiento integral ríos Grande y Perico	Local	Requiere estudio de factibilidad	Medio / Largo	1,6
	Terminales Transporte pasajeros y centros trasbordo	Regional	Con estudio de factibilidad	Corto	12

1. Red MT Tilcara - Abra Pampa / Red AT El Bracho-S.Juancito / Cambio Cond.L.San Juancito Jujuy Norte - Jujuy Sur

2. Potenciar Nodo multimodal Perico y crear Nodo multimodal La Quiaca, Susques y Volcan

3. Central Térmica San Juancito, Jama, Miraflores, La Quiaca, Cauchari-Olaroz, Palo Blanco, Los Alisos

4. Dique Palo Blanco, Las Lancitas, Aº Coquena y Chalala

5. RN 34 - San Pedro-Calilegua / RN 40 Corredor Minero / RN 34 Límite con Salta- Lib. Gral San Martín, RN 66 y RN 1V 66

6. RP 73 y 83 / RP 6 / RP 5 / RP 13 / RP 68 / RP 75 / RP 11 / RP 71 / RP 73 / RP 1 / RP 56 / RP 35 / RP 4 / RP 42 / RP 46 / RP 49

7. Rehabilitación Ramal FFCC-C-P.Blanca-SSJ / Ramal FFCC-C15-Perico-Pichanal / Ramal FFCC-C-SSJ-La Quiaca / Construcción Ramal FFCC-A. Pampa-Jama y Eq.

8. Paso Internacional La Quiaca / Paso Internacional Ciénaga Paicone / Centro Frontera La Quiaca, Jama y Ciénaga Paicone



PROVINCIA DE SALTA

Se extiende en una superficie de 155.488 Km². Según el Censo Nacional 2001 la población ascendía entonces a 1.079.422 habitantes –el 24,2% del total de la Región NOA y el 3% de la población del país–. La densidad media es de 6,94 hab/Km², con una distribución espacial desequilibrada que se expresa en el 83% de población urbana y extensas zonas con vacíos poblacionales.

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

OCCUPACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

El proceso de poblamiento de la provincia de Salta se inició con el asentamiento de diversos pueblos indígenas, los que, como compartían una misma lengua y un tronco racial común, se los agrupó en la denominada “civilización andina” y fueron identificados por los españoles en los comienzos de la conquista, bajo el nombre de diaguitas o calchaquíes.

La conquista inicial del territorio fue realizada desde el Virreinato del Perú y, más tarde, cuando se creó el Virreinato del Río de la Plata, la ciudad de Salta se convirtió en la capital de la gobernación de Salta del Tucumán. Esta se transformó en adelante en una de las ciudades más cultas y tradicionales del interior, donde los pobladores mantenían el estilo de vida y las costumbres del Virreinato del Perú.

Por su estratégica posición en el medio de las grandes distancias que separan a Lima de Buenos Aires la provincia pasó a ocupar un importante papel en el tráfico de los ricos cargamentos de mercancías entre ambos puntos. En 1810, el cabildo salteño adhirió a la causa patriótica de la Revolución de Mayo, lo que provocó que el territorio salteño se convirtiera en campo de batalla entre los ejércitos realistas que venían del Perú y las fuerzas patriotas.

La estructura actual del territorio de la provincia es consecuencia del histórico proceso de poblamiento en torno a los valles fértiles,

lo cual deviene en una distribución desequilibrada de la población, que se agrupa en centros urbanos con un desarrollo desigual. En total, los siete primeros centros urbanos aglutinan el 61,4% de la población provincial. La población urbana, estimada en el año 2005, se aproximó al 85% del total de la provincia, previéndose la tendencia a un acentuado proceso de urbanización para los próximos años.

La ciudad de Salta es el principal centro urbano, importante nodo multimodal que concentra más del 40% de la población provincial, llegando en 2001 a reunir 462.668 habitantes. Es una de las ciudades más extendidas del país en el sentido norte-sur, con las consiguientes desventajas para la provisión de infraestructura social y de servicios. Le siguen en importancia San Ramón de la Nueva Orán y Tartagal, en el norte de la provincia, con poblaciones superiores a los 66.000 y 55.000 habitantes, respectivamente. Ambas ocupan posiciones estratégicas en referencia a la vinculación regional: la primera se localiza sobre la RN 50 y la segunda sobre la RN 34, constituyendo dos importantes centros en el corredor de integración con Bolivia. Estas localidades urbanas tienen un rango 7 a 8 veces menor que la ciudad Capital.

Una tercera escala de centros urbanos la conforman localidades con menos de 25.000 habitantes, (Gral. Güemes, Metán, Rosario de la Frontera y Rosario de Lerma) que en conjunto concentran más de 80.000 habitantes. Ellas constituyen centros intermedios de una escala muy inferior, diecisésis veces menor a la de la ciudad de Salta.

La provincia se vincula con Chile a través del camino internacional Salta - Antofagasta que circula por la RN 51, por los Pasos de Sico y Huaytiquina. La conexión con Bolivia se realiza a través de las rutas nacionales 9, 50 y 34; con Paraguay y Brasil a través de las rutas nacionales 81 y 86; y con el Litoral Argentino por la RN 16 y Puente General Belgrano pasando por Resistencia y Corrientes.

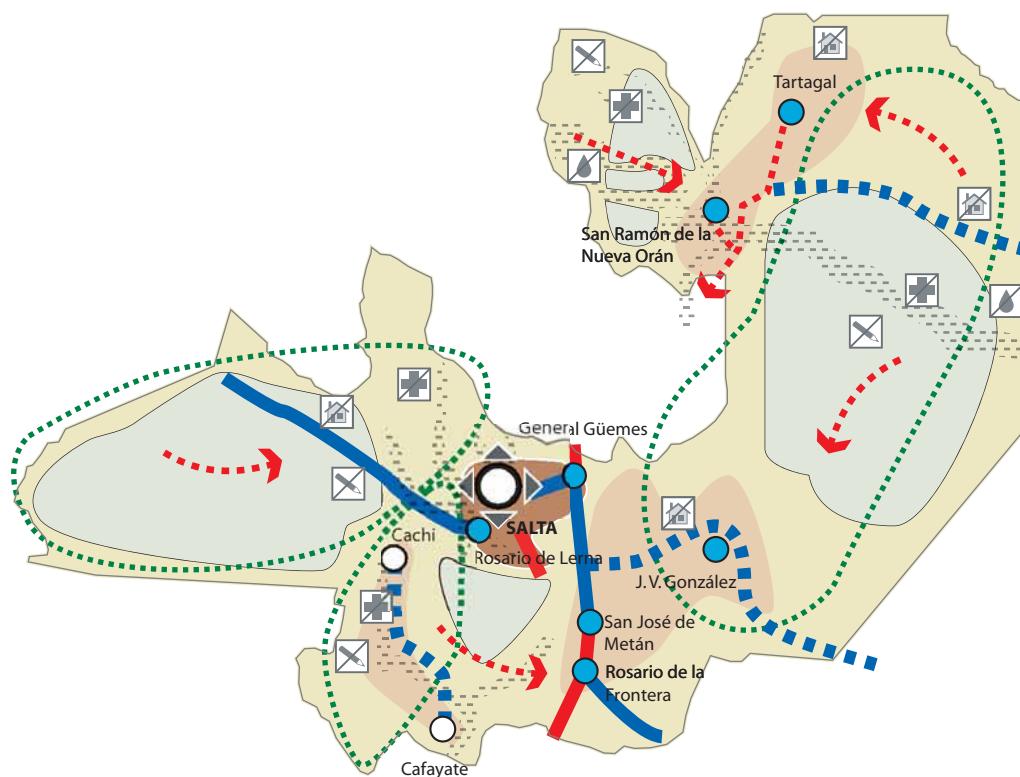
DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

La provincia de Salta registra una participación del 1,5% en el PBI nacional, ubicándose en el puesto noveno. El sector terciario participa con el 64% del PBG, siguiéndole en importancia el sector manufacturero con el 21% (con una fuerte presencia de la fabricación de derivados del petróleo y del sector alimenticio), y el sector primario con una participación del 15%.

Su economía se basa en un conjunto diversificado de cultivos agrícolas (tabaco, azúcar, cítricos, vid, aromáticas, porotos, maíz, soja y productos hortícolas) y en la explotación de hidrocarburos y algunos minerales. En lo que respecta a las exportaciones, la provincia acumuló 599 millones de dólares en 2004, registrando un crecimiento de 15% respecto al valor del año anterior. La producción manufacturera es del 1,5% del total nacional (Censo Económico '94), con un bajo grado de diversificación.

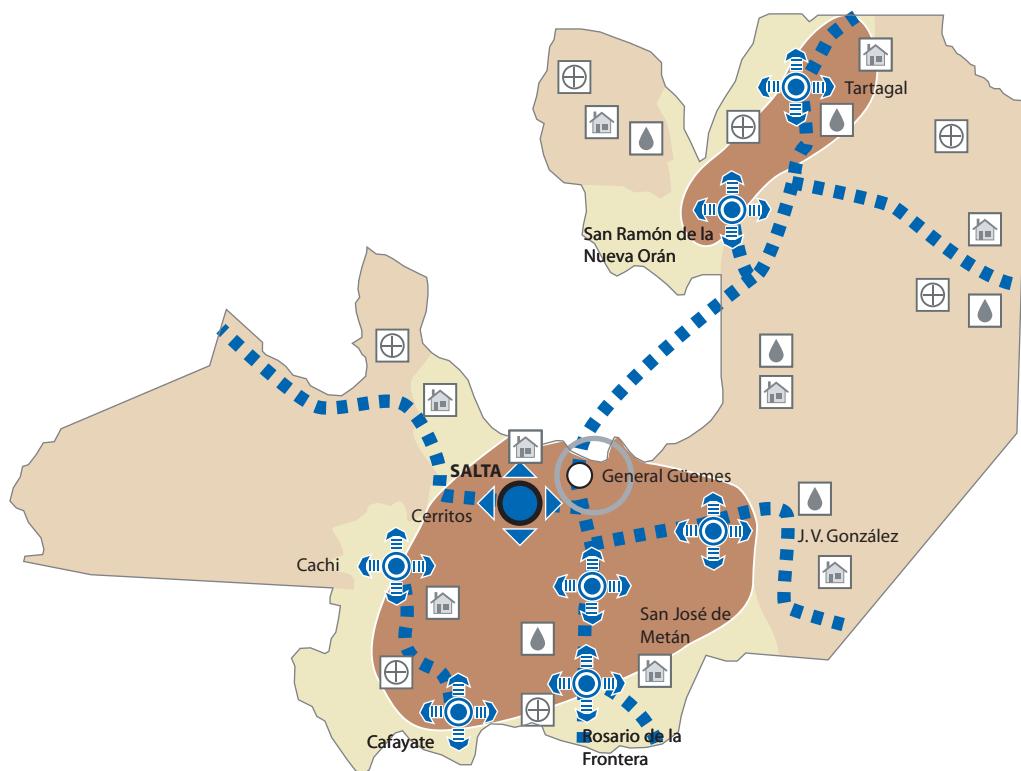
Es muy importante la producción de poroto –alubia y negro– y los cultivos de maíz y soja, que en numerosas oportunidades actúan como sustitutivos de otras producciones de

PROVINCIA DE SALTA | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



- | | | |
|--|--|---|
| Nodo multimodal | Áreas donde las localidades presentan dificultades para acceder a centros de salud (altos costos para trasladarse, tiempos empleados para alcanzar dichos centros) | Áreas económicas con mayor desarrollo económico provincial y un nivel importante de diversificación e industrialización relevante |
| Población en crecimiento | Áreas donde más del 40% de la población carece de acceso a agua potable | Áreas económicas medianamente desarrolladas, diversificadas, con industrialización incipiente. |
| Flujo de carga de pasajeros | Áreas donde las localidades presentan dificultades para acceder a centros de educación (altos costos para trasladarse, tiempos empleados para alcanzar dichos centros) | Áreas de escaso desarrollo económico y producción no diversificada |
| Capacidad saturada | Áreas con problemas de conectividad y accesibilidad consideradas estratégicas por la provincia | Áreas vulnerables |
| Áreas con problemas de conectividad y accesibilidad consideradas estratégicas por la provincia | Áreas de viviendas deficitarias y/o tenencia irregular | Áreas de potencial valor económico por la existencia de recursos naturales y turísticos |
| Red vial a mejorar | | |

PROVINCIA DE SALTA | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



Nodo multimodal
(ferroviario + carretero + aéreo)



Áreas donde se fomentará
el crecimiento demográfico



Infraestructura vial a mejorar con
pavimentación y/o señalización
y obras complementarias



Infraestructura básica social a construir



Zonas a desarrollar, plan de
urbanización y regularización
de la tenencia de la tierra



Zonas a desarrollar, servicio de
agua potable



Zona franca y centro
de transferencia de carga



Áreas a desarrollar



Áreas a cualificar

verano. El sector ganadero está representado por la cría de bovinos y ovinos criollos, según un esquema de producción tradicional y con baja eficiencia productiva. El cultivo de la vid se realiza en la zona de los Valles Calchaquíes (departamentos de San Carlos y Cafayate).

La explotación de hidrocarburos se concentra en la cuenca noroeste, representando el 2% del total del petróleo del país y cerca del 15% de la producción nacional de gas. La minería –minerales no metálicos– es importante, consiste especialmente en la extracción de boratos, que aporta el 70% de la producción nacional.

La estructura actual del territorio de la provincia es consecuencia del histórico proceso de poblamiento en torno a los valles fértiles, lo cual deviene en una distribución desequilibrada de la población, que se agrupa en centros urbanos con un desarrollo desigual.

En lo que respecta a sus indicadores sociales, en el año 1991 los hogares de Salta con NBI representaban el 33,9% del total, con una tendencia decreciente que se evidencia en el censo 2001, donde este indicador alcanzó el 27,5%. La misma tendencia muestra la tasa de natalidad, que en el año 1997 era del 26 por mil y en 2003 se redujo al 22 por mil.

Particular relevancia tiene la problemática del analfabetismo: la dispersión de la población,

la inaccesibilidad de grandes espacios geográficos de la provincia y las características étnicas de algunos grupos de habitantes son factores determinantes para la inserción de la población en el sistema educativo, y por ende de los resultados obtenidos en el sector. A pesar de ello, se destaca un descenso de la tasa de analfabetismo provincial, la cual se redujo en un 30% en el último período intercensal, alcanzando un 4,7% en el año 2001.

SITUACIÓN AMBIENTAL

En el territorio salteño las principales amenazas identificadas son las ocasionadas por inundaciones, volcanismo, procesos de remoción de masa y sismicidad. Hacia la región Norte Grande, los procesos de inestabilidad de laderas, remoción del suelo y cobertura vegetal, así como la ocurrencia de eventos torrenciales extremos que generan anegamientos e inundaciones. Estos últimos se encuentran afectando, mayoritariamente, a poblaciones rurales básicamente aisladas o dispersas.

A modo de referencia se resaltan los episodios de relevancia vinculados a las crecidas del arroyo Tartagal, que produjeron la transfiguración morfológica del cauce en su tramo urbano a través de la ciudad homónima, con la destrucción de importantes obras de infraestructura y afectaciones a bienes y servicios de la población. Estos implicaron el colapso del puente de la RN 34 sobre el Río Seco, que trajo aparejada la incomunicación casi total de la región noreste de la provincia; la metamorfosis fluvial de la Quebrada Galarza, que afectó casi 4 Km. de la zona en un tramo de la RN 34, obligando a la reubicación de ese segmento de caminos; problemas relacionados con procesos de remoción de masa en sectores de la cuenca del Arroyo Yacuí, que produjeron el taponamiento del

cauce con una presa natural, ocasionando la evacuación de alrededor de 1500 personas en poblaciones situadas aguas abajo ante la posibilidad de ruptura del dique natural y la ocurrencia de una onda de crecida de características catastróficas; importantes procesos erosivos de gran escala en diversos barrios de las localidades de General Mosconi y Campamento Vespucio, con afectaciones a infraestructura urbana (calles, viviendas y servicios) y problemas similares en varias zonas de la región.

Asimismo, los diversos eventos climáticos que generan el desborde de canales, arroyos, lagunas y ríos han generado altos niveles de erosión dejando expuesta la infraestructura de servicios –cañerías de gasoductos, políductos y otras líneas de conducción de combustible–, que se localizan al Norte.

La provincia cuenta con la Ley N° 7070 de Protección del medio ambiente que reglamenta la preservación de su patrimonio natural y cultural, y ha implementado un Sistema Provincial de Áreas Protegidas en el año 2000, mediante la Ley 7107. Dentro de este marco se encuentran las siguientes áreas: la Selva de las Yungas (Selva Tucumano-Oranense); en el norte de la provincia, amparada por la Reserva de Acambuco (Departamento San Martín) y el Parque Provincial Laguna Pintascayo (Departamento Orán). Existe asimismo una categoría internacional en el caso de la Reserva de Biosfera de las Yungas, que comprende una porción de 1,34 millones de hectáreas, en las provincias de Salta y Jujuy. Entre los corredores de conservación se encuentra el Corredor Tariquia – Baritú – Calilegua, de carácter binacional argentino- boliviano, que en el territorio nacional se superpone con la reserva de Biosfera de las Yungas.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

La provincia de Salta asume los siguientes tres grandes ejes estratégicos para alcanzar el Modelo Deseado de su territorio:

1. Impulsar el desarrollo equitativo de las regiones para lograr el arraigo de sus habitantes, lo cual supone alcanzar un crecimiento ordenado de los municipios, mejorar la competitividad e inserción regional de los asentamientos urbanos y rescatar e incentivar la cultura artesanal propia de la región.

2. Mejorar la competitividad de la economía y la calidad de vida de sus habi-

tantes a lo ancho del territorio provincial a través del desarrollo de la infraestructura y el equipamiento. Para ello es necesario mejorar las redes primarias de transporte, como forma de resolver los problemas de integración en sentido norte-sur, este-oeste que tiene la provincia.

3. Valorizar el patrimonio natural y cultural a través de una gestión integrada y responsable, lo que implica realizar la planificación y gestión de los recursos naturales y bienes culturales del territorio.

Para encaminar la solución de las problemáticas estructurales que generan los desequilibrios territoriales de la provincia, se zonifica esta en una serie de subregiones con similares características socioeconómicas que surgen del reconocimiento de los déficit y las potencialidades detectados durante el proceso de formulación del Modelo Actual.

• Norte Andino

Integra la región fitogeográfica de la Prepuna, que bordea la altiplanicie de la Puna, comprendiendo los departamentos Santa Victoria, Iruya y la porción noroeste

del departamento Orán. Sus particulares características orográficas provocan problemas de conectividad con el este de la provincia y el acceso a la región se realiza a través de la provincia de Jujuy, desde la Quiaca (Jujuy) por RN 9.

Tiene un enorme potencial si se fortalece su integración territorial, se rescata e incentiva la cultura artesanal propia de la región, se promueve la transformación y manufacturación de los productos derivados del sector primario para que el valor agregado de los mismos permanezca en la provincia.

• La Yunga

Comprende la porción oeste del departamento de San Martín y centro del departamento Orán, integrando la región fitogeográfica de la selva de montaña (yunga), rica en diversidad biológica (flora y fauna), recursos hídricos y el patrimonio étnico-cultural de sus habitantes.

Entre sus debilidades se destaca el elevado índice de NBI, problemas en la calidad constructiva de las viviendas, el asentamiento de familias en terrenos particulares y el colapso de los servicios de salud, incentivado por la fuerte demanda de la población de los países limítrofes. Entre sus fortalezas se encuentran la adecuada cobertura de servicios educativos y la posibilidad de transformación de las economías locales por la mayor diversificación de cadenas productivas.

Se pretende alcanzar una distribución más equitativa de la riqueza y de las dotaciones de infraestructura y servicios para equilibrar el territorio y mitigar los problemas sociales y ambientales derivados de la erosión hídrica provocada principalmente por el río Tagal y el río Seco, mediante una adecuada política de prevención de riegos.

• Chaco-Norte

Se localiza en una llanura que no supera los 300 m de altura sobre el nivel del mar, incluyendo el este del departamento San Martín y la porción norte del departamento Rivadavia.

Uno de los principales desafíos de la región se asienta en su diversidad étnica, con una elevada proporción de población wichi que habita en ambientes degradados y migra en busca de los recursos con los que subsiste, fundamentalmente la caza y la pesca.

En lo que respecta a la dotación de infraestructuras, se plantea que mediante una adecuada cobertura de riego y caminos se podrían incorporar tierras para la producción, hecho que debería complementarse con políticas sociales y de capacitación que apunten a la inclusión de la población autóctona.

• Chaco Sur

La región se localiza en la unidad fitogeográfica del bosque chaqueño e incluye el sur del departamento Rivadavia, el sureste del departamento Orán, el extremo sur del departamento Rivadavia y el centro-este del departamento Anta.

Se requiere mejorar la accesibilidad en sentido norte-sur, impulsar políticas que permitan resolver los problemas estructurales de la población rural y coordinar esfuerzos para que las poblaciones indígenas puedan desarrollar programas que mejoren sus actividades económicas tradicionales.

• Cuenca del Río Juramento

La región se localiza en la unidad fitogeográfica del monte chaqueño y la integran los departamentos Metán, Rosario de La Frontera, la Candelaria y el centro-oeste de Anta. Entre las principales localidades se encuentran las cabeceras departamentales: Metán, Rosario de la Frontera, Joaquín V. González y La Candelaria.

Las actividades económicas principales de la región son el cultivo del poroto, soja, maíz, trigo, sorgo, la ganadería y el tabaco. Estas tienen un enorme potencial para el desarrollo en la medida en que se apunte a la diversificación productiva, agregando cadenas de valor.

• Centro

La región se encuentra enclavada predominantemente dentro de la cordillera oriental y el Valle de Lerma. En ella habitan más de 600.000 habitantes, de los cuales el 40% se concentra en la ciudad capital.

Entre los principales conflictos detectados se encuentra la deforestación del Valle de Lerma, producto del avance de la frontera agropecuaria, hecho que está generando problemas de erosión hídrica de los suelos.

• Valles Calchaquíes

La mayor parte de la región se ubica entre

los cordones de la Precordillera y las Sierras Subandinas, con alturas medias entre 5.000 a 6.000 metros, que rodean las zonas fértiles del valle Calchaquí surcado por el río homónimo y el río Santa María.

Para poder dinamizar económicamente esta región es necesario resolver los problemas de conectividad en sentido N-S y E-O. El principal corredor de articulación de la región lo constituye la RN 40, que se encuentra enripiada en tramos, siendo su consolidación fundamental para la integración de las regiones del NOA y Cuyo.

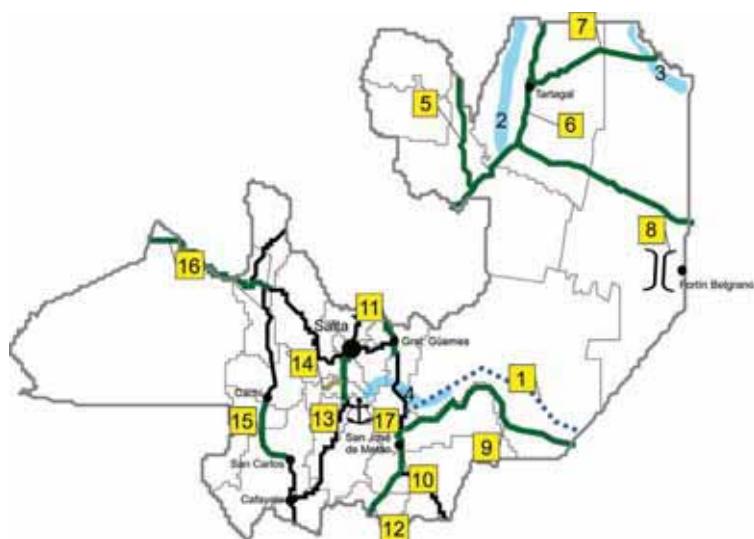
Para encaminar la solución de las problemáticas estructurales que generan los desequilibrios territoriales de la provincia, se la zonifica en una serie de subregiones con similares características socio-económicas que surgen del reconocimiento de los déficit y las potencialidades.

• Los Andes

Comprende la totalidad del departamento de los Andes y se localiza en la unidad fitogeográfica de la puna. Posee problemas de conectividad vial y provisión de servicios, que están relacionados directamente con la muy baja densidad de población –menos de 1 hab/Km²–, derivada de las limitantes ecológicas y ambientales.

La región cobra importancia estratégica por cuanto es el camino obligado de circulación para acceder a los pasos Socompa y Sico que vinculan al NOA con los puertos del norte de Chile y con los del sur de Brasil. Las dos rutas que vinculan la región, la RN 51 que es el principal corredor E-O y la RP 17 desde San Antonio de los Cobres hasta el volcán Socompa, ambas de tierra, presentan un importante flujo de cargas y pasajeros. En este marco resulta fundamental la consolidación de la infraestructura vial y ferroviaria, con el objeto de potenciar la actual dinámica de intercambio regional.

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



- Puertos con requerimientos
- Puentes con requerimientos
- Traza de la red vial nacional existente
- Rutas nacionales existentes con requerimientos de inversión
- Rutas provinciales con requerimientos de inversión
- Traza de la red ferroviaria con requerimientos de inversión
- Red eléctrica requerida
- Proyectos hídricos

REF.	PROGRAMA / PROYECTO	ESCALA DE IMPACTO	ESTADO	MONTO ESTIMADO (millones de \$)
1	LAT paralela a la RN 16 que conecta a la región NEA	Regional	Proyecto ejecutivo	S/D
	Proyecto Integral de desagües hacia el Río Tartagal	Local	Estado de factibilidad	S/D
2	Canalización y estabilización de márgenes del Río Seco - aguas abajo RN 34	Local	S/D	S/D
3	Obras de defensa y encauzamiento en Río Pilcomayo	Local	S/D	16
4	Sistema de riego margen derecha Río Juramento	S/D	S/D	S/D
	Sistema de riego margen derecha Río Dorado	S/D	S/D	S/D
5	RN 50 Autopista multitrocha Pichanal - Aguas Blancas 69 km	Regional	S/D	131
6	RN 34 Lte Jujuy / Salta - Pocitos (Límite con Bolivia)	Regional	S/D	125,6
7	RN 86 - Tartagal - Misión La Paz	Regional	S/D	150,2
8	Construcción de puente sobre río Bermejo en Fortín Belgrano	Local	S/D	35
9	RN 16. Límite Santiago del Estero - Salta - Empalme RN 34. Repavimentación. 232 Km	Regional	S/D	139,2
10	RN 9/34 Rosario de la Frontera Metán. Ampliación ancho de calzada a 7,30 m. 39 Km	Regional	S/D	28,5
11	RN 34 Cabeza de buey - límite Salta / Jujuy Ampliación de calzada existente a 4 trochas	Regional	S/D	25,2
12	RN 9 Ampliación calzada existente, Rosario de la Frontera - Límite Salta / Tucumán	Regional	S/D	80
13	RN 68 Empalme Avenida Circunvalación Sur - La Viña	Local	S/D	87,2
14	RP 33 El Carril - Pie de la Cuesta. Obra básica, de arte y pavimentación. 43 Km	Regional	En ejecución	16
15	RN 40 San Carlos - Cachi. Obra básica, de arte y pavimentación. 133 Km	Regional	S/D	133
16	RN 51 Estación Munaño San Antonio de Los Cobres. Paso de Sico	Regional	S/D	140,5
	Refuncionalización Hospital de Embarcación	Local	S/D	S/D
	Construcción 2º Etapa Nuevo Hospital de Mosconi	Local	S/D	3
	Construcción de un zoológico en Tartagal	Local	S/D	10,3
	Parque Temático de agua en Metán	Local	S/D	3
17	Puerto Único Dique Cabra Corral	Local	S/D	9
	Centro de Convecciones Salta	Local	En ejecución	35
	Centro de Alto Rendimiento Deportivo Cachi	Local	S/D	1,5



PROVINCIA DE FORMOSA

La provincia de Formosa ocupa una superficie de 72.066 Km², cuenta con una población de 486.559 habitantes (lo que representa el 1,34% del total país) y ha crecido a un ritmo del 2% anual, que prácticamente duplica el indicador nacional (del 1,05%). La población rural asciende al 22,3% del total, situándose por debajo de la media del 23,6% de la región del NEA, y por encima de la media del 10,7% del país

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

OCCUPACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

El proceso de poblamiento de la provincia de Formosa muestra cuatro períodos que marcaron su desenvolvimiento como sociedad. El primero –que se inició a partir de la fundación de la ciudad de Formosa, en 1879–, comportó las corrientes colonizadoras fronterizas que ocupan, para la explotación agropecuaria, los sectores este y oeste del territorio. El segundo –ciclo de mayor crecimiento poblacional, entre 1917 y 1940– estuvo marcado por el apogeo de la producción forestal y ganadera, y por la expansión del sistema de comunicaciones (ferroviario y fluvial) necesario para su comercialización en el mercado nacional e internacional. Durante la tercera fase, que se extendió hasta 1970, la producción algodonera desplazó a la foresto-ganadera, modificando sustancialmente la dinámica socioeconómica precedente. Por último, la cuarta etapa se caracterizó por la aceleración del proceso de urbanización, hecho que se expresa en los siguientes registros: en el año 1940 la población urbana llegaba al 20% del total, en el año 1960 al 28,7%, en el año 1991 al 67,8% y en el año 2001 alcanzaba al 77,7% del total.

Las razones que explican este último fenómeno, que sigue marcando la tendencia contemporánea, tienen como factor común el deterioro de la trama social rural que induce al éxodo de la población en busca de mejores oportunidades en las ciudades. Puede resumirse en los siguientes procesos: acelerado crecimiento demográfico, retraso tecnológico de los pequeños productores, políticas

públicas que promovieron actividades de baja rentabilidad, deterioro de los recursos naturales por efecto de inadecuadas prácticas productivas, y concentración de tierras en manos de productores medianos o grandes.

Desde el punto de vista geopolítico, Formosa detenta una ubicación de privilegio en la cuenca del Plata: vincula al país con Paraguay, Bolivia y Brasil; constituye el nexo entre las regiones noroeste y nordeste; se emplaza en la intersección de dos ejes esenciales para la comunicación —como son los ríos Paraguay y Paraná— y cuenta con líneas ferroviarias y carreteras que permiten el nexo entre el Litoral y los Andes. Sin embargo, la dinámica socio-productiva que tuvo lugar en la provincia deviene en la actualidad en un fuerte desequilibrio territorial, en el que se observa su máximo grado de desarrollo en el extremo este y disminuyendo paulatinamente hacia el oeste, donde se registran las situaciones sociales más críticas.

En este marco, la ciudad capital –que constituye el nodo metropolitano multimodal provincial por excelencia– junto a Clorinda, en proceso de conurbación con la ciudad de Asunción del Paraguay, son los centros más importantes del territorio provincial, y forman parte del eje de integración regional en sentido norte-sur que vincula a Santa Fe y Chaco con la República de Paraguay a través de la RN 11. En sentido este-oeste, la RN 81 conecta a esta microregión con la provincia de Salta y los puertos del Pacífico. De estos dos ejes viales se desprenden en distintas direcciones las rutas provinciales, conformando una trama de comunicación terrestre que

articula el resto del sistema de asentamientos formoseños y que se va desdibujando en relación a su jerarquía como vías primarias, secundarias o terciarias, y al grado de importancia de los centros que conecta.

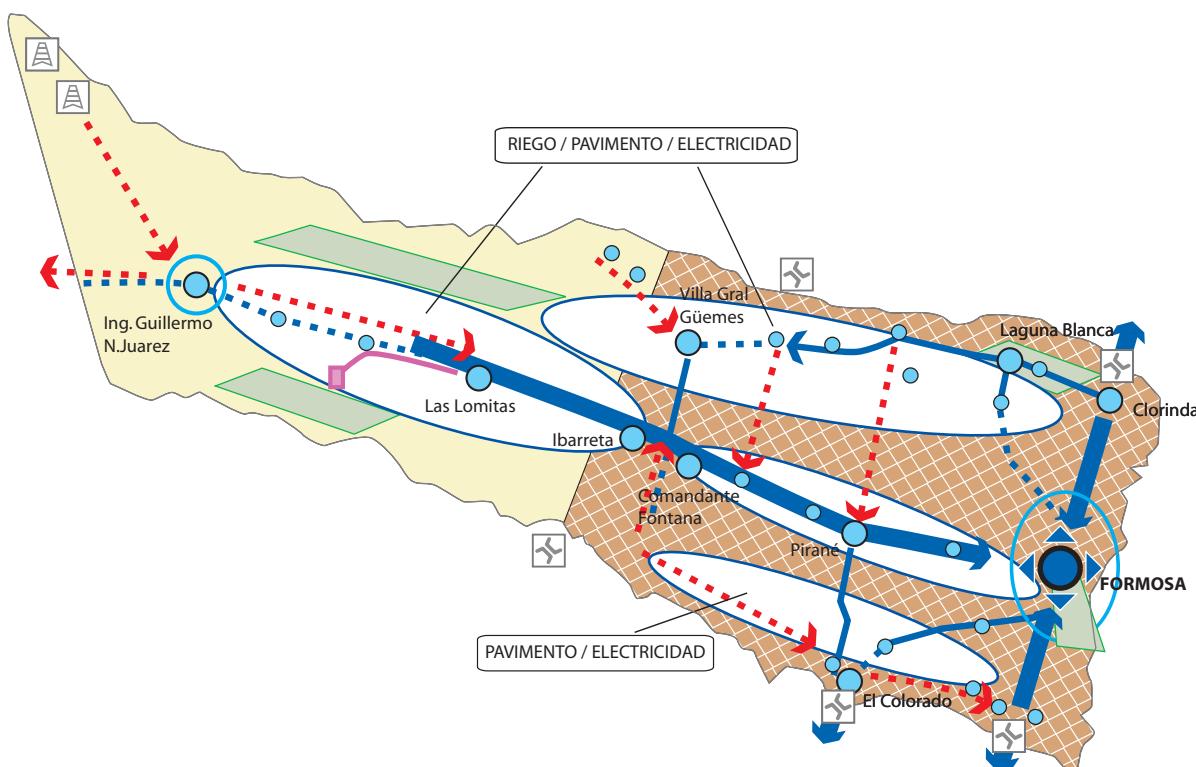
DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

Formosa es una de las provincias de menor desarrollo relativo del país. Del total del PBG un 20,6% corresponde al sector primario, un 13,8% al secundario y un 65,6% al terciario, destacándose dentro de este último la elevada participación del sector público –que representa el 45% del mismo–.

Desde el punto de vista de sus recursos naturales, la provincia presenta tres áreas agroecológicas que determinan la configuración espacial de las actividades socioeconómicas. La zona este, con precipitaciones abundantes a lo largo del año que la convierten en la principal región económica de la provincia y con una desarrollada cultura de productores agrícola-ganaderos. En el otro extremo la zona oeste, con un clima subtropical con estación seca, que es el área de menor desarrollo relativo provincial. Y por último la franja central, que constituye una zona de transición entre las dos anteriores.

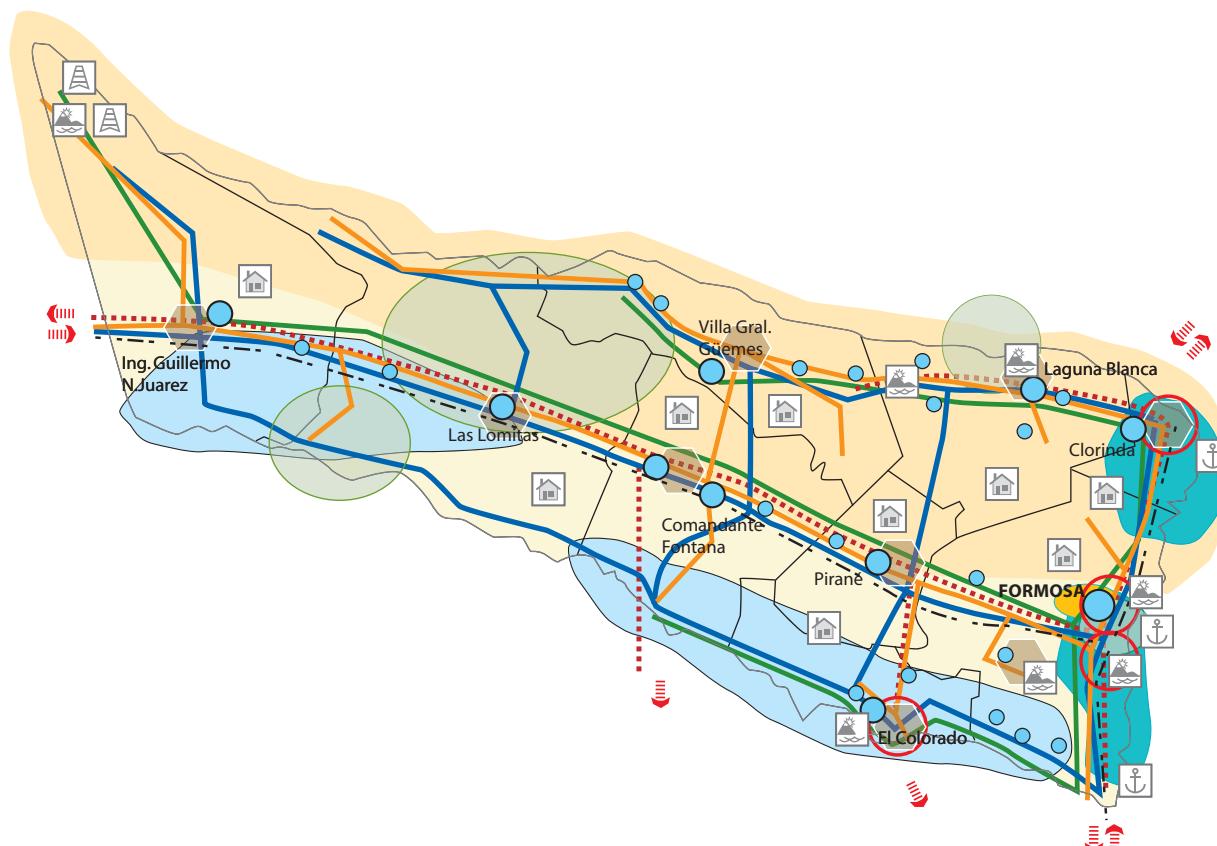
Dentro del sector primario la agricultura presenta como principal cultivo el algodón, cuyo desarrollo se ve restringido por los ciclos alternativos de grandes lluvias y sequías. Otras producciones que le siguen en importancia son la soja, el trigo, el arroz, el girasol, el sorgo, el maíz y los cítricos. La actividad forestal se basa en la explotación de quebracho

PROVINCIA DE FORMOSA | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



- | | | | |
|--|--|--|---|
| | Nodo creciente concentrador de cargas y pasajeros con población en crecimiento | | Zonas protegidas de reserva ambiental y potencial turístico |
| | Corredores con mayor flujo de cargas y pasajeros | | Zona con buena disponibilidad de recursos para el desarrollo sustentable. Buena aptitud de suelos con disponibilidad relativa de infraestructura y exceso hídrico. Requiere manejo hídrico, respecto de la capacidad de uso de los suelos y evaluación ambiental estratégica previa |
| | Rutas pavimentadas | | Zona con restricciones climáticas para el desarrollo sustentable, moderada aptitud de suelos, con posibilidad de ser mejorada con un manejo adecuado de los recursos hídricos superficiales y subterráneos, por lo que se requiere una mayor inversión en infraestructura, respeto estricto de la capacidad de uso de los suelos y una evaluación ambiental estratégica previa a cualquier emprendimiento |
| | Rutas en pavimentación | | |
| | Localidades sin conexión directa | | |
| | Canal de hormigón | | |
| | Embalse Laguna Yema | | |
| | Yacimiento petrolífero | | |
| | Áreas con mejor cobertura en infraestructura y equipamiento | | |
| | Áreas con necesidad de obra nueva y/o ampliación de infraestructura socio-productiva e incipiente actividad industrial | | |

PROVINCIA DE FORMOSA | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



- | | |
|--|--|
| — Red vial | ○ Proyecto de obras hídricas en el valle del Río Bermejo |
| - - - Ferrocarril | ○ Proyecto de obras hídricas en el valle del Río Pilcomayo |
| Gasoducto | ○ Proyecto de obras hídricas en el valle del Río Paraguay |
| — Red de energía eléctrica | |
| — Red de telecomunicaciones | |
| ◆ Nodos crecientes-Proyecto de centros equilibradores del sistema | ○ Áreas protegidas |
| ○ Optimización de puertos | ○ Centro de transferencia de cargas |
| ○ Proyecto de cobertura del 60% del déficit de vivienda por región | ○ Defensa para inundaciones |
| ○ Petróleo | |
| ○ Turismo | |

blanco y colorado, lapachos, guayaibí, espina corona, algarrobo, guaraní y urunday, encontrándose en algunos lugares palo santo (madera muy valiosa que se utiliza en ebanistería). En cuanto al ganado bovino, se cuenta con un stock de 1.700.000 cabezas aproximadamente. Es también importante la cría de ganado caprino y la actividad apícola en la zona occidental.

Entre las actividades primarias en proceso de desarrollo se destacan la acuicultura, la producción avícola, equina y porcina y un sector de forestación incipiente, con la producción de aproximadamente 1.000.000 de plantines por año en el último trienio. Asimismo, se desarrolla en la zona oeste la actividad petrolera, la cual representa en la actualidad el principal componente de las exportaciones de Formosa.

La dinámica socio-productiva que tuvo lugar en la provincia deviene en la actualidad en un fuerte desequilibrio territorial, en el que se observa su máximo grado de desarrollo en el extremo este, disminuyendo paulatinamente hacia el oeste, donde se registran las situaciones sociales más críticas.

Dentro del sector secundario, las principales actividades son el desmotado de algodón, la producción de jugos cítricos y la fabricación de muebles. Las industrias más importantes son las de la alimentación, el cuero y la madera, estas últimas en estrecha relación –ya que una de las actividades de la industria maderera es la extracción de tanino, luego utilizado para el curtido de cueros–. El sector tiene escaso desarrollo, estimándose conveniente promover procesos de reconversión que mejoren las cadenas de valor mediante la incorporación de tecnología. En este sentido se observa una tendencia positiva a partir del último quinquenio, con una incipiente diversificación que apunta hacia producciones no convencionales con valor agregado, destinadas tanto al mercado interno como al externo. Cabe destacar que el factor más relevante que conspira en esta dirección es la gran debilidad en la oferta energética, ya sea para abastecer la demanda futura de nuevas industrias o para la expansión de las existentes.

En cuanto a las condiciones de vida de la población, se sintetizan a continuación los principales indicadores sociales. Sobre el total provincial, la población con NBI alcanza el 33,6%. Con respecto al déficit habitacional se considera necesario la construcción o refacción de alrededor de 77.000 viviendas sobre un total de 115.000. El acceso al agua potable por red llega al 75,40% de los hogares y el servicio de recolección de residuos alcanza sólo al 58% de los mismos. La dotación de desagües cloacales muestra una cobertura deficiente (la ciudad de Formosa llega al 42%, Clorinda alcanza el 30,82% y la localidad de El Colorado ha alcanzado recientemente el 6,57%). Cabe destacar que, cuando se distribuyen territorialmente estos indicadores generales, se observa en todos los aspectos un gradiente descendiente de dirección oeste-este, que alcanza en el sector oeste de la provincia las situaciones más críticas.

SITUACIÓN AMBIENTAL

Formosa posee una biodiversidad incalculable y un rico patrimonio étnico y cultural, en un territorio casi virgen –fruto de una política nacional centralista, muy alejada del sistema de gobierno republicano y federal que reforzó la periferia y el aislamiento-. Esta tendencia parece ahora revertirse, y el PET lo demuestra marcando el rumbo hacia un desarrollo sustentable.

Síntesis de Potencialidades Ambientales

Profundizando los estudios se concluye en la importante presencia de agua, vital recurso, en casi la totalidad del territorio provincial, ya sea superficialmente, en los ríos, riachos, bañados, esteros y lagunas, como en los acuíferos subterráneos, como el Toba Sub Andino al oeste y el Acuífero Guaraní al este.

La superficie de Monte Nativo (Parque Chaqueño) es de 3.877.939 hectáreas, un 54% de la superficie total provincial (que es de 7.207.600 hectáreas).

Posee paisajes singulares: selvas en galería acompañando al curso de los ríos y bosques en galería siguiendo el serpenteante de los riachos, bañados como La Estrella que se extienden sobre la región centro-oeste de la provincia creando oasis con gran biodiversidad por la concurrencia de ambientes a su paso, esteros, como El Bellaco y Gallego, montes áridos y semiáridos en el oeste, y palmar espartillar en el este son algunos de los destacables, teniendo en cuenta además la rica fauna que albergan.

PROBLEMÁTICAS AMBIENTALES

La erosión hídrica se basa en las crecidas extraordinarias de los ríos Pilcomayo, Bermejo y Paraguay, que ponen en riesgo de inundación a la región este de la provincia. En contraposición, las crecidas regulares del Pilcomayo y el Bermejo, con sus consecuentes derrames, son beneficiosas porque producen un aumento de un recurso natural indispensable en las zonas áridas y semiáridas que, como cuñas verdes, se extienden sobre la región centro-oeste de la provincia. Esta contradicción entre régimen hídrico deficitario en el oeste y excesos superficiales en el este implica la necesidad de planificar el manejo racional del recurso mediante obras de canalización.

En cuanto a la contaminación hídrica, existen dos fuentes transfronterizas de probada magnitud. La más importante se produce desde hace siglos, ingresando por el Pilcomayo desde Bolivia como producto de la rotura de diques de cola de las actividades de extracción minera. La segunda se registra en las aguas del río Paraguay, provenientes de las minas de oro del Brasil, donde los garapeiros usan mercurio para precipitar el metal precioso.

Otra causal de contaminación proviene de los depósitos de residuos tóxicos almacenados en Paraguay, y de las industrias y desagües cloacales sin tratamiento de poblaciones urbanas de magnitud —tanto de Brasil, como de Paraguay y Argentina—. Por último, en el supuesto caso de ocurrir un mal manejo de los desechos de la actividad de extracción petrolífera en el oeste, podrían ponerse en riesgo tanto a los cursos naturales de agua superficial como a los acuíferos.

La erosión eólica tiene diferentes manifestaciones según las regiones. Debe destacarse la ocurrencia del fenómeno en el oeste, donde las técnicas de manejo del suelo inapropiadas y el histórico sobrepastoreo producen el avance de la desertificación –que alcanza al departamento Matacos con su clima árido– mientras que en las cercanías de Villa General Güemes y General Belgrano, en cambio, la erosión es el resultado de la pérdida de cobertura vegetal producida por desmontes inadecuados. Se advierte asimismo el peligro de incendios de pastizales –esencialmente por acción antrópica– los cuales generalmente coinciden con los períodos de sequía cuando los vientos son más intensos.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

El gradiente descendente en sentido este-oeste que se observa en todos los indicadores analizados en el Modelo Actual del Territorio –infraestructura básica de servicios, equipamiento social y dinámica poblacional– da cuenta de que las áreas que requieren un mayor esfuerzo son las que se encuentran en el oeste de la provincia.

En consecuencia, teniendo en cuenta la regionalización de la provincia de Formosa, se propone la siguiente escala acorde con los criterios predeterminados durante el proceso de trabajo del Plan Estratégico Territorial.

- **Regiones a desarrollar:** A. Región Oeste; B. Región Central Oeste; C. Región Central Norte y Sur y D. Región Centro Este.

- **Regiones a potenciar:** A. Región Sudeste; B. Región Litoral Sur y C. Región Noreste.

- **Regiones a cualificar:** A. Región Litoral Norte y B. Región Formosa Capital.

Para la formulación del Modelo Deseado del Territorio provincial son expuestos los siguientes objetivos consensuados, de los cuales emanan las correspondientes estrategias y líneas de acción.

OBJETIVOS

1. Fortalecer e incrementar el sistema / red de comunicaciones (vial - ferroviario - fluvial - digital), para asegurar la circulación de insumos y productos que garanticen la producción económica y la seguridad social.

2. Fortalecer la provisión de energía –suficiente y continua– y un adecuado manejo de los recursos hídricos en todas las regiones y fundamentalmente en áreas rurales, dando satisfacción a la demanda para la expansión de la frontera agropecuaria y el cumplimiento del objetivo de desarrollo económico y social.

3. Valorar los recursos paisajísticos y culturales como potencial turístico, preservando el medio ambiente, para convertirlo en un recurso más en la generación de empleo e ingresos extraprovinciales.

4. Adecuar, en todos los niveles, la formación intelectual y técnica en relación a la actividad socio-productiva, a fin de crear una oferta de mano de obra local calificada para las nuevas actividades a generarse.

5. Construir, refuncionalizar, ampliar y mantener las obras de infraestructura destinadas a educación, salud, cultura y vivienda, para lograr un desarrollo humano armónico y coincidente con el bienestar económico.

ESTRATEGIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN

A. INVERSIONES PÚBLICAS EN OBRAS FÍSICAS

• Desarrollar la infraestructura vial, ferroviaria, fluvial y aérea

Transporte ferroviario. Completar y reactivar las líneas que comunican el NOA y NEA, así como su conexión con las del sur de Brasil y Paraguay (Proyecto IIRSA). Consolidar un nodo ferro-vial-fluvial de ruptura de cargas en la ciudad de Formosa.

Red vial. Completar con las obras necesarias el eje que vertebrá a la provincia, cerrando anillos productivos en la región centro-este y ampliando la red terciaria de caminos vecinales rurales en el oeste.

Transporte aéreo. Mejorar infraestructuras aeroportuarias, tanto en la ciudad capital como en el interior, tendiendo a lograr la accesibilidad a áreas con potencial turístico –regional, nacional e internacional–.

• Patrimonio público edilicio

Refuncionalizar la infraestructura edilicia, propiciando la ampliación y mantenimiento de edificios —municipales, educativos, sanitarios— así como la creación, ampliación y mantenimiento de complejos deportivos-recreativos.

• Asegurar las comunicaciones

Incrementar y fortalecer las redes de comunicaciones, telefónicas, satelitales y radiales en todo el territorio de la provincia, garantizándolas en los principales núcleos poblados.

• Proveer de energía en forma continua y suficiente

Concretar los proyectos de interconexión de la provincia con las grandes redes, que aseguren provisión de energía eléctrica a través de la línea de 512 kw y redes de distribución. Ampliar la interconexión eléctrica de los anillos de producción apuntando a la instalación de industrias en la zona de mayores ventajas comparativas.

Proporcionar interconexión a áreas productivas rurales (electrificación rural) con tendidos mediante mecanismos de subvención o incentivo. Propiciar el uso de energía alternativa en la zona oeste (eólica y solar). Implementar las redes urbanas en el interior provincial.

• Asegurar la provisión de agua para consumo humano y productivo

Incrementar el número de represas para producciones agropecuarias en la zona este. Fortalecer el sistema de canales para consumo humano, animal y riego en la zona oeste. Lograr un adecuado manejo de recursos hídricos y un aprovechamiento integral de los superficiales, sin perder de vista que la red vial modifica las cuencas. Ampliar los mecanismos de regulación de las zonas SE y NE a través de embalses y canalización. Aprovechar los recursos subterráneos en el oeste a través de sistemas técnicamente aprobados. Crear y/o ampliar las redes e infraestructura de provisión de agua potable a la población nucleada (capacidad de represas, sistemas de potabilización y distribución). Realizar estudios de impacto ambiental de los vertidos de agua de explotaciones petrolíferas.

• Concretar las obras que garanticen el saneamiento básico a la población

Construcción de redes cloacales y de agua potable permanentes, a través de redes domiciliarias y desagües pluviales que eviten inundaciones. Asegurar los servicios básicos urbanos a las localizaciones de potencial turístico.

B. OTRAS INVERSIONES DEL ESTADO

• Sector Turismo

Implementar un plan de desarrollo turístico sustentable formando redes de municipios y propiciando el ecoturismo en el Bañado La Estrella y en las Reservas y Parques Nacionales, promoviendo asimismo la valoración de los recursos naturales y culturales a través de la educación.

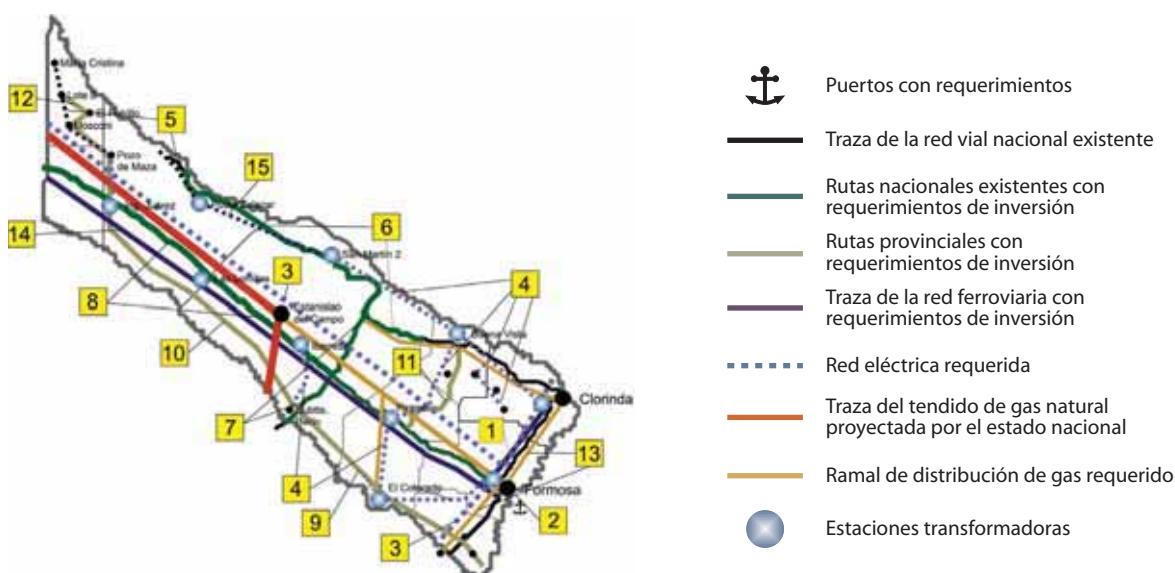
• Medio Ambiente

Apoyo económico e institucional para preservar ecosistemas, especies en vías de extinción y la diversidad cultural. Apoyo económico e institucional inicial a proyectos ambientales sustentables. Promoción de políticas tributarias equitativas según regiones.

• Constitución de Redes

Crear los mecanismos necesarios para consolidar la regionalización interna de la provincia y sus articulaciones institucionales y funcionales. Implementar programas de concientización y participación sobre desarrollo local y desarrollo global en los distintos puntos de la provincia.

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



REF	PROGRAMA / PROYECTO	ESCALA DE IMPACTO	ESTADO	PLAZO	MONTO ESTIMADO (millones de \$)	FUENTE FINANCIAMIENTO
1	Ferrocarril Ramal Formosa - Clorinda	Nacional	Requiere estudio de factibilidad	Largo	S/D	Nación / Mixta
2	Centro de transferencia de cargas	Nacional	Requiere estudio de factibilidad	Medio	S/D	Nación / Mixta
3	Red eléctrica LAT 500 kv y Estación transformadora	Nacional	En ejecución	Medio	212,570	Nación / Mixta
4	Red eléctrica LAT 220 kv	Regional	Ampliación	Medio	S/D	Nación / Mixta
5	Red eléctrica LAT 132 kv y Estaciones transformadoras	Regional	En ejecución	Corto	S/D	Nación / Mixta
	Defensa contra Inundación Formosa, Clorinda, Herradura, El Colorado y localidades del Departamento Ramón Lista	Regional	En ejecución	Medio	S/D	Nación / Mixta
6	RN 86	Regional	En ejecución	Medio	634,140	Nación
7	RN 95	Nacional	En ejecución	Corto	163,800	Nación
8	RN 81	Nacional	En ejecución	Medio	287,820	Nación
9	RP 9 (1° etapa)	Regional	En ejecución	Medio	470,340	Nación / Mixta
10	RP 9 (2° etapa)	Regional	Requiere estudio de factibilidad	Largo	538,200	Nación
11	RP 3	Regional	En ejecución	Medio	280,800	Nación / Mixta
12	RP 39	Nacional	Requiere estudio de factibilidad	Medio	327,600	Nación
13	Gasoducto Estanislao del Campo - Formosa y Estaciones reductora y derivadoras	Nacional	Requiere estudio de factibilidad	Medio	S/D	Nación / Mixta
14	Reactivación del Ferrocarril ramal C 25	Nacional	En ejecución	Medio	S/D	Nación / Mixta
	Complejo hidrovial RP 28	Regional	En expansión	Medio	S/D	Nación / Mixta
	Canalización del Sistema Hídrico Colonia El Alba y Villa 213	Regional	En ejecución	Corto	S/D	Nación / Mixta
	Sistema Río del Norte	Regional	En ejecución	Corto	S/D	Nación / Mixta
	Sistema del sudeste: canales, reactivación Estero Bellaco, terraplenes	Regional	En ejecución	Corto	S/D	Provincia / Mixta
	Canal Santa Rita - Ingeniero Juárez - Los Chiriguanos	Regional	En ejecución	Medio	S/D	Provincia / Mixta
	Canal Potrerito - Riacho Teuquito - Laguna Yema	Regional	En ejecución	Corto	S/D	Provincia / Mixta
15	Red Eléctrica LMT 33 kv y Estaciones Transformadoras	Regional	En ejecución	Corto	S/D	Nación / Mixta



PROVINCIA DE MISIONES

Misiones recorta su silueta de 29.801 Km² en un territorio delimitado por un 90% de fronteras hídricas y representa el 1,1% de la superficie del país. Cuenta con una población de 965.522 habitantes (el 2,7% de la población total del país) de la cual el 70% es urbana, y su densidad media alcanza los 32,4 hab/Km²

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

OCCUPACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

La actual provincia de Misiones, antes territorio nacional, fue en sus orígenes jurisdicción de Corrientes. Su desprendimiento de dichos límites obedeció a causas estrictamente políticas, cuando a fines del siglo XIX Corrientes se manifestó contraria al General Julio Argentino Roca, quien finalmente resultó victorioso en las luchas políticas internas de la época, originándose así las razones del desmembramiento del territorio misionero y su conversión en territorio nacional en el año 1881. A partir de allí se modelaron las formas de organización y patrones de asentamiento humano.

El proceso de ocupación del territorio de Misiones es una historia de olas migratorias y ciclos productivos, cuyos actores fundamentales son las figuras del colon y la pequeña explotación familiar.

La especial configuración territorial de la zona sur –con tierras bajas suavemente onduladas y predominio de pastizales que alternan con bosques en galería en ríos y arroyos– permitió la instalación de las reducciones jesuíticas, cuyas influencias culturales en la región perduran. Largo tiempo después se produjo la instalación de las colonias agrícolas.

En la parte norte el proceso de ocupación del territorio fue posterior, su apertura originó la delimitación y el surgimiento de colonias agrícolas y pueblos que dieron lugar a las ciudades de Eldorado, Montecarlo y Puerto Rico, cercanas al río Paraná.

Con lo expresado, se puede visualizar que la ocupación del territorio se inició con distintos procesos de expansión en tres frentes socioeconómicos: el extractivo forestal y yerbatero, el de la colonización agrícola y el neo-forestal e industrial.

Resulta importante analizarlos porque a partir de ellos se puede explicar la dinámica de ocupación actual del territorio. El frente extractivo se organizó aprovechando el fácil acceso que brindaban los ríos para extraer los “árboles de ley”, recurso no renovable a corto plazo. Este sistema de explotación forestal era regulado desde fuera de la región.

Con el proceso de poblamiento comenzaron a estructurarse diversas relaciones sociales, económicas, políticas y culturales que produjeron nuevas formas de integración, manifiestas en la circulación transfronteriza de personas, mercancías y mensajes simbólicos.

Sin duda, uno de los aspectos esenciales de la integración y organización del territorio de Misiones y que más ha influido en su particular origen multiétnico diferenciado es el frente de colonización agrícola. A principios del siglo XX comenzaron a llegar en distintas etapas rusos, austriacos, paraguayos, brasileños, polaco-ucranianos, italianos, alemanes, franceses y suizo-franceses, que se sumaron a los criollos provenientes de otras provincias, buscando reproducir su “entorno natural-cultural” de origen con la mayor fidelidad posible.

En el proceso de ocupación territorial se distinguen tres etapas:

- La primera etapa se inició a fines del siglo XIX y se extendió hasta principios del siglo XX (1883 a 1927); la ocupación fue organizada por el Estado que distribuyó las tierras, siguiendo la Ley Avellaneda de 1876.

La ocupación organizada comenzó recién en 1897, cuando en Apóstoles (en el sur provincial) se concretó la primera experiencia de colonización exitosa. Llegaron familias ucranianas y polacas, y fueron ubicadas en la colonia que lleva dicho nombre. Pronto comenzaron a llegar más familias, obligando a formar nuevas colonias (como Azara, San José, Profundidad y Yerbal Viejo) que fueron rápidamente ocupadas y aun desbordadas por la inmigración. Uniendo las áreas donde ya existían asentamientos, se abrieron camino en la selva (picadas), lo que dio origen a Picada Cerro Corá-San Javier, Picada Sueca, Picada Rusa y otras. Hacia 1915 el frente de ocupación llegó aproximadamente hasta Oberá, y la yerba mate cultivada eliminó casi totalmente los frentes de extracción de yerba silvestre. Es decir, se produjo el desplazamiento de la agricultura de subsistencia por la comercial.

Aunque comparativamente la colonización oficial o pública era la alternativa menos costosa para el inmigrante, ocasionalmente se encontraba perjudicado con tierras no aptas, a causa del patrón de asentamiento adoptado –cuadrícula o damero– que delimitaba parcelas iguales tanto en forma como en superficie, y distribuía con lógica geométrica y no geográfica.

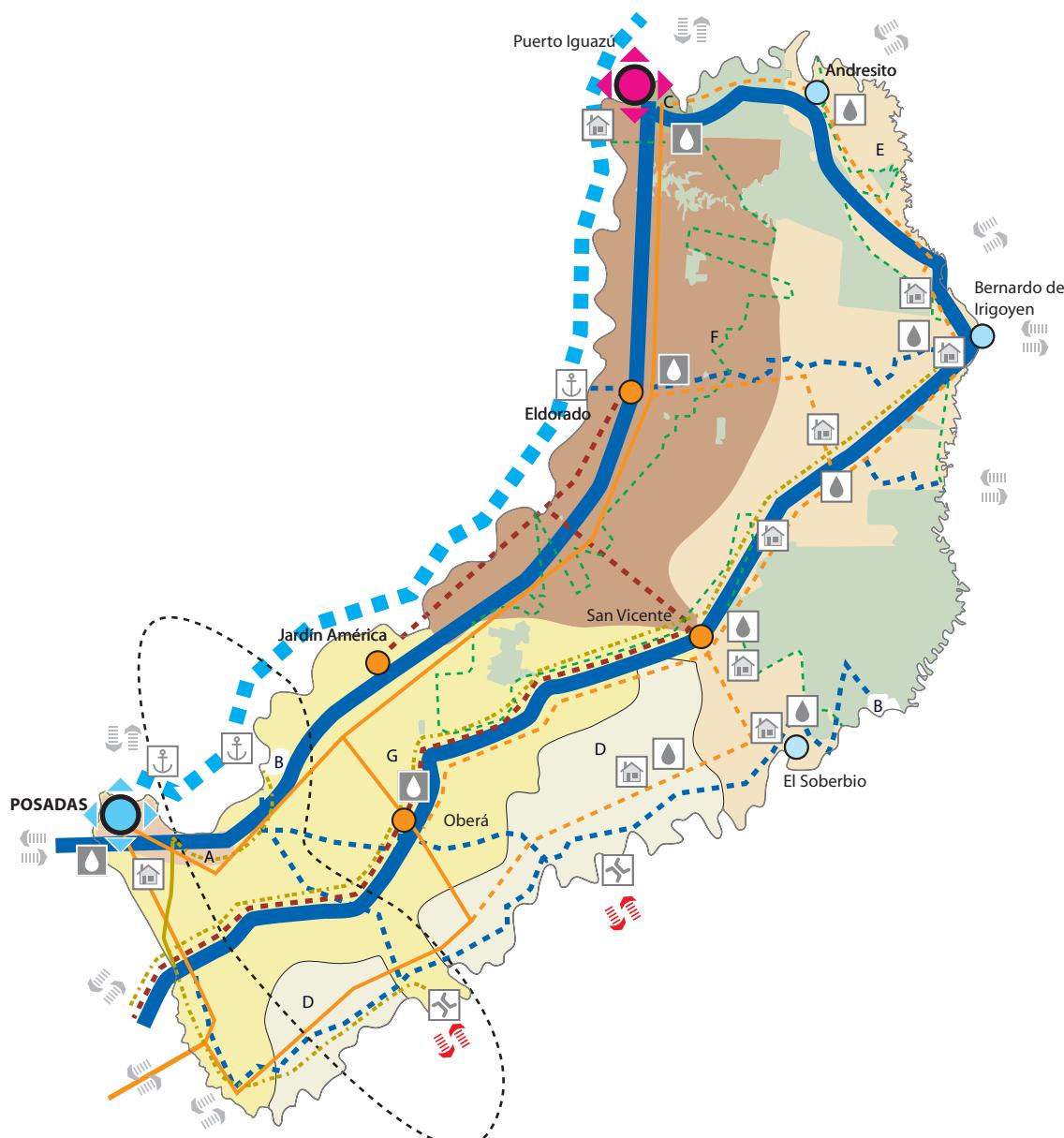
- La segunda etapa se inició hacia el año 1920 cuando varios grupos de alemanes

PROVINCIA DE MISIONES | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



- | | | | | | |
|--|---|--|---|--|--|
| | Nodo multimodal con demanda creciente | | Localidades que superan la media provincial en cuanto a población sin acceso a infraestructura de saneamiento | | Áreas económicas con mayor desarrollo diversificadas y con industrialización relevante |
| | Localidades con crecimiento demográfico intercensal (1991-2001) > 25% | | Localidades que superan la media provincial en cuanto a población sin acceso a infraestructura de vivienda | | Áreas económicas medianamente desarrolladas y con industrialización incipiente |
| | Principales localidades | | Localidades que superan la media provincial en cuanto a población con niveles críticos de salud | | Áreas con escaso desarrollo económico y producción no diversificada |
| | Flujo principal de carga y pasajeros | | Necesidad de Infraestructura de apoyo a la producción | | Áreas con alto valor paisajístico y ecológico (Áreas naturales protegidas) |
| | Flujo de carga y pasajeros | | Área con potencial valor económico y desarrollo turístico | | |
| | Capacidad saturada | | | | |
| | Áreas con problemas de conectividad y accesibilidad estratégica | | | | |

PROVINCIA DE MISIONES | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



Nodo multimodal a potenciar



Nodo multimodal a cualificar

Localidades a potenciar
Localidades a desarrollar

Puertas de acceso viales



Puertas de acceso a construir



Infraestructura vial a mejorar con ampliación de calzada, señalización y obras complementarias



Red ferroviaria a potenciar



Red ferroviaria a construir



Hidrovía



Red eléctrica de alta tensión 500 Kv



Red eléctrica de baja tensión 132 Kv



Gasoductos a construir



Puerto a construir



Puentes a construir



Zonas a potenciar servicio de agua potable



Zonas a desarrollar servicio de agua potable

ÁREAS A DESARROLLAR



Perfil: agrícola, turismo recreativo, y de servicios de transporte



Perfil: agrícola, industrial, turismo recreativo, centro de servicios, áreas protegidas y de servicios de apoyo al transporte

ÁREAS A CUALIFICAR



Perfil: predominantemente foresto-industrial y de servicios de apoyo al transporte



Perfil: agrícola, forestal, industrial, turismo-recreativo, de servicios de transporte y de protección ambiental

Áreas naturales protegidas



Corredor verde, Áreas de protección ambiental



Corredor de las Misiones Jesuíticas

ÁREAS A POTENCIAR
Perfil urbano, industrial, turístico-recreativo, centro de servicios, científico y de investigación de alta tecnología

Perfil turístico-recreativo

Perfil turístico-recreativo, Centro de servicios y de protección ambiental

—procedentes algunos de Brasil y otros de Europa— formaron colonias privadas en el Alto Paraná. Así nacieron Eldorado, Montecarlo y Puerto Rico. La tierra se subdividió aquí con un criterio distinto, parcelando en franjas transversales a los cursos de agua. Con este patrón, los lotes poseen forma de lonja, por lo que la distancia entre viviendas tiende a ser menor que en el de cuadrícula. Además se optimiza el uso y ubicación de caminos y recursos. Esta característica se tradujo también en la consolidación de esos centros urbanos con trazado lineal, en torno a la RN 12.

La dispersión de la población pone de relieve la importancia de la planificación estratégica de la obra pública, a fin de atender la demanda de los municipios y llegar hasta los más recónditos parajes del territorio.

La colonización privada no significó la desaparición de la colonización oficial, que se transformó en provincial cuando Misiones adquirió la administración de su territorio a partir del año 1953.

Sin embargo, poco a poco, el ímpetu inicial comenzó a decaer.

A mediados de siglo se produjo el ocaso de la colonización, pública y privada, y desapareció así el sistema planificado de distribución de las tierras.

- Una tercera etapa se desarrolló hacia fin de la década del '70 con la colonización oficial del extremo nordeste de la provincia, simbolizada por la colonia Andresito cuya delimitación se produjo a partir de 1978.

Junto a la desaceleración de los planes oficiales fue apareciendo una nueva forma de ocupación de tierras totalmente espontánea: la intrusión (a veces eran hijos o nietos de los primitivos inmigrantes, a veces paraguayos o brasileños, pequeños productores o peones rurales que encontraban tierras sin ocupar). Este proceso trajo aparejados problemas que han obligado a que las políticas sucesivas se orienten más a la regularización de la tenencia de la tierra que a la ocupación de nuevas tierras.

En la actualidad, el crecimiento demográfico se ha aglutinado en el sector urbano. Las

mayores concentraciones de población urbana se presentan en el departamento Capital, particularmente en la ciudad Capital y en Garupá.

La población rural se mantiene desde 1980, mientras que la urbana ha crecido un 127% desde esa fecha. Aun así, Misiones se sitúa entre las provincias con mayor porcentaje de población rural (del 30%).

Justamente esta singularidad —la dispersión de la población— pone de relieve la importancia de la planificación estratégica de la obra pública, a fin de atender la demanda de los municipios y llegar hasta los más recónditos parajes del territorio.

En el contorno argentino de fronteras, la provincia se presenta como una cuña que en más de 300 Km penetra entre Brasil y Paraguay. El 90% de su perímetro corresponde a fronteras internacionales: alrededor de 330 Km con el Paraguay (sobre el río Paraná), y próximos a los 750 kilómetros con el Brasil (estos sobre los ríos Uruguay, Pepirí Guazú, San Antonio e Iguazú). El límite con el territorio nacional sólo se produce con la provincia de Corrientes, a lo largo de una franja de 110 Km.

Posee una posición privilegiada y forma parte de la región denominada el corazón de la Cuenca del Plata.

Se encuentra conectada regionalmente a través de dos importantes corredores de integración con el MERCOSUR. El primero a través de la RN 12 que sigue una traza paralela al río Paraná, vincula Brasil a través del Puente Internacional Tancredo Neves (Puerto Iguazú-Foz de Iguazú) con Posadas y el norte correntino. El otro corredor se desarrolla sobre la RN 14, que integra el noreste de Misiones —precisamente la localidad de Bernardo de Yrigoyen pasando por San Pedro, Oberá y Leandro N Alem con el este de Corrientes y Entre Ríos—.

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

El PBG Misionero es del orden del 1,3% del PBG Nacional.

En el año 2004 la moneda constante fue un 6% inferior al del promedio del quinquenio que precedió a la devaluación del 2002 y un 5,5% mayor al de aquel año. Esta recuperación es inferior al promedio nacional.

Luego de la devaluación del 2002, la participación del **sector primario** ha crecido del 9,4% al 10,4%, explicándose este compor-

tamiento por los mejores precios que han pagado los insumos tanto de la industria maderera como la molinería de yerba mate. Los cultivos anuales y actividades de granja han registrado un aumento del 15% en los años 2003-2004, respecto al quinquenio que precede la devaluación.

La participación del sector secundario ha crecido del 48% en 2001 al 52% en 2004. El sector terciario, a pesar del auge del turismo, relativamente decrece, lo que confirma que la provincia transita una etapa de desarrollo industrial.

La participación del complejo foresto-agropecuario en el total de la economía provincial es del 25,5% en 2004, del 21% en 1999 y del 32% en 1993. Dentro de ella, la participación de las cadenas forestal y cultivos industriales (yerba mate, té y tabaco) es del 67% y 26% respectivamente, seguido de la ganadería con el 2,4% y la fruticultura con el 0,9% (crecimiento el de estas actividades que merece destacarse).

Misiones es la principal productora de las siete provincias tabacaleras. En las últimas cuatro décadas se manifestaron modificaciones en la actividad citrícola: por una parte la principal producción (naranjas) varió hacia la preeminencia de mandarinas, y por otra la industrialización orientada esencialmente a los jugos cítricos lo hizo hacia consumo fresco, incluso de exportación complementado con jugos concentrados.

Las exportaciones han sido el motor del crecimiento. La participación de las exportaciones de origen foresto-agropecuario en el PBG provincial era del orden del 5% en el período de la convertibilidad y superó el 20% en el 2004.

El cooperativismo ocupa un lugar relevante como modelo organizacional y de gestión en lo económico, cultural y social.

A nivel nacional, Misiones ocupa el lugar número 17 con un Índice de Desarrollo Humano del 0,84. Según datos del INDEC del año 2001, el 23,5% de los hogares y el 27% de la población de Misiones tiene Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), lo que totaliza 55.215 hogares y una población de 260.271 personas.

SITUACIÓN AMBIENTAL

Misiones cuenta con una biodiversidad de relevancia: la selva es el bioma que mejor

define a su paisaje total, con una riqueza florística y faunística que no se repite en otras zonas del país. Está bordeada por ríos y posee una vasta red de arroyos interiores, que cobran relevancia por su valor ecológico y como provisión de agua a las principales localidades e industrias.

Se destaca la política integral de tratamiento de los residuos urbanos y patológicos de toda la provincia.

A pesar de contar con leyes provinciales que reglamentan el manejo de las masas forestales

y los desmontes, en general se respetan poco los cursos de agua, las pendientes pronunciadas y la conexión entre áreas protegidas.

Preocupa el deterioro de los suelos convertidos a cultivos, tanto por erosión como por degradación, que afecta negativamente la capacidad productiva de los mismos.

Otra consecuencia es la alteración del régimen hidrológico de los cursos de agua, que disminuye el caudal de estiaje y agua útil dentro del sistema, con un mayor arrastre de suelos. Es también significativo el daño sobre

el ambiente por el uso de agroquímicos en ciertas actividades productivas.

El Sistema Provincial de Áreas Protegidas, creado por la Ley Provincial N° 2932/92, establece una serie de categorías de manejo para las áreas protegidas –entre las cuales se encuentran las de dominio público, privado y mixto– y cuenta con más de cuarenta unidades de conservación, que representan el 15,4% de la superficie provincial (la mitad de ellas se encuentran en manos privadas y se ubican en el centro, este y principalmente en el norte de la eco-región Selva Paranaense).

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

Bajo ese perfil se plantean los siguientes objetivos generales para el desarrollo territorial:

- Impulsar el desarrollo económico para que las personas y sus comunidades alcancen proyectos de vida sin necesidad de abandonar la región de origen.
- Posibilitar el acceso de la población a los bienes y servicios esenciales en todos los rincones de la provincia.
- Desarrollar la identidad territorial, cultural y el sentido de pertenencia.
- Promover la sustentabilidad ambiental del territorio.

Líneas estratégicas

Desarrollar la infraestructura para la producción en forma equilibrada, en todo el territorio provincial

- Continuar el desarrollo de mercado provincial de energía eléctrica, interconectado a las grandes redes nacionales e internacionales, aprovechando los abundantes recursos hídricos y biomásicos para una generación limpia.
- Acompañar el crecimiento de la producción de bienes por encima de la de servicios, incorporando al sector energético el gas que llegará al NEA en el marco de acuerdos internacionales.
- Orientar hacia el interior el aumento del transporte de cargas, apoyándose para ello la infraestructura disponible de la RN 14.
- Mejorar y sostener las condiciones de accesibilidad en el ámbito rural.
- Implementar mecanismos de financiamiento y gestión para la creación y mantenimiento de la infraestructura del interior provincial, apoyándose en el avanzado desarrollo de asociativismo de la comunidad rural.

Integrar el territorio, incrementando accesibilidad, conexión entre

localidades y zonas de mercado, acentuando a su vez la conectividad con los países limítrofes

- Capitalizar oportunidades de desarrollo trans-regional, incrementando la vinculación con provincias y países vecinos.
- Fortalecer y extender la relación y el intercambio con países de otros continentes, aprovechando los lazos existentes.

Guiar y controlar el crecimiento de las actividades productivas garantizando un uso equilibrado y sustentable del territorio

- Implementar planes y proyectos que promuevan conocimientos y habilidades culturales, dentro de sistemas foresto-agro-ganaderos, maximizando el uso del suelo –un recurso escaso y frágil–.

Mantener un acceso equitativo a las infraestructuras, la vivienda, los servicios y el equipamiento social, sanitario y educativo, de manera que se garantice la igualdad en la calidad de vida y en las oportunidades de desarrollo para todos los ciudadanos

- Mejorar y sostener el estándar de vida en el ámbito rural, apoyándose en la diversificación verificada de las actividades económicas.
- Promover el desarrollo habitacional sostenible hacia el interior de las áreas urbanas ya existentes, aprovechando la infraestructura básica en saneamiento y en vías, y el potencial existente en las áreas sin consolidar.
- Cubrir demanda de servicios sociales básicos en ciudades intermedias de la provincia.

Ordenar el funcionamiento de los asentamientos humanos, a través del desarrollo y la refuncionalización

de áreas y ciudades, mejorando la capacidad para organizar sus respectivas regiones y contener laboralmente a su población

- Potenciar el desarrollo turístico de la ruta costera provincial 2, aprovechando la infraestructura básica, la dotación de espacios verdes y los recursos culturales significativos.
- Aumentar la capacidad resolutiva del sistema de salud en los departamentos de General Belgrano y San Pedro, anulando los perfiles epidemiológicos de mayor riesgo.
- Disminuir el tiempo y costo de transporte de pasajeros en Posadas y alrededores, integrando un sistema con Garupá y Candelaria.

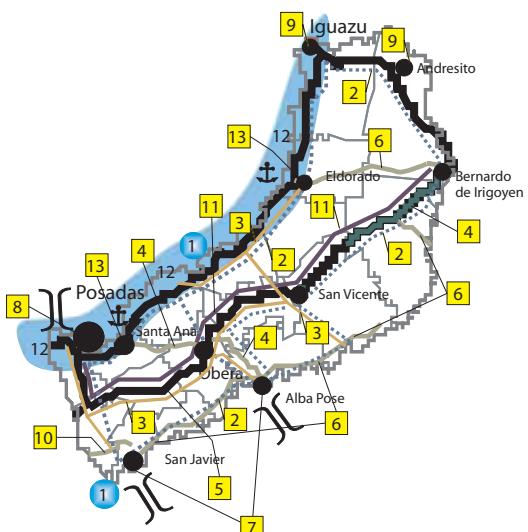
Estimular el desarrollo de la cultura y el patrimonio territorial en todas sus formas

- Minimizar los impactos negativos que supone la puesta en valor del Corredor de las Misiones Jesuíticas (distinguidas como Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO), que se estima recibirá en 2010 casi 400 mil visitas anuales.
- Conformar un espacio aglutinador de distintas manifestaciones culturales, un lugar en donde prime la recuperación y la difusión del conocimiento.
- Preservar el patrimonio natural y cultural.

Proveer un marco de análisis, definición y puesta en marcha de proyectos para resolver la demanda de energía —actual y potencial— de manera sustentable

- Lograr aportes al proceso de fijación de carbono, para ser acreedor de los denominados “bonos de carbono”.

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



- Puentes con requerimientos
- Puertos con requerimientos
- Traza de la red vial nacional existente
- Rutas nacionales existentes con requerimientos de inversión
- Rutas provinciales con requerimientos de inversión
- Traza de la red ferroviaria con requerimientos de inversión
- Red eléctrica requerida
- Ramal de distribución de gas requerido
- Proyectos hidroeléctricos
- Hidrovía

REF.	PROGRAMA / PROYECTO	ESCALA DE IMPACTO	ESTADO	PLAZO	MONTO ESTIMADO (millones de \$)	FUENTE FINANCIAMIENTO
1	Aprovechamientos hidroeléctricos de ríos Paraná y Uruguay y arroyos misioneros	Regional	Nuevo	Largo	S/D	Nación
2	Red provincial de transporte de alta tensión	Regional	Nuevo	Largo	S/D	Nación / Provincia
3	Gasoducto provincial	Regional	Necesita estudio de factibilidad	Medio	S/D	Nación / Provincia
4	Pavimentación de RP 103 (Santa Ana - Alba Posse. Límite con Brasil), RP 27 (Empalme RN 14 - Paraje Rosales. Límite con Brasil)	Regional	Nuevo	Medio	S/D	Nación / Provincia
5	Ampliación de capacidad RN 14 Provincia de Misiones	Regional	Nuevo	Medio	S/D	Nación
6	Red Terciaria de Caminos 6	Local	Ampliación	Corto	S/D	Provincia
7	Puentes sobre Río Uruguay	Regional	Necesita estudio de factibilidad	Medio	S/D	Nación
8	Mantenimiento Puente San Roque González de Santa Cruz - Posadas Encarnación	Regional	Nuevo	Corto	S/D	Nación
9	Centros de frontera Iguazú y Andresito	Regional	Nuevo	Corto	S/D	Nación
10	RP 2 Tramo Concepción - Límite con Corrientes.	Regional	Nuevo	Medio	S/D	Nación
11	Ferrovía Posadas- Bernardo de Irigoyen	Regional	Necesita estudio de factibilidad	Largo	S/D	Nación
12	Balizamiento y señalización hidrovía Alto Paraná	Regional	Nuevo	Medio	S/D	Nación
13	Puerto Santa Ana y Refuncionalización Puerto El dorado	Regional	Necesita estudio de factibilidad	Largo	S/D	Nación / Provincia



PROVINCIA DE CORRIENTES

Posee una superficie total de 88.199 km² –el 2,3% de la nacional– y alberga 930.991 habitantes según el Censo 2001. La población rural alcanza el 20,6%, lo que comporta alrededor de un 10% más que la media nacional. Limita al norte con la República del Paraguay, al este con la provincia de Misiones, la República Federativa de Brasil y la República Oriental del Uruguay, al sur con la provincia de Entre Ríos y al oeste con las provincias de Santa Fe y Chaco

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

OCCUPACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

Emplazada en la Región Mesopotámica, sus primitivos habitantes fueron los guaraníes que, aunque resulta complejo determinar con exactitud cuándo ocuparon el territorio, se cree que llegaron hacia el primer milenio a.C. Se establecieron a lo largo de la costa del Paraná en comunidades seminómadas y permanecieron hasta la época colonial. Mantenían relaciones belicosas con los charrúas (pámpidos). Numerosas misiones jesuíticas se instalaron en el noreste de la provincia, donde desarrollaron una intensa y peculiar labor evangelizadora. Ésta fue el verdadero catalizador de la sociedad guaraní correntina. La población guaranítica dio lugar al tejido social que constituiría la base para la organización actual de la provincia, pese a que la expulsión de los jesuitas provocó el despoblamiento.

En el siglo XVIII los conflictos entre los naturales de Corrientes y la Gobernación de Buenos Aires, de la que dependían, fueron intensos. El gobierno central, como represalia trasladó el transporte comercial que se desarrollaba en el Paraná al río Uruguay, lo que significó un duro golpe a la economía local.

El 10 de septiembre de 1814 se decretó la creación de las provincias de Entre Ríos y Corrientes. Luego de la firma del Tratado del Pilar, en septiembre de 1820, se constituyó la República de Entre Ríos, formada por las provincias de Entre Ríos y Corrientes y el territorio de Misiones. El Congreso Provincial, a fines de 1821, dictó la primera Constitución.

Así se dio origen institucional a la provincia de Corrientes en forma definitiva.

La división natural que impone el río Paraná determinó, la conformación de asentamientos humanos con distintas líneas de avance en pos del dominio territorial. Esto definió una imagen arquitectónica y urbana que se patentiza en las ciudades y en algunos pueblos de la provincia y en casos aislados en el área rural, respondiendo a situaciones de distinta índole sucedidas en el tiempo.

Los procesos de urbanización de las ciudades difieren en el estilo y forma de apropiación territorial. La ciudad de Corrientes presenta una fuerte impronta de su origen colonial y un desarrollo histórico de más de cuatrocientos años, concentra el 35% de la población total y el 50% de la población urbana provincial, además de haber sufrido, en los últimos años, importantes mutaciones en su configuración espacial, producto de la intervención e interacción de diferentes actores sociales y del impacto que ha producido la reforma del Estado y los cambios estructurales a nivel económico. Conforma, conjuntamente con Resistencia, un nodo bipolar de significativa importancia regional.

Las ciudades principales de la provincia se hallan situadas en la red de intercambio de bienes y servicios que vincula a los principales polos productivos del Mercosur, esto modifica por completo el escenario regional, y además grandes obras de infraestructura proyectadas (Hidrovía, Corredor Bioceánico, puente Goya-Reconquista, etc.) modifican la situación actual porque incrementan la

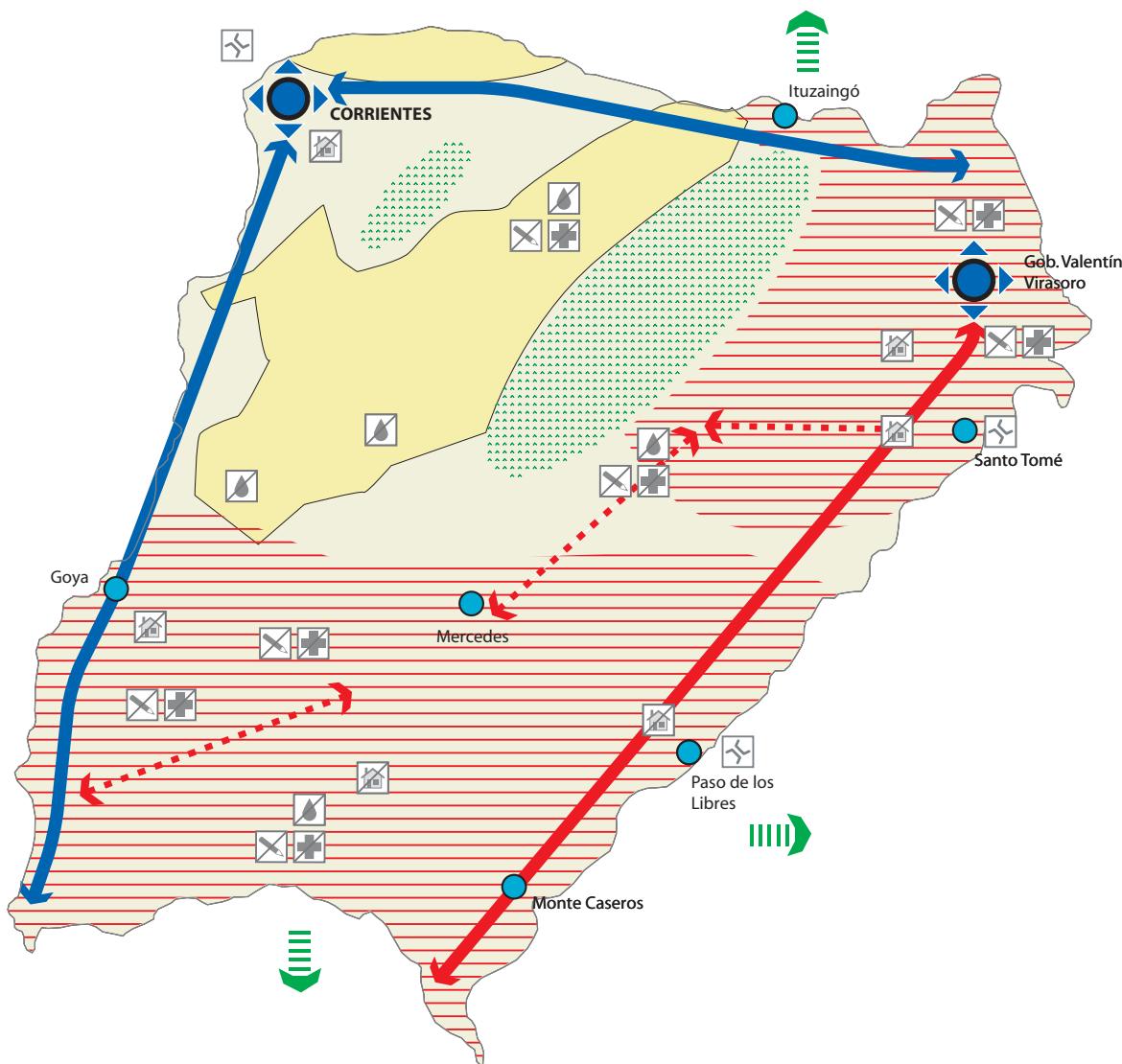
dinámica de los flujos de transporte regionales con los consecuentes impactos que eso significa. Entre las localidades de más de 10.000 habitantes que manifestaron un mayor crecimiento intercensal se encuentran: Gobernador Virasoro (36,3%), San Luis del Palmar (29,8%) y Mercedes (19,3%).

La ciudad de Goya (con el 21% de la población de la capital) es la segunda población de la provincia. Se encuentra a 222 kilómetros de la capital provincial (accediendo a través de la RN 12 y la RP 27) y tiene asignado un rol estratégico en el futuro a partir de la construcción del puente sobre el río Paraná que la conectará con la ciudad de Reconquista (Santa Fe).

En la provincia hay una marcada asimetría en el desarrollo de las distintas regiones geográficas. Existen áreas con una mayor concentración de población y acceso al empleo, mientras que en otras hay despoblamiento, sus habitantes migran hacia las grandes ciudades y áreas metropolitanas. Si bien este proceso se manifiesta desde hace ya un par de décadas como consecuencia directa del estancamiento de la economía, en los últimos tiempos ha adquirido mayor aceleración. Esta crisis afecta de manera particular a las ciudades intermedias porque recepcionan los procesos migratorios que provocan estas transformaciones, con los consecuentes impactos sobre la calidad de vida de los sectores urbanos.

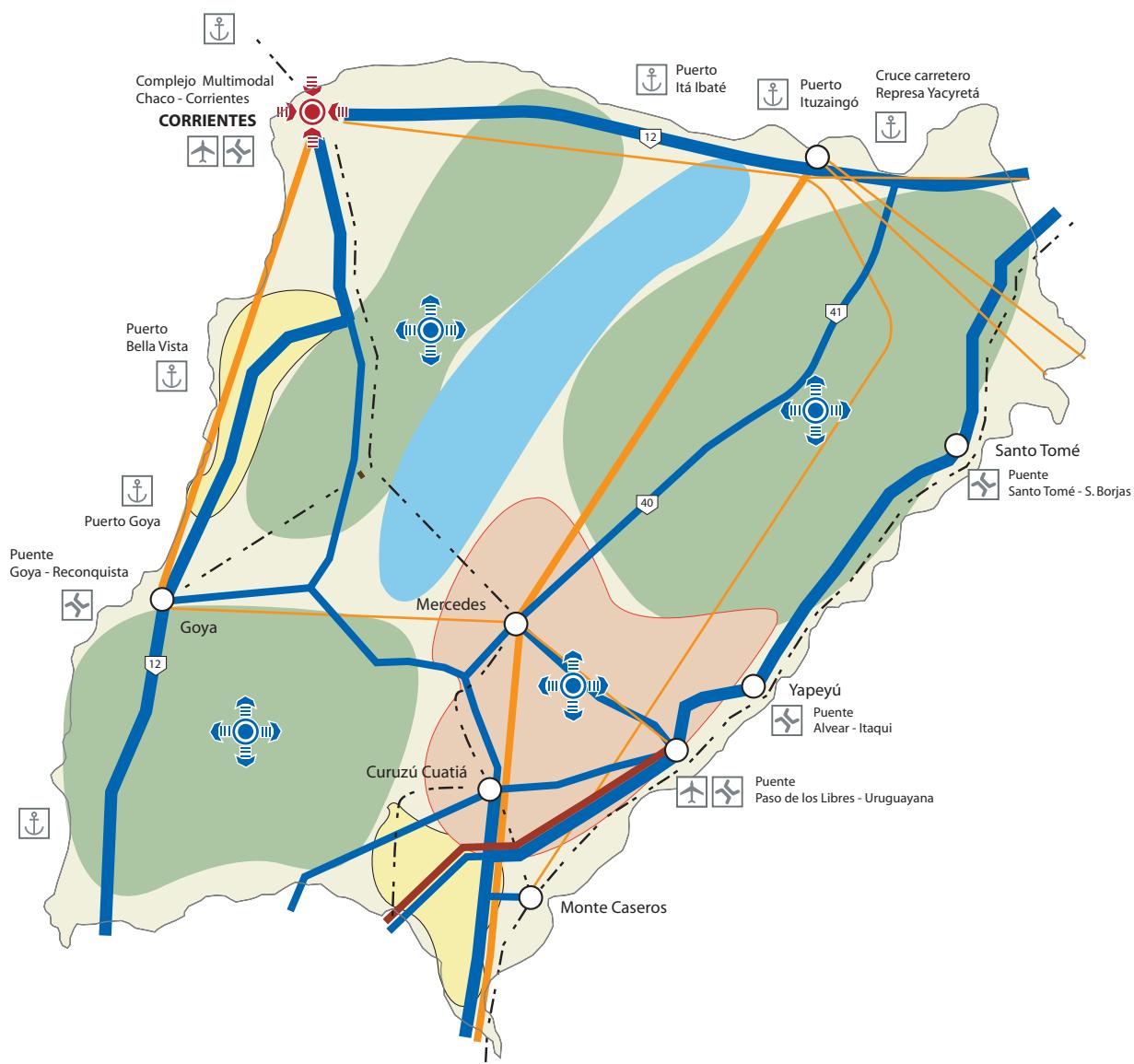
En este contexto, se puede suponer que para elaborar posibles estrategias de desarrollo del sector rural, se debe atender el problema demográfico sustancial que presenta la

PROVINCIA DE CORRIENTES | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



- | | | | |
|--|---|--|--|
| | Nodo multimodal | | Localidades con viviendas deficitarias |
| | Centro con crecimiento económico | | Áreas con carencia de acceso al agua |
| | Corredores con mayor flujo de carga | | Localidades con nivel educativo bajo y dificultad de accesibilidad a centros de salud. |
| | Corredores con capacidad saturada | | Área con déficit energético |
| | Áreas con problemas de conectividad | | Áreas económicamente favorables |
| | Salida de la producción con escaso valor agregado | | Áreas con escaso desarrollo económico |
| | | | Áreas con alto valor ecológico y paisajístico |

PROVINCIA DE CORRIENTES | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



-  Área donde se desea fomentar el crecimiento demográfico
-  Área donde se desea desalentar el crecimiento demográfico
-  Red vial principal
-  Red vial secundaria
-  Ferrocarril
-  Gasoducto
-  Línea eléctrica de 500 kv
-  Línea eléctrica de 132 kv
-  Área de actividad citrícola
-  Área de actividad arrocera
-  Área de actividad forestal
-  Zona de área protegida

provincia, donde la población permanece prácticamente estacionada desde 1947; un proceso de urbanización que se traduce en la concentración de habitantes en la ciudad capital, agravada por una densidad de población rural del orden de los 2,35 hab/Km², lo que muestra un campo despoblado que carece de los recursos humanos necesarios para la expansión agraria.

En la provincia hay una marcada asimetría en el desarrollo de las distintas regiones geográficas. Existen áreas con una mayor concentración de población y acceso al empleo, mientras que en otras hay despoblamiento: sus habitantes migran hacia las grandes ciudades y áreas metropolitanas.

El nivel de equipamiento e infraestructura que poseen la mayoría de los asentamientos rurales es altamente deficitario, así como es débil la estructuración espacial. Las actividades económicas predominantes (ganadería extensiva y forestal) expulsan población económicamente activa.

Otro aspecto que debe consignarse es la movilidad de la población a lo largo de las fronteras con los países vecinos. La misma no resultaba significativa (con algunas excepcio-

nes como las localidades de Ayolas- Ituzaingó), sin embargo, ha cobrado dinamismo en los últimos años por el emprendimiento hidroeléctrico binacional Yacyretá.

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

El Producto Bruto Geográfico (PBG) provincial alcanza el 1,3% del PBI nacional. Dentro del PBG mismo, la actividad terciaria es la más significativa, alcanzando el 63% del total (18% corresponden a servicios públicos y 45% a servicios privados). Le sigue en importancia el sector secundario, que contribuye con un 27% (superior al 25% del promedio nacional), dentro del cual la industria manufacturera representa el 19%. Por último, el sector primario alcanza una participación del 10% (significativamente mayor que la media nacional).

La estructura productiva provincial está centrada en la industrialización de productos primarios, relacionados con la producción de hilados y tejidos de algodón, la elaboración de yerba mate, el empaque de frutas y hortalizas, carne bovina y el procesamiento de tabaco y cigarrillos. La producción agrícola está circunscripta a las franjas costeras lindantes con los ríos Paraná y Uruguay y regiones del sur. Esto se debe a las limitaciones físicas causadas por las tierras anegadizas o los suelos poco aptos del interior provincial (alrededor de un 35% de la superficie total provincial).

En lo que refiere al nivel educativo, en el aglomerado Gran Corrientes se observa que el índice de población económicamente activa con nivel primario completo es inferior a la

de los 28 aglomerados y a la de la región. En cuanto a secundario completo es mayor que la de los 28 aglomerados y a la región. No ocurre lo mismo con la educación superior y universitaria completa, que resulta inferior. La provincia reorientó las políticas sanitarias para mejorar los indicadores de salud de la población fortaleciendo el vínculo entre la familia y el médico de atención primaria, lo que permitió que durante los años 2003 a 2004 disminuyeran las tasas brutas de mortalidad: la general pasó de 6,4% al 5,8%, y la infantil de 20,7% a 19,7%.

SITUACIÓN AMBIENTAL

Tiene características hídricas muy particulares. Su perímetro (de 1.585 km) está formado, en un 97,6%, por cursos de aguas que definen límites internacionales e interprovinciales. La depresión del Iberá ocupa el centro y noreste de la provincia de Corrientes, conformando un sistema de humedales único en el mundo y uno de los más grandes del país.

Los riesgos ambientales son, en gran parte, causados por sus características climáticas y a la manera en que la población interacciona con el ambiente. Algunos de ellos son: la erosión de suelos, tanto hídrica como eólica, las inundaciones, la erosión costera con los derrumbes de costas, degradación de los ecosistemas a través de la contaminación de las napas freáticas por diversas causas; sobreutilización de recursos o la incorrecta disposición de residuos en el interior de la provincia, entre otros.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

La propuesta de regionalización de la provincia pretende dar solución a los problemas estructurales del territorio, entre los que se destacan el alto grado de dispersión de la población, y el escaso nivel de urbanización, ambos con una influencia directa en el actual desequilibrio urbano – rural.

Revertir esta dinámica en el corto o mediano plazo no resultará sencillo, sin embargo ha de procurarse su desaceleración y retención de nueva población, mediante la ejecución de políticas públicas que tiendan al mejoramiento y expansión de la educación, la recuperación sanitaria y provisión de viviendas, la reactivación productiva primaria y la consiguiente consolidación en el tiempo.

Las regiones determinadas son:

- **Iberá:** Se encuentra delimitada al norte por la RN 12- desde el límite con los departamentos General Paz y San Miguel hasta el límite entre el departamento Ituzaingó y el municipio de San Carlos; al este por los municipios de San Carlos, Colonia Liebig, Gobernador Virasoro, Santo Tomé, La Cruz y parte de Paso de los libres hasta la RN 123; al sur por la RN 123 desde el límite con el departamento Paso de los Libres hasta el límite con el de San Roque; y al oeste desde el límite de la RN 123 con el departamento San Roque y los límites este de los municipios de Tatacua, Tabay, Santa Rosa y el límite este del departamento General Paz hasta RN 12.

Desde el punto de vista económico se pretende fomentar el desarrollo de actividades artesanales propias de la zona, como cestería, alfarería, comidas típicas y otras, además de las relacionadas con la cría de las especies en peligro de extinción con el propósito de repoblar la reserva y potenciar las producciones orgánicas como la horticultura, la citricultura y granaja.

Es importante jerarquizar la localidad de Carlos Pellegrini dotándola de agua potable y energía eléctrica y definir el sistema adecuado de disposición final de desagües pluviales y cloacales en relación con la posible contaminación de la Laguna del Iberá.

- **Sur:** La conforman los departamentos Esquina, Curuzú Cuatiá, Sauce, Monte Caseros y Mercedes hasta el límite con la RN 123.

Cabe destacar que los municipios de Monte Caseros, Mocoretá, y Sauce guardan una estrecha relación con el norte de la provincia de Entre Ríos, en la provisión de insumos, comercio, salud etc., de allí que se integren para el logro de objetivos comunes de desarrollo.

Es una zona con preeminencia de actividades derivadas de la ganadería vacuna y ovina, que se realizan en establecimientos de grandes extensiones. Por ello se impone el desarrollo de políticas destinadas al arraigo familiar, con la capacitación no solo de la mano de obra del sector activo, sino también de planes y programas educacionales orientados a los niños y jóvenes para brindarles la salida laboral necesaria para el desarrollo de las actividades del sector primario de la zona que habitan.

- **Noreste:** La integran los departamentos Paso de los Libres, Alvear, San Martín, hasta el límite este de la jurisdicción territorial municipal de Carlos Pellegrini; el departamento Santo Tomé; margen derecha Río Aguapey hasta, en el oeste, el municipio de General Virasoro; y el departamento Ituzaingó y la zona comprendida entre la RN 12 y la costa del río Paraná.

Se propone fortalecer los cultivos de arroz, yerba mate, soja, sorgo y desarrollar el sector forestal mediante la implementación de nuevas tecnologías atendiendo a las particulares características de los suelos, que son muy erosionables. En el sector ganadero es posible elevar los rendimientos de carne/hectárea incorporando tecnologías para el desarrollo de la genética animal.

Es la zona con más cantidad de agroindustrias, se promueve su fortalecimiento a través de la implementación de políticas fiscales y de fomento.

- **Central:** La conforman los departamentos Saladas, Mburucuyá, General Paz, Berón de Astrada y los municipios de Tatacua, Tabay y Santa Rosa.

Presenta los mayores índices de pobreza de la provincia, especialmente en las áreas rurales, con familias numerosas que habitan hacinadas en viviendas muy precarias, con bajos ingresos o sin ellos. Se observa un déficit alimentario, con insuficiente cobertura de atención primaria de la salud. Niños en edad escolar que actualmente no asisten, ya que realizan, con sus familias, tareas de recolección.

Agrupa la mayoría de las localidades de la provincia con bajos niveles de urbanización, por lo que se plantea la realización de un estudio de las condiciones de los mismos y efectuar un plan de provisión en el mediano plazo. Paradójicamente, es la zona potencialmente más rica de la provincia en relación a sus condiciones físicas, naturales y productivas. Se hace necesario fomentar, en el sector primario, el desarrollo de la producción hortícola, la floricultura, la citrícola, arroz, soja, y cultivos tradicionales como el algodón, mandioca, etc., sumando la promoción de la producción emergente como la apicultura y el desarrollo forestal. Además, estas políticas deben estar acompañadas por inversiones en educación, capacitación y salida laboral para la población joven, y así evitar que emigre.

- **Oeste:** La integran los departamentos de Bella Vista, San Roque, Lavalle y Goya.

Se necesita implementar un programa integral de acciones económicas que impulsen un cambio de la estructura productiva respecto del monocultivo del tabaco negro. El sector agrario demanda oferta de tecnología adecuada para alcanzar el procesamiento y manufacturación de la materia prima como ser fruti-hortícola, del tabaco, y la ganadera – forestal.

Por la concentración ya existente de establecimientos dedicados a la agroindustria tales como, molinos y secaderos de arroz, manufacturado del tabaco, empacadora y fraccionadora del citrus, etc., se propone para la región, atendiendo a la futura interconexión a través del puente Goya-Reconquista, la factibilidad de la comercialización no solo local sino regional.

Se destaca la importancia de la localidad

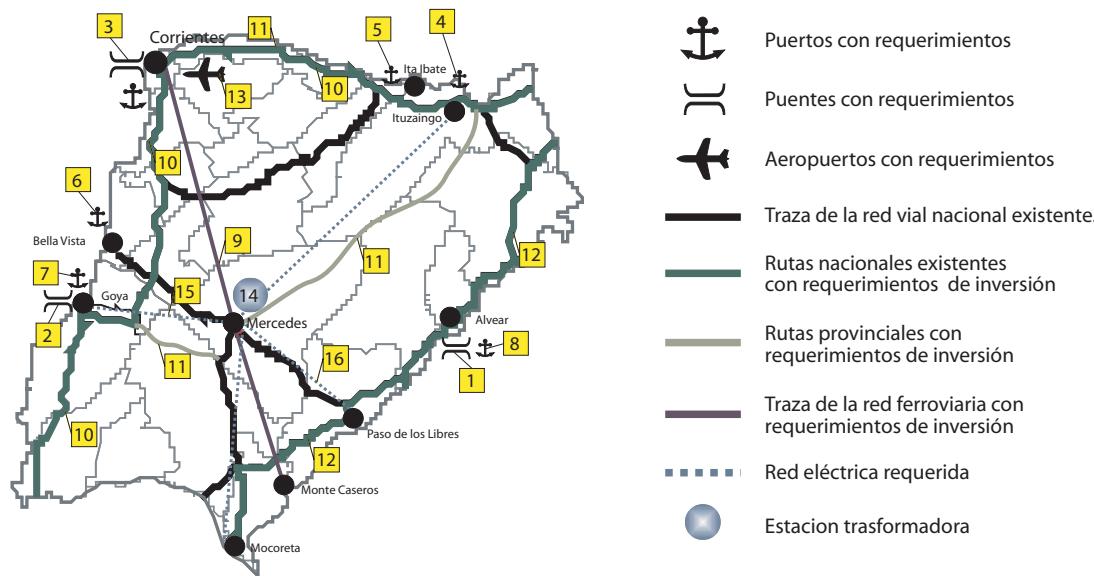
de Goya (segunda en número de habitantes en la provincia) por su rol estratégico y por las interrelaciones que se plantean con los otros centros urbanos de jerarquía de la región (Bella Vista, Santa Lucía, San Roque) y con la red de asentamientos rurales de su "hinterland", lo que demanda el fortalecimiento de su rol como centro urbano proveedor de servicios a la región. Ello conllevaría a una descentralización política – administrativa para minimizar la dependencia con la capital provincial.

La propuesta de regionalización de la provincia pretende dar solución a los problemas estructurales del territorio entre los que se destacan el alto grado de dispersión de la población y el escaso nivel de urbanización, ambos con una influencia directa en el actual desequilibrio urbano-rural.

- **Noroeste:** La conforman los departamentos de Capital, San Cosme, Itatí, San Luis del Palmar y Empedrado.

Si bien la ciudad Capital de Corrientes concentra una gran parte de la población provincial, en los departamentos que la rodean aún hay una relativa homogeneidad entre los valores de población urbano – rural, por lo que se deberían proyectar políticas que atenúen los alarmantes índices del éxodo rural hacia la capital o hacia los principales centros urbanos nacionales. Para ello, se deben mejorar las condiciones y oportunidades de trabajo para estabilizar la población en los lugares de origen, creando condiciones de bienestar para incentivar al poblador nativo, y desarrollando proyectos tendientes a fomentar la industria de transformación de los productos primarios, de la producción de insumos básicos necesarios y el camino hacia el destino que, como corazón y centro geopolítico del MERCOSUR y parte integrante del ZICOSUR – Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur, tiene la provincia.

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



REF.	PROGRAMA / PROYECTO	ESCALA DE IMPACTO	ESTADO	PLAZO	MONTO ESTIMADO (millones de \$)	FUENTE FINANCIAMIENTO
1	Puente Alvear - Itaqui	Regional / Binacional	Proyecto	1 año	S/D	A identificar
2	Puente Goya - Reconquista	Regional	Proyecto Ejecutivo	5 años	700	Nación
3	2º Puente Chaco - Corrientes (Complejo Multimodal)	Regional	Proyecto	5 años	900	Presentado a la CAF
4	Puerto de Ituzaingó (granos - arroz - soja - forestal)	Regional	Proyecto Ejecutivo	2 años	34	Nación
5	Puerto de Itaibate (granos - arroz)	Regional	Proyecto	1 año	24	Privado
6	Puerto de Bella Vista (citrus - hortalizas - varios)	Regional	Prefactibilidad	S/D	31	Provincial
7	Puerto de Goya (mineral de hierro - forestal)	Regional	Proyecto	S/D	S/D	Provincial
8	Puerto de Alvear (varios)	Regional / Binacional	Proyecto	5 meses	24	Provincial
9	Refuncionalización Ferrocarril - Tramo Capital - Monte Caseros - Pasajeros y Carga	Regional	Proyecto	S/D	S/D	Privado
10	Autovía RN 12	Regional	Idea	S/D	S/D	A identificar
11	RP 40 y RP 41 (RN 12 - Mercedes)	Regional	Proyecto Ejecutivo	S/D	S/D	BID
12	Autovía RN 14 (tramo Entre Ríos - Posadas)	Regional	En Ejecución	S/D	S/D	Nación
13	Remodelación Aeropuerto Corrientes	Provincial	Anteproyecto	S/D	S/D	A identificar
14	Estación transformadora de 500 Kv (Mercedes)	Provincial	Proyecto	S/D	70	Nación
15	Línea de 132 Kv Tramo Mercedes - Goya	Provincial	Proyecto	S/D	60	BID
16	Línea de 132 Kv Tramo Mercedes - Paso de los Libres	Provincial	Proyecto	S/D	S/D	A identificar



PROVINCIA DE CHACO

La provincia de Chaco se ubica en el Noreste del país, al sur de lo que fue la Gobernación del Gran Chaco Argentino. Se extiende sobre una superficie de 99.633 Km², poblada por 984.446 habitantes (el 2,7% del total nacional), con una variación intercensal del 17,2%, que superó el promedio nacional y con una densidad promedio de 9,9 hab/Km²

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

OCCUPACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

Durante el período colonial, el territorio de la provincia de Chaco integró la Intendencia y Gobernación del Paraguay. Su poblamiento se inició a principios del siglo XIX con un proceso inmigratorio de carácter transitorio, asociado a la explotación del monte y proveniente mayoritariamente de las provincias de Corrientes y Santa Fe. La ocupación del territorio se organizó, en consecuencia, en base a la explotación forestal localizada en las riberas del Paraná-Paraguay (vía navegable fundamental, que posibilitaba el acceso y salida de la producción). La falta de vías de comunicación y las fuertes limitantes ecológicas impidieron el avance hacia el interior de la provincia.

Entre 1878 y 1890 se produjo una importante afluencia de inmigrantes fundamentalmente de origen italiano, y con ella el surgimiento de los primeros asentamientos permanentes, entre los que se destacó la fundación sobre el río Paraná de la ciudad de Resistencia en 1878. El impulso que promovió este proceso de poblamiento permitió que se asentaran nuevos inmigrantes europeos, y Resistencia pasó progresivamente a ser el núcleo urbano centralizador de la actividad económica regional.

La actual estructura territorial comenzó a delinearse hacia principios del siglo XX, cuando en el bosque chaqueño se inició la explotación del quebracho para la obtención de tanino y se construyeron las líneas ferroviarias. Se instaló un importante número de empresas y surgieron así nuevas poblaciones en el inte-

rior del territorio. El Chaco se convirtió en un verdadero emporio industrial del tanino con la falta de reposición natural o técnica del quebracho como rasgo fundamental, hasta que hacia el año 1925 se produjo el desplazamiento del cuero en mucho de sus usos y la demanda comenzó a decaer.

A inicios de la década del '30 tomó auge la producción algodonera, que llegó a constituir la mayor riqueza del territorio chaqueño y originó una nueva corriente migratoria. Luego, hacia la década del '60, se produjo una grave crisis en el sistema productivo de este cultivo por la fuerte baja en los precios del producto y la difícil competencia representada de los tejidos sintéticos. Este proceso ocasionó un notable descenso en la tasa media anual de crecimiento de la población, que se manifestó en un proceso de redistribución demográfica dentro del territorio provincial, convirtiéndose las áreas rurales deprimidas por la crisis en fuentes expulsoras de habitantes hacia los centros urbanos.

El fuerte proceso de urbanización anteriormente mencionado originó una nutrida red de centros que estructuró el territorio provincial, si bien se consolidó a lo largo de la historia la primacía de la ciudad de Resistencia. Actualmente el Gran Resistencia, junto al Gran Corrientes, constituyen el centro principal de la Región del Noreste Argentino.

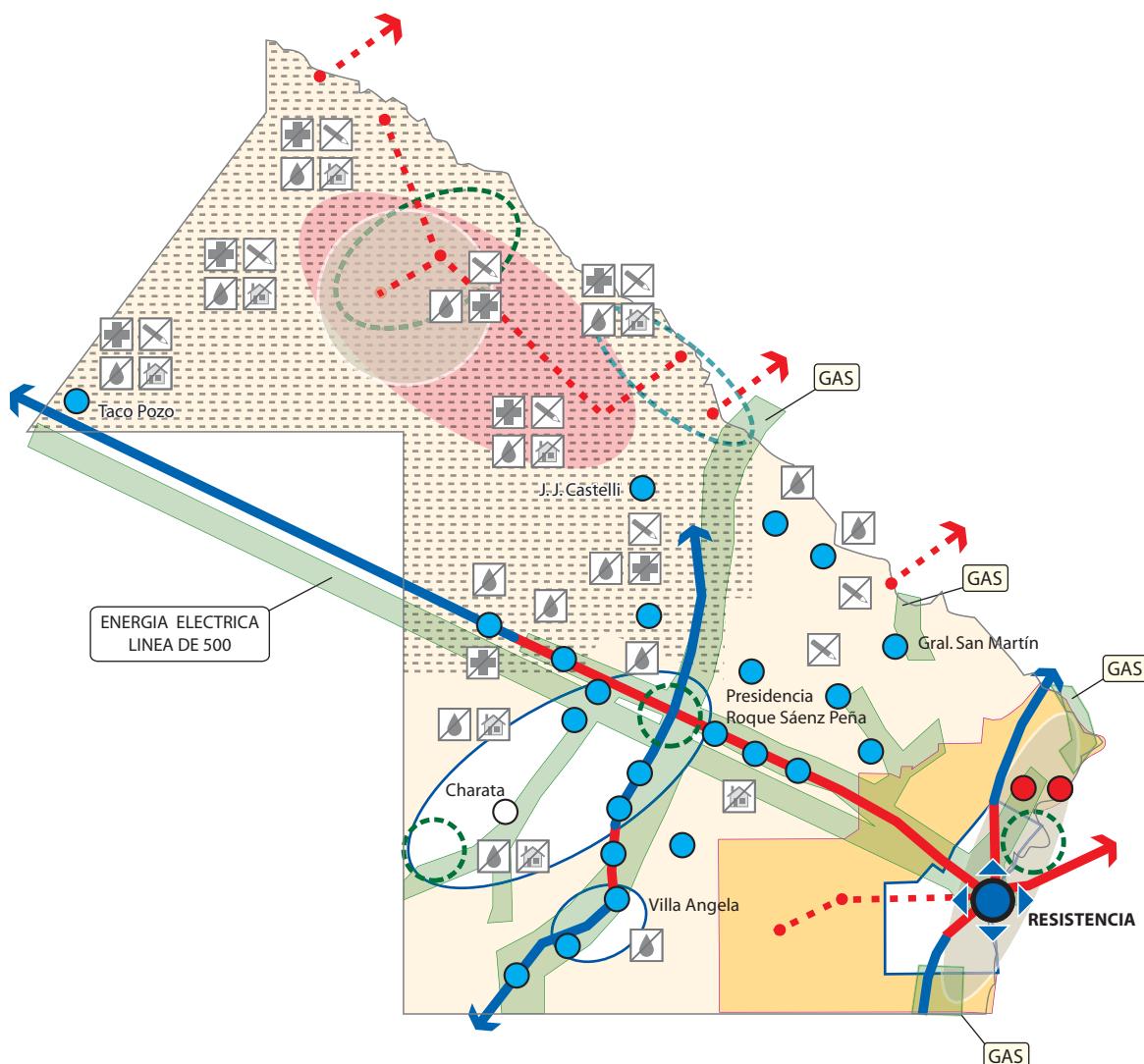
El sistema urbano provincial forma un cuadrilátero en el que se concentra la mayor parte de la población. Éste se organiza en base a los corredores que esquemáticamente configuran los ejes de la RN 11, la RN 16, la RN 89

y la RP 5, dentro del cual se emplazan las mayores localidades de la provincia, la ya mencionada Gran Resistencia, Presidencia Roque Saenz Peña, Villa Ángela, Charata y Quitilipi, Las Breñas y Machagai. Como prolongaciones hacia el noreste se encuentran las localidades de Castelli y Tres Isletas sobre la RP 9, y las de General San Martín, Las Palmas - La Leonesa hacia el noreste sobre la RP 7 y la RN 11.

El gobierno provincial ha implementado un proceso de regionalización a partir del cual se fortalece el rol de los municipios, que pasan de ser únicamente prestadores de servicios a cumplir el rol de promotores del desarrollo. Mediante el agrupamiento voluntario de los mismos, en función de objetivos comunes y de su proximidad geográfica, se constituyen regiones amparadas en las normas dictadas al respecto.

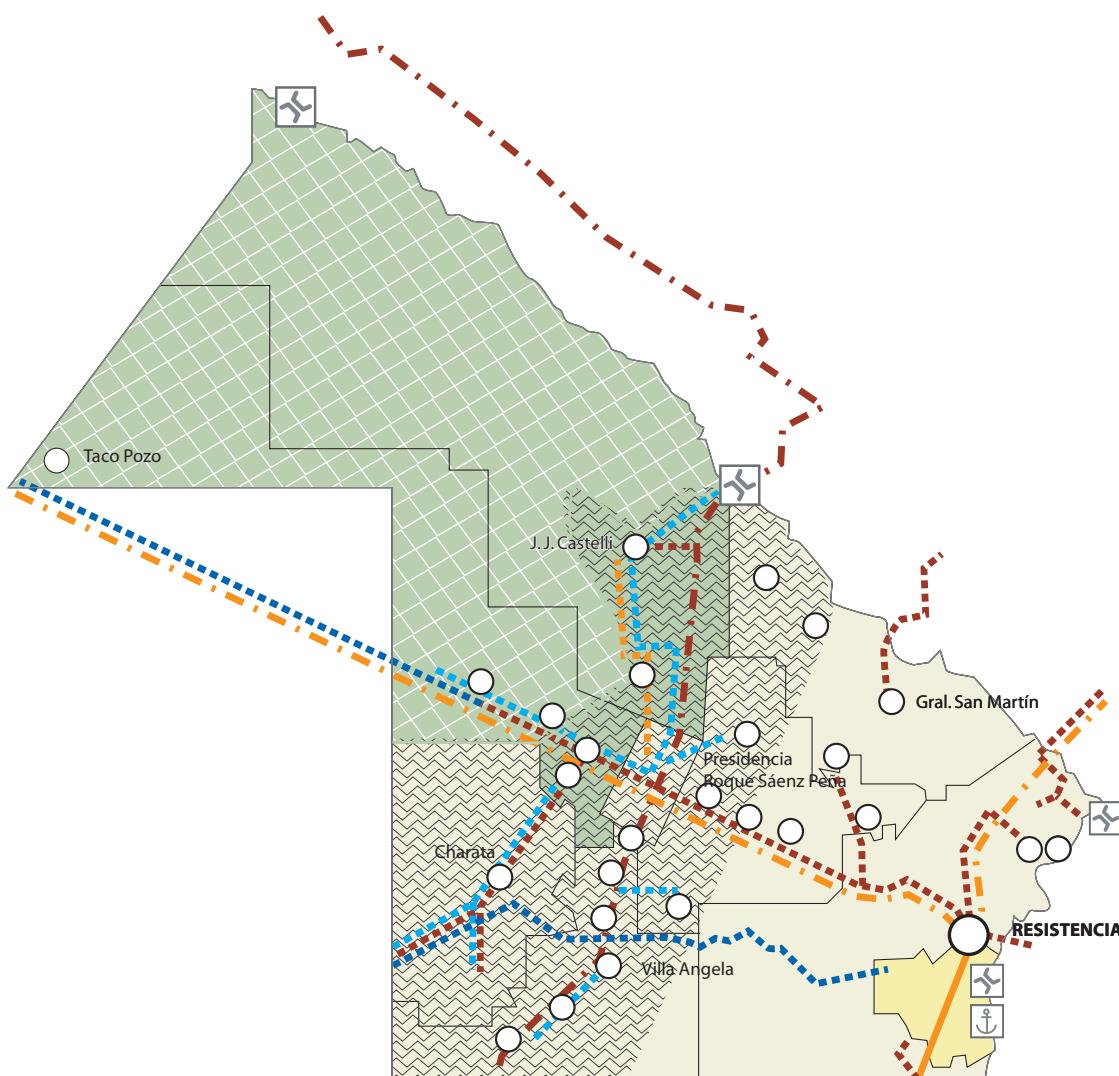
El proceso de regionalización fue iniciado en el marco del Decreto N° 2337/00 que establece la necesidad de definir regiones desde el Sistema Provincial de Planificación (SPPER), creado por el Decreto N° 369/96. La Ley N° 5174 instituye el Sistema Provincial de Planificación y Evaluación de Resultados como base para la planificación estratégica y define a las uniones regionales de municipios como una categoría especial de organismo, encuadrada en las disposiciones de la Ley Orgánica Municipal. La misma ley establece que el territorio de cada región está constituido por los ejidos municipales y las áreas de influencia de los municipios que la conforman. Asimismo, la Ley N° 4088 determina la influencia de los municipios en las áreas rurales.

PROVINCIA DE CHACO | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



- | | | | | | |
|--|--|--|---|--|---|
| | Nodo multimodal con demanda creciente de pasajeros y carga | | Área donde más del 40% de la población carece de agua | | Áreas con mayor desarrollo económico provincial |
| | Principales centros | | Áreas donde más del 50% de la población es vulnerable por vivienda deficitaria o con tenencia irregular de la propiedad | | Áreas de potencial valor económico |
| | Población en decrecimiento | | Localidades con dificultades para acceder a centros de salud | | Infraestructura de apoyo a la producción (nueva, mejoramiento o ampliación) |
| | Población en crecimiento | | Localidades con dificultades para acceder a centros de educación | | Áreas vulnerables |
| | Localidades con problemas de conectividad y accesibilidad | | Áreas de escaso desarrollo económico | | Áreas con alto valor ecológico y paisajístico |
| | Corredores nacionales y provinciales con un TMDA superior al TMDA medio provincial | | | | |
| | Corredores con capacidades saturadas o congestionadas | | | | |

PROVINCIA DE CHACO | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



- | | | | |
|--|---|--|--|
| | Principales centros | | Área a cualificar |
| | Rutas Nacionales requeridas | | Área a potenciar |
| | Traza Gasoducto Norte Argentino | | Área a desarrollar |
| | Ramal Requerido Gasoducto Norte Argentino | | Área de cobertura de proyectos de instalación de paneles fotovoltaicos |
| | Línea NEA - NOA de 500 KV Existente | | Área de cobertura de proyectos de electrificación rural |
| | Línea 132 KV Proyectada | | |
| | Acueducto proyectado | | |
| | Puentes requeridos | | |
| | Puerto requerido | | |

Como consecuencia de la ejecución de este programa, la provincia del Chaco cuenta hoy con las siguientes ocho regiones, constituidas por voluntaria asociación de municipios y con procesos en diferentes grados de maduración:

Región 1: Unión de Municipios del Sudoeste Chaqueño

Región 2: Unión de Municipios del Centro

Región 3: Unión de Municipios de la Región Oriental Chaqueña

Región 4: Unión de Municipios del Sudoeste II

Región 5: Unión de Municipios de la Región Impenetrable

Región 6: Unión de Municipios del Norte

Región 7: Unión de Municipios del Centro Oeste

Región 8: Unión de Municipios Área Metropolitana

Los principales problemas ambientales existentes son producto de los desajustes de la relación histórica naturaleza-cultura debido al tipo de explotación de los recursos en la provincia. Del mismo se derivan amenazas como el agotamiento de los recursos naturales renovables y el aumento de las disparidades entre las economías regionales prósperas y las deprimidas.

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

El Producto Bruto Geográfico (PBG) del Chaco representa aproximadamente el 1,25% del PBI nacional. Dentro del PBG provincial, la actividad terciaria es la de mayor significación con el 70% del total, superando al promedio nacional del 66%. El sector secundario contribuye con un 20%, mientras que al sector primario le corresponde una participación del 10%.

La composición de la base productiva provincial está fuertemente determinada por la heterogeneidad que se observa en las diferentes unidades de su organización territorial, asociada a las condiciones ambientales y

a la aptitud de los suelos de las subregiones ecológicas a las que pertenecen.

En lo que respecta a la producción del sector primario se destacan el cultivo tradicional del algodón, la soja, el maíz y el girasol, siguiéndole en importancia las actividades ganadera y forestal. La actividad algodonera es la más importante en la provincia, con una participación histórica del 60% de la producción nacional. La producción de soja, no obstante, se convirtió durante la campaña 1999/2000 en el principal cultivo de la provincia en términos de área sembrada, y en los años siguientes se registró una tendencia creciente hasta alcanzar en el 2003 una superficie que superó nueve veces el área algodonera. En lo que refiere al cultivo de maíz, en la campaña 2002/2003 el área sembrada fue de 116.000 hectáreas, y para girasol se produjo en el último un importante crecimiento (alcanzando su máximo nivel en el año 2003, con una extensión de 300.000 hectáreas). La difusión del cultivo en los últimos años, al igual que en el caso de la soja, se produjo a expensas del algodón.

La principal actividad pecuaria es la cría de ganado bovino, que agrupa al 85% de los establecimientos ganaderos, siendo menores las proporciones de ganado caprino y ovino.

La actividad forestal se compone tanto de la producción de rollizos con destino a la producción de tanino, muebles de algarrobo y durmientes, como también de carbón, postes y leña para combustible.

Considerando que el proceso de crecimiento industrial se nutre de los recursos del territorio, se identifican dos macro núcleos industriales de relevancia en la provincia. El primero está conformado por la cadena de aserrado y cepillado de madera, aberturas y muebles (que representa el 30% de los emprendimientos industriales), y el segundo se compone por los sectores de la producción de fibra de algodón, fibras textiles y confecciones de prendas de vestir (que representa sólo el 7% de los locales manufactureros del Chaco).

El 80% de las PyMEs industriales chaqueñas espera seguir creciendo al menos hasta el 2007, a pesar de que afrontan serios déficit de infraestructuras que penalizan sus potencialidades de producción. Los problemas principales refieren a la incompleta dotación energética, especialmente de gas, a la fragilidad de los sistemas de comunicación, de transporte de personas y de mercaderías. A estas dificultades se le suma la carencia de re-

cursos humanos con calificación apropiada.

Dada la posición estratégica de la provincia en el contexto regional –próxima a un área que concentra 50 millones de habitantes y comprende a Paraguay, Bolivia, el sur de Brasil y el norte argentino–, el aumento de inversiones en infraestructura resulta fundamental para potenciar su desarrollo. Esto permitiría capturar las nuevas oportunidades que se derivan de la mayor apertura internacional, enmarcados en los acuerdos de integración del MERCOSUR.

SITUACIÓN AMBIENTAL

La política ambiental de la provincia del Chaco tiene como objetivo una gestión adecuada del ambiente y los recursos naturales y la implementación del desarrollo sustentable. La aplicación de esta política acompaña la nueva visión del desarrollo sustentable, que es sinónimo de promover eficiencia económica, bienestar social, equilibrio ecológico, respeto y protección de la biodiversidad.

Los principales problemas ambientales existentes son producto de los desajustes de la relación histórica naturaleza-cultura debido al tipo de explotación de los recursos en la provincia. Del mismo se derivan amenazas como el agotamiento de los recursos naturales renovables y el aumento de las disparidades entre las economías regionales prósperas y las deprimidas, lo cual acentúa el avance de la pobreza.

Los desfasajes en los esquemas productivos en su relación con los recursos naturales son potenciados por los precios agrícolas, un régimen climático más benigno y la simplificación de los métodos de producción. Todo esto acrecienta los procesos de degradación de suelos (tales como erosión y pérdida de fertilidad), la reducción del área boscosa nativa y la contaminación por biocidas, que compromete la salud de la población, la calidad de la producción, la biodiversidad y la regulación de los ciclos hídricos, entre otros efectos no deseados.

En relación al medio antrópico, son relevantes los problemas ambientales urbanos que afectan a la calidad de vida, y son originados por los residuos sólidos domiciliarios, patológicos, industriales y cloacales, que en distinto grado generan procesos de contaminación aún no solucionados.

Para lograr una adecuada gestión del ambiente, la provincia cuenta con instrumentos

administrativos que impulsan la realización de diagnósticos, investigaciones y estudios diversos respecto al ordenamiento ambiental. Existe, asimismo, un Sistema de Áreas Protegidas con más de 1.800.000 hectáreas afectadas bajo distintas categorías, entre las que se cuenta con un sitio Ramsar, parques y reservas provinciales, parques y reservas nacionales, parques municipales y reservas privadas.

SÍNTESIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Las regiones 5 y 7 - El Impenetrable y Centro Oeste

Están integradas por municipios de bajo desarrollo, con excepción del municipio de Presidencia Roque Saenz Peña que pertenece a las regiones de nivel medio de desarrollo. La mayor parte del territorio de estas zonas presenta alta vulnerabilidad debido al déficit hídrico y al elevado porcentaje de población que habita en viviendas precarias y que padece carencias de equipamiento educacional

y sanitario. Si bien existen potencialidades para el desarrollo productivo y turístico en algunas zonas, las condiciones deficitarias señaladas y la precariedad de la accesibilidad del oeste provincial limita fuertemente su aprovechamiento.

Las regiones 1, 2, 3, 4 y 6 - Sudoeste Chaqueño, Centro, Oriental Chaqueña, Sudoeste II y Norte

(integrando el municipio de Presidencia Roque Saenz Peña)

Presentan un nivel intermedio de desarrollo, aunque con diferencias internas. Los alineamientos de municipios noreste - sudeste de las Regiones 1 y 4 comportan niveles de desarrollo por sobre el promedio, al igual que la región 3 que posee un grado intermedio, aunque con una industrialización creciente. En estas áreas las limitantes más fuertes tienen que ver con la falta de dotación energética e hídrica y con problemas de saturación de los corredores de transporte. En el caso del sur de la Región Oriental

se registra gran precariedad de la infraestructura de transporte.

La región 8 - Región Metropolitana

Concentra el 43% de la población provincial y presenta los mayores niveles de desarrollo, aunque registra algunos problemas de crecimiento característicos de las ciudades grandes e intermedias. Si bien la población con NBI es de 21,5% en la Región Metropolitana por debajo de los 32,8% en la provincia, el área supera la media provincial en valores de desocupación (15,94%), reflejando el indeseado fenómeno del continuo flujo migratorio desde el interior chaqueño en busca de mejores condiciones de vida y mayores oportunidades de empleo. Entre los problemas señalados en el diagnóstico provincial se destacan los relacionados con el déficit del transporte público intraurbano, de los accesos y de los trazados circunvalares, la inadecuación de las instalaciones portuarias y la demanda de mejoramiento de la oferta de servicios a nivel cuantitativo y fundamentalmente cualitativo.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

Los lineamientos del Modelo Deseado de la provincia de Chaco se fundamentan en la estrategia desplegada a partir del año 2000 por la Secretaría de Planeamiento y Evaluación de Resultados del Ministerio de Economía provincial. Ésta adopta como herramienta básica la conformación de regiones con la modalidad de la unión voluntaria de municipios, cuyo objetivo esencial es lograr el fortalecimiento de los mismos como motores del desarrollo integral de las regiones que conforman. Así se promueve la activa participación de las comunidades urbanas y rurales en la planificación y gestión de procesos de desarrollo local, como estrategia superadora de los graves problemas de exclusión social y debilitamiento de las economías regionales que trajo consigo la globalización.

Entre las estrategias comunes a todas las regiones se destacan la provisión de equipamiento, el fortalecimiento de la accesibilidad a centros sanitarios y educativos, la capacitación a productores, el incentivo a una mayor producción agrícola (especialmente la del algodón, con el objeto de lograr un adecuado aprovechamiento de la capacidad instalada), la creación de cadenas de valor de productos primarios y la mejora de las

dotaciones de infraestructura básica para la población y para la producción.

En lo que respecta a la dotación de infraestructuras de servicios, se destacan las que tienden a resolver la problemática energética, las hídricas y las referidas a la infraestructura de transporte.

En relación con la problemática energética se propone la traza principal del Gasoducto Norte Argentino y los ramales de distribución necesarios para la provincia –de modo de proveer a los principales centros de todas las regiones de su territorio–, así como la ejecución de la línea de 500 Kv NEA-NOA y la línea de 132 Kv ya proyectadas. Paralelamente, se propone una red de electrificación rural que atraviesa el centro de la provincia de sur a norte y la cobertura de las dos regiones que forman el Impenetrable en el Oeste, a través de la instalación de paneles fotovoltaicos.

En cuanto a las dotaciones para el transporte, resultan muy significativas las propuestas de intervención en las RN 89 y 16, en la medida en que forman parte de un corredor bioceánico cuya consolidación es de importancia estratégica para el desarrollo del Chaco. En

el mismo contexto de inserción regional se plantea la cualificación del Puerto de Barranqueras, nodo multimodal de conexión de la provincia con la Hidrovía.

Mediante la conformación de regiones se promueve la activa participación de las comunidades urbanas y rurales en la planificación y gestión de procesos de desarrollo local, como estrategia superadora de los graves problemas de exclusión social y debilitamiento de las economías regionales.

Respecto de la problemática hídrica, se considera fundamental la conclusión de la red de acueductos que abastece al oeste chaqueño, donde se presentan los mayores niveles de déficit de agua.

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



- Puentes con requerimientos
- Puertos con requerimientos
- Traza de la red vial nacional existente
- Rutas nacionales existentes con requerimientos de inversión
- Rutas provinciales con requerimientos de inversión
- Traza de la red ferroviaria con requerimientos de inversión
- Acueducto proyectado
- Hidrovía
- Red eléctrica requerida
- Área de cobertura de proyectos de instalación de paneles fotovoltaicos en escuelas rurales
- Área de cobertura de proyectos de instalación de paneles fotovoltaicos en viviendas rurales
- Traza del tendido de gas natural proyectada por el estado nacional
- Ramal de distribución de gas requerido

REF.	PROGRAMA / PROYECTO	ESCALA DE IMPACTO	ESTADO	PLAZO	MONTO ESTIMADO (millones de \$)	FUENTE FINANCIAMIENTO
1	Proyecto de Instalación de Paneles Fotovoltaicos en Escuelas Rurales	Local	A Licitar 2 ^a Etapa A Proyectar 3 ^a Etapa	Corto	7,00 (2 ^a Etapa)	Nación / Provincia
2	Proyectos de Instalación de Paneles Fotovoltaicos en Viviendas Rurales	Local	A Licitar 2 ^a Etapa A Proyectar 3 ^a Etapa	Corto	7,00	Nación / Provincia
3	Reparación y mantenimiento de vías del ferrocarril General Belgrano - Ramal C 13 Tramo Avia Teray - Puerto Barranqueras	Regional	S/D	Medio	S/D	Nación
4	Autovía RN 11 en su paso por Resistencia Tramo: Rotonda con RN 16	Regional	Licitada Requiere financiamiento	Medio	83,20	Nación
5	Acceso Aeropuerto Internacional Resistencia	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D
6	Autovía RN 16 en su paso por Saenz Peña	Regional	Requiere financiamiento	Medio	18,80	S/D
7	Construcción del Puente Tres Pozos. Integración Chaco - Formosa	Regional	Requiere estudios	Medio	5,00	S/D
8	Enripiado RP 12	Local	Licitada sin adjudicar	Corto	23,22	Nación
9	Pavimentación RP 7	Regional	Requiere convenio DNV	Medio	58,05	Nación
10	Pavimentación RP 9	S/D	S/D	Corto	34,40	Nación / Provincia
11	Puente Ferroautomotor Chaco - Corrientes	Regional	S/D	Medio	395,00	Nación / Provincia
12	Puente Ñeembucú Integración Pilar Bermejo	Regional	Requiere estudios	Mediano	150	Nación
13	Reconstrucción Puente Lavalle y reparación. Repavimentación RN 95 Tramo Puerto Lavalle - Santa Sylvina	Regional	S/D	Corto	S/D	Nación
14	Reparación y repavimentación RN 16 - Corredor Bioceánico Norte - Tramo Metán - Avia Terai	Regional	S/D	Corto	S/D	Nación
15	RN 89 Tramo: General Pinedo - Villa Ángela	Local	Licitada Requiere financiación	Corto	38,20	Nación
16	RP 5 Empalme RN 89 - Hermoso Campo	Local	S/D	Corto	13,00	Nación / Provincia
17	RP 6 (Repavimentación) Las Breñas - San Bernardo	Local	S/D	Corto	21,00	Nación / Provincia
18	Pavimentación RN 89. Tramo: Los Palmares - Villa Ángela	Local	S/D	Corto	250,00	Nación
19	Acueducto Norte - Centro Oeste Chaqueño	Local	Proyecto en elaboración	Corto	320,00	Nación / Provincia
20	Hidrovía Paraná - Paraguay - Santa Fe al Norte. Dragado, balizamiento y señalización - Puerto Barranqueras	Regional	Mediano	Corto	S/D	Nación
21	Puerto Barranqueras - Reparación general ¹	Regional	En estudio de factibilidad	Mediano	2,10	Nación / Provincia
22	Construcción Electroducto NEA - NOA. Puerto Bastiani - Metán - con Subestación transformadora en Sáenz Peña	Regional	S/D	Mediano	500,00	Nación / Provincia

1. Daños causados por las inundaciones. Estructuras Hº Aº, soporte del muelle, defensas de Hº Aº, sectores erosionados del muelle, defensas de madera dura y de goma, losas de pavimento, conductos, cámaras, renovación de cables y tomas de grúas.



PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO

Tiene una posición estratégica en el centro del Norte Grande Argentino, dentro de la porción semiárida del país, y es espacio de soldadura física y cultural con América Latina. La ocupación del territorio provincial muestra la tipología del mayor asentamiento rural del país: solo el 64,5% de la población es urbana y el 35% es rural (de la cual solo el 8% está concentrada y el 27,5% restante se distribuye según un patrón espacial disperso)

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TERRITORIO

La creación y consolidación de las primeras comunidades en lo que hoy es Santiago del Estero, tuvo lugar en el siglo XVI, formando parte de la ruta de expansión continental descendente del verticalismo andino, en una línea originada en Quito y que atravesaba Cuzco y Tucumán. A partir del siglo XVI se estableció la Ciudad de Santiago del Estero como el centro metropolitano del conjunto de ciudades coloniales desarrolladas a partir de ella, para consolidar la conquista, constituir la ruta de extracción de minerales y afianzar el dominio territorial. La ocupación territorial se asoció a la creación de nuevas instituciones económicas y de gobierno, la inauguración de estancias y puestos pastoriales y la introducción de nuevas especies de semillas y de ganado, las cuales generaron la configuración particular del actual escenario provincial.

La influencia del liberalismo inglés del siglo XIX y las políticas de los sucesivos gobiernos nacionales, desde 1880 a 1914, también tuvieron su correlato espacial en la provincia. La instalación de más de 2.700 Km de línea férrea, que provenían de Buenos Aires en orden lineal ascendente para la extracción maderera del Gran Chaco, generó el aislamiento de los lugares sin árboles y de aquellos conformados por las villas históricas asentadas en las sierras, principales generadores, a partir de ese momento, de una economía forestal. Pero también el ferrocarril impulsó la creación de más de 70 pueblos alrededor de las estaciones y a lo largo de su recorrido establecido en relación al emplazamiento de

los recursos extractivos, hecho que llevó a que, en la actualidad, 23 de las 27 cabeceras departamentales formen parte del antiguo sistema de estaciones del ferrocarril.

Durante el siglo XX los procesos de sustitución de importaciones –posteriormente de apertura económica–, crisis políticas e institucionales, cuestionamiento al rol del estado como promotor del desarrollo económico, predominio del mercado como respuesta e instrumento para resolver los principales desafíos sociales, fomentaron un modelo territorial desigual e inequitativo. La última década del siglo XX consolidó la sustitución del estado por el mercado y, con ello, la idea de rentabilidad económica por encima de la de equidad social, sustentabilidad ambiental y de equilibrio espacial.

ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

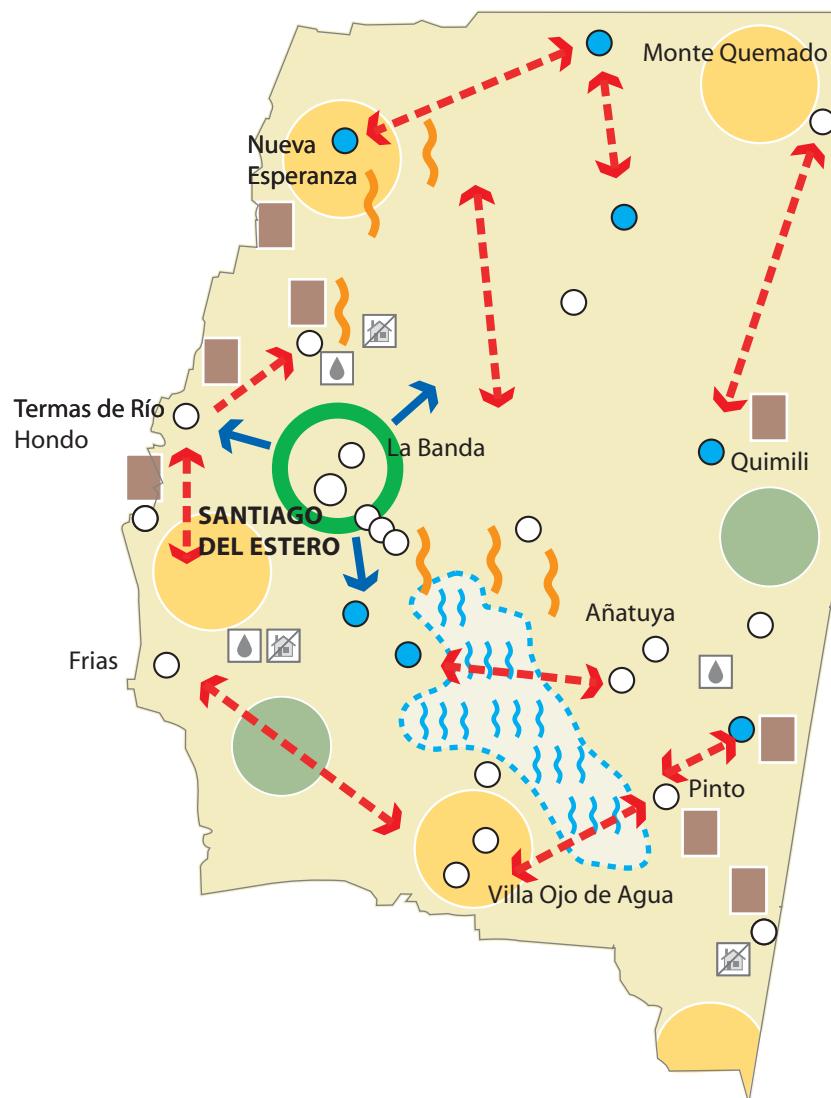
El territorio de Santiago del Estero cuenta hoy con un total de aproximadamente 804.000 habitantes (censo 2001), residentes en un sistema de asentamientos humanos de las siguientes características: un 64,5% de la población urbana (que vive en 28 ciudades de más de 2.000 habitantes) se distribuye en dos ciudades grandes (con más de 100.000 habitantes); ocho ciudades medianas (de entre 10.000 y 100.000 habitantes) y 18 ciudades pequeñas (de entre 2.000 y 10.000 habitantes). Dentro del 35,5% de población rural existen aglomeraciones tales como municipios rurales (89 en total) y de fomento (32 en total), que suman un 8% de la totalidad de habitantes de la provincia, lo que implica un 27% la población rural dispersa.

Teniendo en cuenta la actual tendencia de aumento de la tasa de urbanización, se calcula que en el año 2016 estas proporciones se modificarán significativamente: se contará con un 70% de población urbana sobre un total de un millón de habitantes, con crecimiento principalmente en los 10 primeros centros de concentración mencionados; un 12% instalada en aglomerados rurales y solo el 18% dispersos en zonas rurales propiamente dichas.

A partir del siglo XVI se estableció la Ciudad de Santiago del Estero como el centro metropolitano del conjunto de ciudades coloniales desarrolladas a partir de ella, para consolidar la ruta de extracción de minerales y afianzar el dominio territorial.

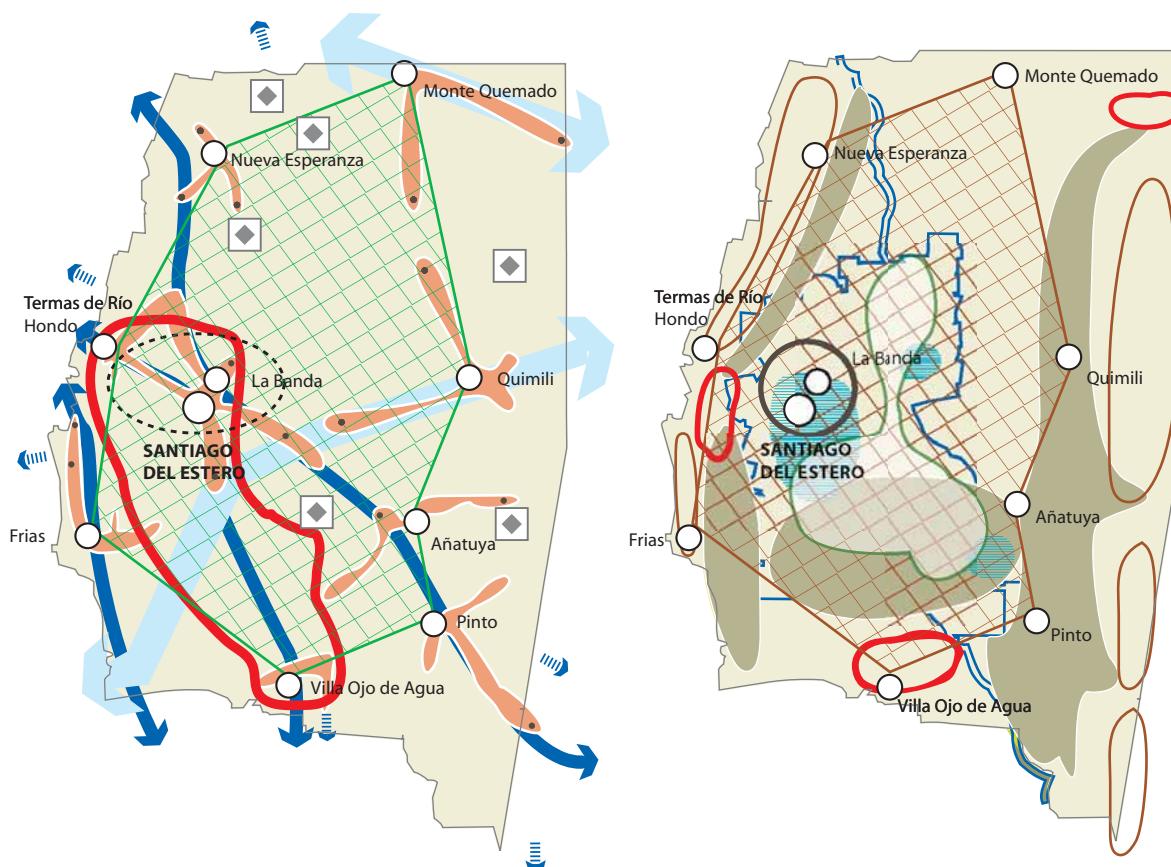
En cuanto a su distribución espacial, el sistema de asentamientos poblacionales y de actividades de la provincia es altamente concentrado e irregular. Cinco departamentos en torno de la Capital, que comportan un 9% de la superficie provincial, tienen entre 20 y 100 hab/Km², constituyendo el único sistema urbano perceptible del territorio –el área metropolitana de Santiago del Estero (AMSE); otros ocho departamentos (que suman el 21% de la superficie provincial) tienen una densidad de entre 4 a 6 hab/Km², constituyendo el

PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



- | | | | |
|--|--|--|--|
| | Área metropolitana y conurbano e incipiente actividad industrial | | Áreas con déficit de viviendas inferior al 50% |
| | Localidades de más de 2000 habitantes | | Áreas en reconversión económica y desmontes controlados |
| | Áreas urbanas con crecimiento intercensal mayor al 25% | | Situación ambiental crítica. Producción incompatible con la vocación del suelo |
| | Áreas con problemas de conectividad | | Áreas de inundación y salinización |
| | Áreas con mayor flujo de carga y pasajeros | | Áreas con alto valor ecológico |
| | Áreas con más del 60% de habitantes con acceso a red de agua | | Áreas de recursos naturales |

PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



ÁREAS URBANAS DE PRODUCCIÓN DE BIENES Y SERVICIOS

- Centros regionales industriales y servicios
- ← Principales flujos de conectividad e integración regional
- ↔ Corredores interoceánicos de articulación regional
- ◊ Subsistema de municipios rurales multipropósito
- Sistema urbano metropolitano central integrado
- Área de influencia de los centros regionales
- Subsistema urbano periférico policéntrico articulado
- Área turística

ÁREAS RURALES DE PRODUCCIÓN DE MATERIA PRIMA

- Área del conurbano y servicios centrales
- Centros regionales industriales y nudos de articulación
- Escudo de protección forestal
- Áreas artesanales
- Áreas reservadas
- Áreas ganaderas de bovinos
- Áreas agrícolas de secano
- Áreas agrícolas de regadío
- Áreas morfológicas naturales (sierras, valles y llanuras)

área más deprimida de la provincia, con las tasas más altas de ruralismo, analfabetismo, NBI y expulsión de población. Y en las fronteras provinciales existen 13 departamentos que ocupan el 70% de la superficie provincial (con solo 2 hab/Km²) cuyas cabeceras –a más de 150 Km de la Capital–, forman, con otras ciudades vecinas, subsistemas urbanos desarticulados que padecen las fuertes consecuencias del aislamiento.

El Área Metropolitana de Santiago del Estero (AMSE) –Conurbano Santiago - La Banda-, se comporta como nodo multimodal de referencia de todo el espacio provincial, lo que puede agravar la ya desequilibrada distribución de los asentamientos en el territorio.

El Área Metropolitana de Santiago del Estero (AMSE) –Conurbano Santiago – La Banda–, se comporta como nodo multimodal de referencia de todo el espacio provincial, el cual se organiza en torno a un eje en sentido noroeste – sureste sobre el que se alinean las principales ciudades. Éste está conformado por una compleja malla de rutas provinciales y nacionales, siendo la RN 9 el corredor troncal que las articula con el sistema nacional de ciudades del NOA y la Región Pampeana. El AMSE posee la mayor conectividad, accesibilidad, cobertura en infraestructura y equipamiento energético, de educación y salud, constituyéndose en el centro político, financiero y cultural de la provincia. Es, a su vez, el principal foco de migraciones internas, hecho que de no implementarse medidas correctoras, puede agravar la ya desequilibrada distribución de los asentamientos en el territorio, dado que la tendencia registrada es que la población urbana siga creciendo a una tasa del 15% anual en los próximos 10 años.

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

La estructura productiva de la provincia se ha asentado tradicionalmente en el sector primario, mientras que el sector terciario –fundamentalmente el sector público–, constituye el principal aporte al PBG provincial. La producción primaria se basa en las actividades agrícola, ganadera y forestal, destacándose, principalmente, la algodonera y la sojera. Estas actividades de baja productividad,

que representan el 94% de las exportaciones provinciales y salen con casi nulo valor agregado por las rutas nacionales, se distribuyen desigualmente en las diferentes áreas naturales en las que se divide la provincia:

El área de las sierras, se caracteriza por la presencia de serranías aisladas y suaves ondulaciones que están por arriba de los 250 m/s/n/m, tiene vocación minera en sus entrañas, con manganeso, cal, yeso y otros minerales considerados “raros”, y es apta también para el turismo termal, el turismo paisaje y el turismo aventura. Tales sistemas serranos y biomas de transición, presentan en sus faldas cultivos en secano de granos de exportación y cría de ganado para carnes, destinado al mercado local y nacional y silos de acopio.

El área de las llanuras, con una pendiente de solo 0,30 metros por kilómetro, registra características diferenciadas según las siguientes subáreas: en el noreste y centro este, bosques relictuales de maderas duras; en el sureste, pastizales de sabana y estepa pradera; en el extremo noreste, se encuentra la reserva natural del Parque Nacional Copo, de 114.000 ha; y en el centro y suroeste, se destacan los campos de hacienda para carnes, destinadas también, como en el borde oeste, al mercado local y nacional, a los cultivos en secano de pasturas de engorde y a granos de exportación (los más importantes de la provincia), con presencia de silos y tambos cooperativos en Selva y Bandera.

El área de los valles, al centro del territorio, tiene también una muy escasa pendiente, por donde escurren, divagando en forma diagonal, los ríos Salado y Dulce, con cultivos de riego de hortalizas y algodón. Está servida por una extensa red de canales controlados por los diques de Río Hondo y Los Quiroga, y el área de riego central de Figueroa de la costa del Salado y de Avellaneda. Se destaca, en la parte sur de los valles, la cría de ganado menor, en zonas inundables que en la actualidad se conocen como el “semiárido salino” de Santiago del Estero.

A la actividad del sector primario se suma el desarrollo de algunas actividades económicas con mayor valor agregado: el turismo en las sierras, los tambos en las llanuras y una incipiente actividad industrial en el conurbano Santiago - La Banda, en el área de los valles, aportando esta última, solo el 6% a la economía provincial.

Los indicadores de consumo de energía son un rasgo evidente del atraso provincial en términos de productividad: el 87% del mismo es de origen residencial, el 11% es comercial, y solo el 2% industrial. A la consolidación de esta situación contribuyen el círculo vicioso de la pobreza, el aislamiento regional y un limitado desarrollo de la ciencia y la tecnología.

A la hora de evaluar sus potencialidades para el desarrollo, la provincia otorga un papel central a la problemática hídrica: se considera que el territorio dispone, globalmente, de agua suficiente para distribuir tanto a la población como a las actividades productivas, y que la carencia de este recurso fundamental es producto de la deficiencia histórica de infraestructura adecuada para el manejo y su distribución.

En comparación con el resto del país, la provincia registra situaciones muy desfavorables en materia de PBI y PBG, tratamiento de excretas, consumo energético, analfabetismo, mortalidad infantil, mortalidad maternal, mortalidad general y cobertura de obra social. Las ciudades con mayor cobertura en salud, educación inicial y terciaria e infraestructura básica son: Santiago del Estero, La Banda, Termas, Frías, Fernández, Quimili y Añatuya, siendo a la vez los departamentos de La Banda, Capital, Choya y Rivadavia, los que cuentan con un déficit de vivienda inferior al 50%.

MEDIO NATURAL Y SITUACIÓN AMBIENTAL

La provincia presenta tres áreas naturales de relieve bien diferenciado. El área de las sierras, que se compone de siete departamentos que la limitan con las provincias de Salta, Tucumán, Catamarca y Córdoba, con unos 905 Km de fronteras; el área de las llanuras, que está integrada por nueve departamentos localizados en el borde oriental, fronterizos con las provincias del Chaco y Santa Fe, con un recorrido lineal de 740 Km; y el área de los valles, entre las dos anteriores, compuesta por 11 departamentos.

Estos tres ambientes naturales, de lluvias que aportan unos 80.000 hm³ anuales y suelos grises de escaso desarrollo en su perfil, registran una situación ambiental crítica, con predominio de las actividades primarias de baja productividad y casi nulo valor agregado y con modalidades históricas de uso incompatibles con la vocación del suelo. Los valles concentraron tradicionalmente las principales

actividades agropecuarias y fueron dotados de obras de regadío, llegando el área bajo riego, en la década del '60, al 75% de los cultivos. Sin embargo, actualmente las superficies agrícolas se han corrido hacia la zona de secano de los 16 departamentos de frontera –en especial en la zona de llanura–, donde están concentradas el 76,3% de la superficie agrícola total, en explotaciones que tienen, en promedio, 653 hectáreas. La región serrana se diferencia del resto, especializándose en producción ganadera, especialmente caprina y ovina.

Sintetizando, como producto de la relación entre el medio natural y la acción antrópica, se observan las siguientes situaciones críticas:

- El avance de la frontera agropecuaria, que tiene lugar en la zona norte y oeste de la provincia, provoca desmontes indiscriminados de miles de hectáreas en tierras designadas antes como marginales por su semiarides, sustituyendo alrededor de

100 toneladas de biomasa por tres toneladas de soja por hectárea año.

- La debilidad del soporte físico territorial que se agrava por la baja descentralización institucional y de prestación de servicios, incentivando la distribución irregular de la población y la riqueza, concentrando las mejores situaciones en torno a la Capital provincial. Paralelamente se consolida un anillo de graves carencias de equipamiento e infraestructura a su alrededor y una extensa zona de frontera con bajas densidades, sumida en el aislamiento y los déficit de todo tipo de dotaciones.

- Las restricciones del territorio se ven acentuadas por la falta de mantenimiento y, en muchas ocasiones, por el desplome del medio construido, la deficitaria prestación de los servicios básicos, la falta de estímulo a los productores, el predominio de la población con necesidades básicas insatisfechas y la baja conectividad de las áreas de frontera y el medio rural.

Estos factores permiten suponer que a pesar de las potencialidades para el desarrollo que otorga al territorio provincial, con su gran riqueza en recursos naturales, de no mediar una decidida intervención del Estado, las tendencias del modelo actual agravarán las situaciones ambientales críticas. Las prospectivas en este contexto vislumbran el siguiente escenario: Santiago del Estero tendrá, en el año 2016, un millón de habitantes, de los cuales el 70% vivirá en 34 ciudades, el 12% en municipios rurales y solo el 18% en forma dispersa, en el marco de una tendencia a realizar actividades agrícolas y ganaderas, "sin agricultores" y "sin ganaderos". Por otra parte el proceso expansivo de la frontera agropecuaria, sumado al crecimiento descontrolado de las áreas urbanas –que con sus distintas lógicas producen degradación y agotamiento de los recursos naturales–, suponen un modelo no sustentable en la medida que produce daños ambientales con costos que se trasladan a la población actual y futura.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

La provincia de Santiago del Estero propone para su territorio la concreción de un modelo agroindustrial descentralizado de desarrollo humano sustentable. Esta denominación sintetiza los siguientes conceptos y aspiraciones: un modelo de uso sustentable del suelo, un modelo de uso eficiente de los recursos hídricos y un modelo urbano de articulación y equilibrio regional.

Para lograr este objetivo se plantean las siguientes líneas de acción estratégica:

• Configuración de la infraestructura básica provincial de interconexión a través de corredores de desarrollo, con adecuada dotación de agua, caminos y energía

Constituye un proyecto ancla con eje en el manejo del agua sobre los que deben apoyarse los emprendimientos orientados a lograr el desarrollo armónico del territorio. Uno de los objetivos centrales es lograr la eficiencia en el manejo y distribución del agua para cubrir las necesidades humanas y de la producción en el ámbito urbano y rural, para lo cual se definen 6 regiones de acuerdo a las fuentes de agua, obras de captación y control necesarias, así como los trazados de las conducciones y sus áreas de influencia.

• Reestructuración del sistema de asentamientos humanos

Para ello se propone la cualificación del área central en el marco de un anillo protector ambiental y social de ciudades estratégicas, cabeceras de región, articulado con centros locales. El sistema propuesto contribuirá al dinamismo regional a través de la innovación e incentivación integral, la descentralización industrial y la desconcentración de los servicios. En este contexto, las zonas rurales de producción de materias primas regionales, tendrán respuestas inmediatas a sus demandas de bienes y servicios, evitando el desarraigo a otras provincias vecinas o al área metropolitana, en la medida en que estarán comprendidas dentro del área de irradiación de las ciudades estratégicas.

Para la programación de estas acciones que la provincia promueve, se caracterizaron las áreas urbanas y rurales según el tipo de intervención requerida:

1. Cualificar el AMSE transformándola en un sistema metropolitano integrado.
2. Potenciar un subsistema urbano policéntrico, fortaleciendo 8 ciudades estratégicas con capacidad de producción de bienes y servicios.

La provincia de Santiago del Estero propone para su territorio la concreción de un modelo agroindustrial descentralizado de desarrollo humano sustentable.

3. Desarrollar subsistemas de municipios urbanos y rurales multipropósito.

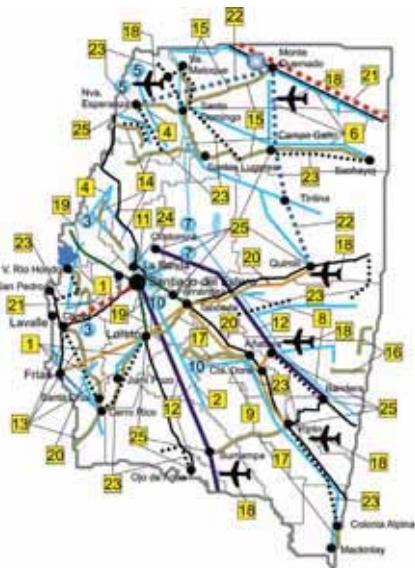
4. Potenciar la conectividad en el ámbito de las áreas de influencia del sistema de centros.

5. Potenciar la articulación de las regiones con los corredores bioceánicos que atraviesan la provincia.

6. Desarrollar y potenciar el área turística.

7. Desarrollar, potenciar y cualificar las áreas rurales de la sierra, el valle y la llanura según las especificidades productivas de cada zona incrementando el valor agregado local y regional.

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



- Aeropuertos
- Traza de la red vial nacional existente
- Rutas nacionales existentes con requerimientos de inversión
- Rutas provinciales con requerimientos de inversión
- Traza de la red ferroviaria con requerimientos de inversión
- Estaciones transformadoras
- Red eléctrica requerida de 500 kv
- Red eléctrica requerida de 132 kv
- Red eléctrica requerida de 32 kv
- Acueducto y canalizaciones proyectados
- Áreas de riego
- Diques

REF.	PROGRAMA / PROYECTO	ESCALA DE IMPACTO	ESTADO	PLAZO	MONTO ESTIMADO (millones de \$)	FUENTE FINANCIAMIENTO
1	Sistema de Acueductos Región I	Provincial	Requiere estudio de factibilidad	Corto / Medio	205	Nación / Provincia
2	Canales Región I	Provincial	Ampliación	Medio	50	Provincia
3	Presas Región I	Provincial	Requiere proyecto ejecutivo	Corto / Largo	805	Nación / Provincia
4	Sistema de Acueductos Región II	Provincial	Requiere estudio de factibilidad	Corto / Medio	75	Provincia
5	Presas Región II	Provincial	Requiere proyecto ejecutivo	Corto / Medio	65	Nación / Provincia
6	Sist. de Canales y Acueductos Región III	Provincial	Ampliación Requiere proyecto ejecutivo	Corto / Medio/ Largo	395	Nación / Provincia
7	Presas Región III	Provincial	Licitada Requiere proyecto ejecutivo	Corto / Largo	250	Nación / Provincia
8	Sistema de Canales y Acueductos Región IV	Regional	Requiere proyecto ejecutivo	Corto / Largo	145	Provincia / Privado
9	Sistema de Canales y Acueductos Regiones V y VI	Provincial	Requiere proyecto ejecutivo	Corto / Largo	130	Provincia / Privado
10	Presas Regiones V y VI	Provincial	Con proyecto ejecutivo	Corto / Medio	220	Nación / Provincia
11	Sistema Riego Río Dulce	Provincial	Ampliación	Largo	200	Nación / Provincia
12	Reactivación del FFCC Belgrano Cargas	Regional	S/D	Corto / Medio	S/D	Nación / Provincia
13	Mejora y Ampliación Sistema Vial Región I	Regional	Ampliación	Corto / Medio / Largo	630	Nación / Provincia
14	Mejora y Ampliación Sistema Vial Región II	Provincial	Ampliación	Corto / Medio	291	Provincia
15	Mejora y Ampliación Sistema Vial Región III	Provincial	Ampliación	Corto / Medio / Largo	449	Provincia
16	Mejora y Ampliación Sistema Vial Región IV	Provincial	Ampliación	Medio	38	Provincia
17	Mejora y Ampliación Sistema Vial Regiones V y VI	Provincial	Ampliación	Corto / Medio	133	Provincia
18	Mejora del Sistema Aeroportuario Provincial	Provincial	Ampliación	Medio	24	Provincia
19	Mejora y Ampliación del Sistema Vial Nacional	Regional	Ampliación	Corto / Medio	200	Nación
20	Mejora y Ampliación de Gasoductos en Regiones I, V y VI	Provincial	Proyecto nuevo	Medio	185	Provincia
21	Mejora y Ampliación del Sistema Eléctrico de 500 Kv.	Regional	Ampliación	Corto / Medio	250	Nación
22	Mejora y Ampliación del Sistema Eléctrico de 132 Kv.	Provincial	Proyecto nuevo	Medio	123	Nación / Provincia
23	Mejora y Ampliación del Tendido Eléctrico 33 Kv.	Provincial	Proyecto nuevo	Corto / Medio	250	Provincia
24	Red Cloacal y Planta de Tratamiento en Región Metropolitana	Local	Proyecto nuevo	Medio	135	Nación / Provincia
25	Red Cloacal y Planta de Tratamiento (11 Ciudades)	Local	Proyecto nuevo	Medio	140	Nación / Provincia



PROVINCIA DE TUCUMÁN

La provincia de Tucumán se ubica en el área central del corredor más desarrollado del noroeste argentino. San Miguel de Tucumán –sede del gobierno de la provincia– cumple el rol histórico de nodo articulador de esta región. Es la jurisdicción más densamente poblada del país (exceptuando la Ciudad Autónoma de Buenos Aires) con casi 60 habitantes por Km², aunque con un fuerte peso de población rural (un 20,5%, duplicando el promedio nacional)

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

OCCUPACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

La Gobernación de Tucumán abarcaba, durante el primer período de la colonia, el que actualmente es el territorio de siete provincias argentinas (Jujuy, Salta, Catamarca, La Rioja, Tucumán, Santiago del Estero y Córdoba) con una superficie total de alrededor de 700.000 Km². La ciudad de San Miguel de Tucumán –sede del gobierno– era su centro político, administrativo y cultural, situado en la llanura que atraviesa la zona central de la provincia y que se extiende desde el pedemonte hasta el límite con Santiago del Estero.

La región estaba inserta en la economía altoperuana, especialmente a través de la producción de textiles de algodón, la venta de mulas, ganado cimarrón y sebo. Llevaba a cabo un importante tráfico comercial con los que eran centros de desarrollo regional durante este primer modelo de organización del territorio nacional –la región de Cuyo, Potosí y la región del Nordeste, extendida hacia suelo hoy paraguayo y brasileño– donde se diseminaban las misiones jesuíticas. Con la consolidación del modelo agroexportador, que concentró población y recursos en la pampa húmeda, la región perdió ese dinamismo, hecho que se agravó durante el proceso de globalización de la economía en el que pasó a formar parte de las regiones rezagadas del territorio nacional.

La concentración espacial de las actividades más dinámicas configura en la actualidad al territorio tucumano, el cual se organiza

alrededor de una robusta estructura urbanaemplazada sobre el eje norte-sur que atraviesa la provincia por su región pedemontana. Sobre esa línea se implanta el Gran San Miguel de Tucumán y los principales asentamientos humanos de la provincia, en relación directa con las características naturales favorables y con la red de infraestructuras vial, ferroviaria y energética que los conectan.

El Gran San Miguel de Tucumán, conformado por el departamento Capital y parte de los cuatro departamentos que lo circundan, posee 738.479 habitantes (el 55,17% de la población provincial) lo cual indica una centralidad urbana acentuada. El 79,46% de la población total se encuentra concentrada en los centros urbanos (1.063.634 habitantes), mientras que el 20,54% se ubica en la zona rural (247.889 habitantes). El crecimiento demográfico ha sido superior a la media del país como consecuencia de una tasa de natalidad que supera el promedio nacional y una tasa de mortalidad relativamente baja, lo que define el perfil joven que posee la población.

La estructura vial —herramienta fundamental para el desarrollo productivo tucumano— exhibe una clara concentración de rutas y caminos asociada al corredor central, advirtiéndose deficiencias en los departamentos ubicados al norte, este y oeste de la misma. Los departamentos del norte son recorridos por rutas provinciales que se encuentran mayormente consolidadas pero sin pavimentar; y en el sector oeste, el área montañosa del territorio provincial, esa deficiencia adquiere particular relevancia por estar allí empla-

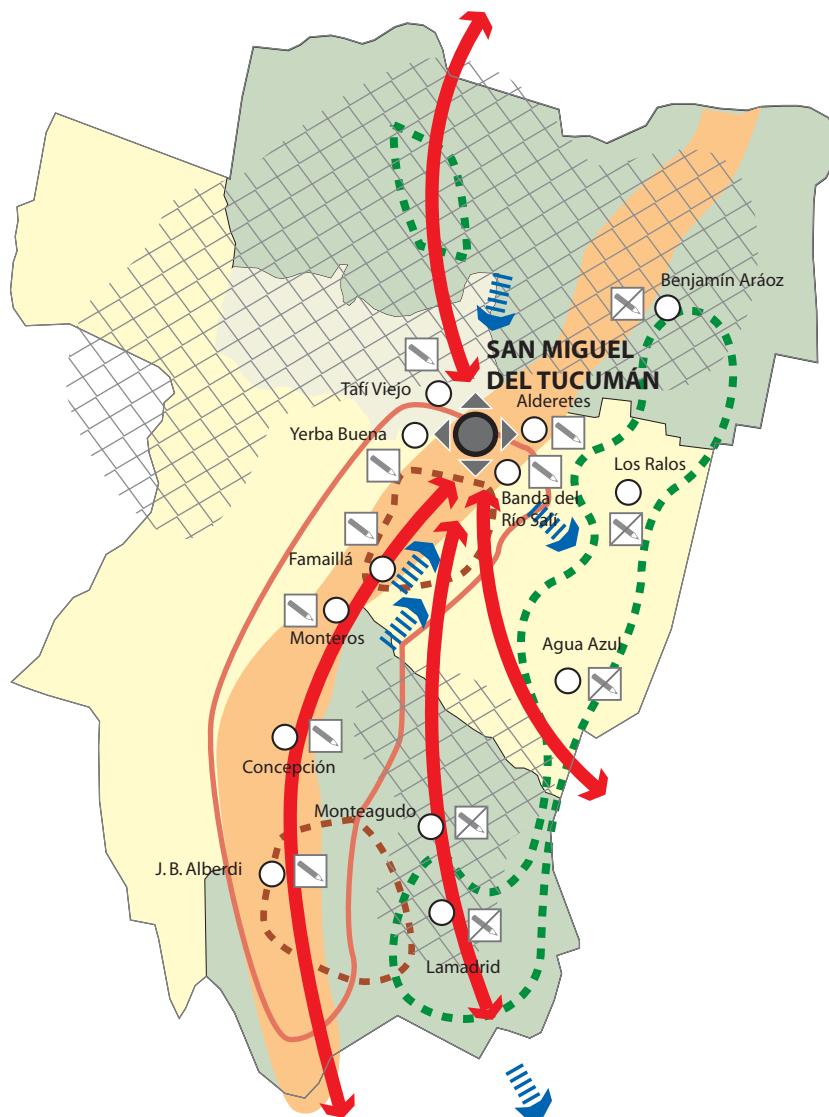
zados varios centros de atracción turística, algunos de ellos ya desarrollados, y otros potenciales (como los ubicados en departamentos al sur).

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

La diversidad de condiciones edáficas, climáticas y ambientales generan una gran variedad de microclimas en el territorio provincial que permiten el desarrollo de muy diferentes sistemas de producción primaria —sector económico más desarrollado de la provincia, que ha llegado en algunos casos a niveles elevados de integración agroindustrial—. En líneas generales, se pueden distinguir tres centros de producción primaria, que se diferencian según su grado de integración vertical con el sistema agroindustrial.

El más extenso, por la superficie que abarca y por la naturaleza e intensidad del uso de recursos tecnológicos y biológicos, corresponde al sistema de producción de granos. Se extiende a través de una franja que corre paralela al límite este de la provincia y carece en forma casi absoluta de procesos de integración vertical con el sistema agroindustrial. Un segundo centro de producción primaria que presenta un incipiente, aunque heterogéneo grado de integración con el sistema agroindustrial comprende el área tabacalera, la cuenca lechera y los cultivos fruti-hortícolas. Puede identificarse territorialmente en los departamentos de La Cocha (para el tabaco), el corredor Lules-Famaillá (para la actividad fruti-hortícola) y el departamento Trancas (para la producción lechera). Por último se puede identificar un tercer centro que presenta un

PROVINCIA DE TUCUMÁN | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



Nodo multimodal



Área de baja conectividad y accesibilidad



Flujo de circulación saturado



Población con NBI del 14% al 22%



Salida de la producción



Población con NBI del 22% al 32%



Localidad con nivel educativo bajo



Población con NBI del 32% al 43%



Localidad con nivel educativo alto



Incipiente actividad industrial de origen agropecuario



Área de mayor conectividad y accesibilidad

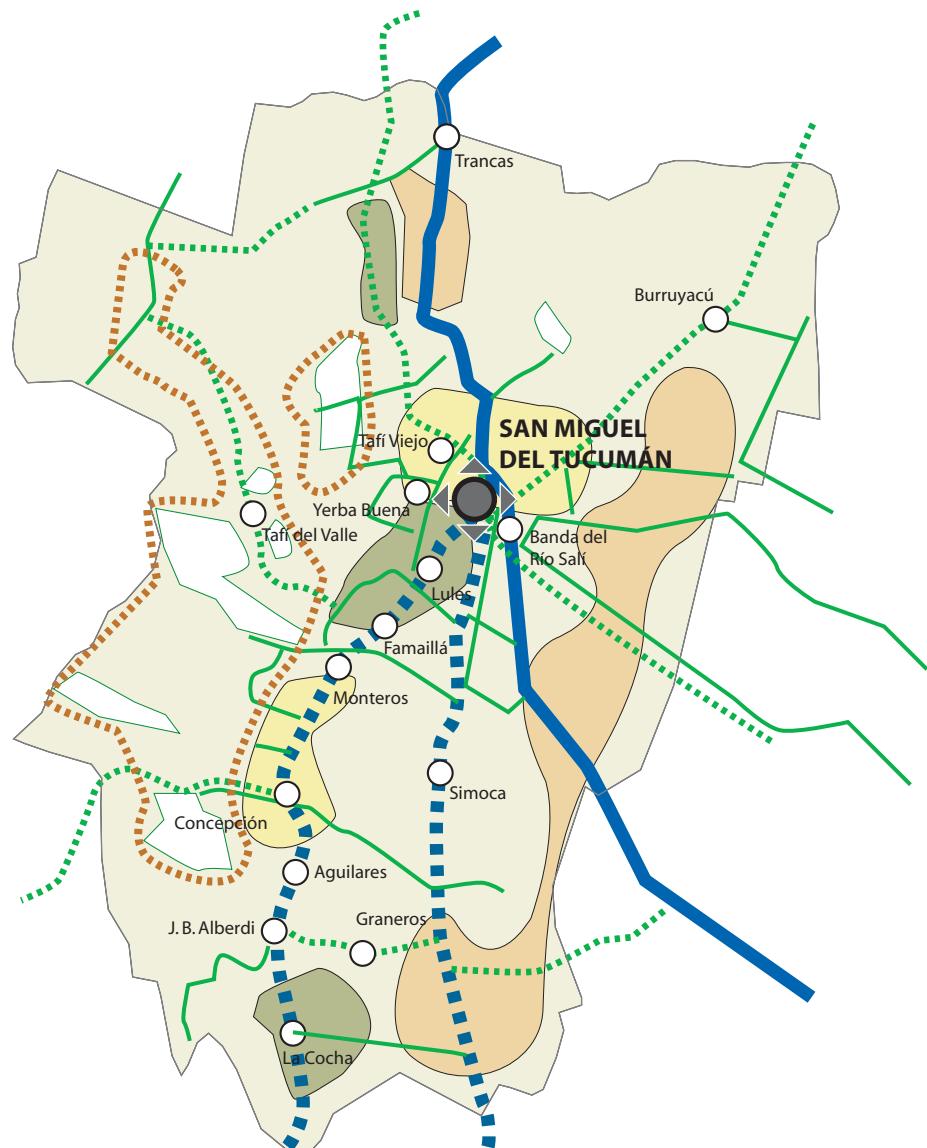


Actividad primaria de baja productividad



Situación ambiental crítica

PROVINCIA DE TUCUMÁN | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



-  Nodo multimodal
-  Principales centros
-  Red vial primaria
-  Red vial primaria a mejorar
-  Red vial secundaria
-  Red vial secundaria a mejorar
-  Áreas económicas con mayor desarrollo económico provincial, un nivel importante de diversificación e industrialización relevante
-  Áreas económicas medianamente desarrolladas, diversificadas, con industrialización incipiente
-  Áreas de escaso desarrollo económico y producción no diversificada
-  Áreas de potencial valor económico (por la existencia de recursos naturales, turísticos, etc.)
-  Áreas con alto valor ecológico y paisajístico

nivel intenso de integración con el sistema agroindustrial, representado por el subsector limonero y azucarero, localizado en los departamentos de Capital, Tafí Viejo, Cruz Alta, áreas puntuales en los departamentos de Famaillá y Burruyacú y en el corredor central de la provincia, donde se encuentran ubicados la mayoría de los ingenios azucareros.

Con relación al subsector del turismo se pueden distinguir dos circuitos, el primero ubicado al norte de la provincia y el segundo hacia el oeste. Si bien poseen fuertes atractivos, una buena parte no han llegado a desarrollarse como productos turísticos alineados en la demanda nacional e internacional debido a deficiencias de infraestructura, hotelería, servicios y recursos humanos capacitados.

La diversidad de condiciones edáficas, climáticas y ambientales generan una gran variedad de microclimas en el territorio tucumano, que permiten la existencia de muy diferentes sistemas de producción primaria (sector económico más desarrollado de la provincia) que ha llegado en algunos casos a niveles elevados de integración agroindustrial.

La situación social refleja condiciones críticas en coincidencia general con las zonas de mayor desempleo y escaso desarrollo de infraestructuras y equipamiento, mostrando fuertes contrastes. Los departamentos de Trancas, Burruyacú, Simoca, Graneros y La Cocha presentan un porcentaje de población con NBI entre el 32% y 43%. Toda la porción este de la provincia, que se solapa en gran parte con la franja anteriormente descrita, posee un porcentaje por encima del 50% de su población de entre 15 y 19 años con afectación especial de la pobreza (que no estudia ni trabaja), coincidiendo a su vez con los departamentos que poseen el mayor porcentaje de población rural. Se observa una franja con una situación intermedia (que registra entre el 20 y el 30% de hogares con

NBI) que comprende, en orden decreciente, los departamentos de Famaillá, Tafí del Valle, Leales, Cruz Alta, Lules, Río Chico, Chicligasta, Juan B. Alberdi y Monteros; y un segmento en mejor situación (entre el 10 y el 20% de los hogares con NBI) integrado en orden decreciente por los departamentos de Tafí Viejo, Capital y Yerba Buena.

SITUACIÓN AMBIENTAL

El territorio provincial está conformado por distintos tipos de zonas agroecológicas que presentan características propias en cuanto a su dinámica edáfica, climática y biológica. Dos de ellas son predominantes en cuanto a extensión y corresponden a la Sierra Subandina (que abarca todo el cordón montañoso provincial) y a la llanura Chaco-Pampeana (que se ubica al este de la provincia y se corresponde con la principal región productora de granos). La zona pedemontana se extiende a lo largo de toda la provincia, de norte a sur, ocupando una estrecha franja emplazada entre la región serrana y la de llanura. La llanura deprimida es la zona agroecológica con menor capacidad productiva, abarcando el departamento de Simoca en toda su extensión y el extremo oeste de los departamentos de Cruz Alta y Leales; la Sierra Pampeana penetra como una cuña en el territorio provincial. Por último, las zonas de menor extensión corresponden a la Cuenca de Tapia Trancas, y a los Valles de Altura, que se ubican en Tafí del Valle. La provincia cuenta con un total de once áreas naturales protegidas, distribuidas principalmente en las Sierras Pampeana y Subandina abarcando una superficie total de poco más de 70.000 hectáreas.

Se distinguen las siguientes problemáticas ambientales críticas.

A. Las zonas inundables, ubicadas en su mayoría al este de la región pedemontana, en coincidencia con la mayor concentración de población. Los efectos de tipo antrópico generados por la actividad productiva y la dinámica poblacional se asocian a la naturaleza inestable del ecosistema agudizando su criticidad.

B. Zonas puntuales que exhiben condiciones de riesgo ambiental debido al avance de sistemas de producción primarios como la soja. El creciente aumento del precio internacional de este producto ha provocado el reemplazo de muchas superficies

de montes bajos por cultivos, provocando una situación que afecta la sustentabilidad del ecosistema.

C. Al fenómeno anterior se suman otros corrimientos de la frontera agropecuaria ocurridos a principios de la década del '70 y del '80, que dejaron secuelas negativas en cuanto a la productividad del recurso edáfico una vez que, por condiciones propias del mercado, se produjo la contracción del área cultivada.

SÍNTESIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Integrando las principales variables analizadas se pueden identificar los rasgos fundamentales del actual escenario territorial de la provincia de Tucumán:

- Se distingue nitidamente la región pedemontana como concentradora de la dinámica poblacional y productiva de la provincia, articulada en casi toda su extensión por el corredor central que se estructura a través de las RN 9 y 38 y la RN 157. Dicho corredor alberga el nodo multimodal de San Miguel de Tucumán y los centros urbanos de mayor desarrollo. En coincidencia con él se extiende el área de influencia capitalina que presenta los mejores niveles en cuanto a dotación de infraestructuras, servicios y equipamiento, así como la situación social más favorable.
- Se destacan como contraparte las fuertes diferencias del soporte físico para el sostenimiento de la vida humana y el desarrollo de las actividades económicas en las áreas este y oeste de la provincia y en sus extremos norte y sur donde, en coincidencia con los niveles más bajos de infraestructura y equipamiento, se detectan los porcentajes más altos de población con NBI.
- Las problemáticas ambientales críticas son, por una parte, las ligadas a las inundaciones que afectan la zona central (debido a la existencia de los principales cauces hídricos, asociados a la localización de los asentamientos humanos de mayor extensión y concentración de población) y por otra, las ligadas al impacto de las transformaciones en los usos de suelo y modificación de la cobertura vegetal como resultado de los cambios en la demanda de productos primarios.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

La provincia se propone como objetivo el Desarrollo Territorial, entendido como el proceso para acrecentar o dar impulso a las capacidades de un determinado territorio y transformar su estructura en forma positiva, concibiendo el territorio como una unidad espacial conformada por un tejido sociopolítico, estructurado de acuerdo a determinadas formas de producción, consumo e intercambio, sobre una base de recursos naturales, y sobre instituciones y formas de organización particulares del mismo.

Se busca dar respuesta a las necesidades más urgentes de la población en lo referente a cuatro ejes: salud, educación, seguridad y trabajo, en el marco de la transformación por un proyecto de futuro procurando desarrollo con distribución equitativa. "Esto significa que empezamos a levantar la vista de las necesidades inmediatas, de las urgencias del presente y poco a poco empezamos a mirar hacia el horizonte, empezamos a pensar a largo plazo, en el futuro (...) La grandeza de Tucumán sólo puede recuperarse por medio de un proyecto transformador que apunte hacia el futuro y que asuma los desafíos y las oportunidades que nos brinda el presente."¹

Los Objetivos Generales de Desarrollo del Milenio para el año 2016 son que cada habitante de la provincia haya logrado:

- 1.** Desarrollar su identidad territorial, cultural y su sentido de pertenencia al territorio nacional.
- 2.** Alcanzar el progreso económico según sus capacidades y proyectos personales sin necesidad de abandonar su región de origen.
- 3.** Alcanzar la sustentabilidad ambiental para garantizar la disponibilidad actual y futura de los recursos.
- 4.** Participar plenamente en la gestión democrática del territorio en todas sus escalas.

5. Acceder a los bienes y servicios esenciales, posibilitando el desarrollo personal y colectivo y una elevada calidad de vida en todos los rincones de la provincia.

Los objetivos específicos del Plan Estratégico Territorial² que se derivan, son la identificación y formulación de las infraestructuras y equipamientos que contribuyan al desarrollo territorial de las provincias, en sus dimensiones socioeconómica, ambiental y espacial, y de la Nación en su conjunto, teniendo en cuenta las siguientes premisas básicas:

- 1.** Equilibrio territorial.
- 2.** Territorios integrados y conectados.
- 3.** Protección del patrimonio natural y cultural.
- 4.** Mejora y recuperación de los espacios degradados, urbanística y ambientalmente.
- 5.** Desarrollo económico y social.
- 6.** Dotación de equipamiento e infraestructuras asegurando la calidad de vida y el desarrollo competitivo de los habitantes.

Con estos objetivos, y teniendo en cuenta la situación actual y tendencial de la provincia, se han elaborado las siguientes estrategias territoriales que enmarcan la definición de la cartera de proyectos:

- Desarrollar la identidad territorial. Consolidar la Integración regional y el arraigo de los habitantes. Apoyar el desarrollo de áreas rurales creando nuevas oportunidades de comunicación.
- Fortalecer la vinculación con el eje Salta-Corrientes-Foz do Iguazú.
- Consolidar los sistemas de transporte. Aportar conectividad estratégica regional. Fomentar la actividad económica. Contribuir a la integración regional.

- Mejorar la conectividad de rutas troncales para obtener una sustancial redistribución de las demandas de tránsito. Descongestionar corredores saturados aportando a la seguridad vial. Disminuir los costos operativos de transporte para los usuarios.

- Mejorar la conectividad entre el acceso sur por la RN 38 y la RN 157 y la zona oeste de San Miguel de Tucumán, Yerba Buena y El Manantial. Complementar mallas o redes con altas demandas y buenas condiciones de servicio.

- Afianzar los sistemas de producción. Diversificar y promover la integración y el desarrollo agroindustrial potenciando la producción agrícola.

- Garantizar el acceso de la población al servicio básico de agua.

- Efectuar el aprovechamiento integral del Río Lules (regular sus cargas, atenuar las crecidas sobre las zonas ribereñas, desarrollar el turismo, ampliar la oferta energética).

- Reducir los costos ambientales, sanitarios, sociales y económicos. Sistematizar las quebradas del flanco oriental de la Sierra de San Javier y modernización del sistema de desagües pluviales. Aumentar la capacidad de los sistemas de drenaje. Atender el crecimiento urbano. Reducir las inundaciones periurbanas.

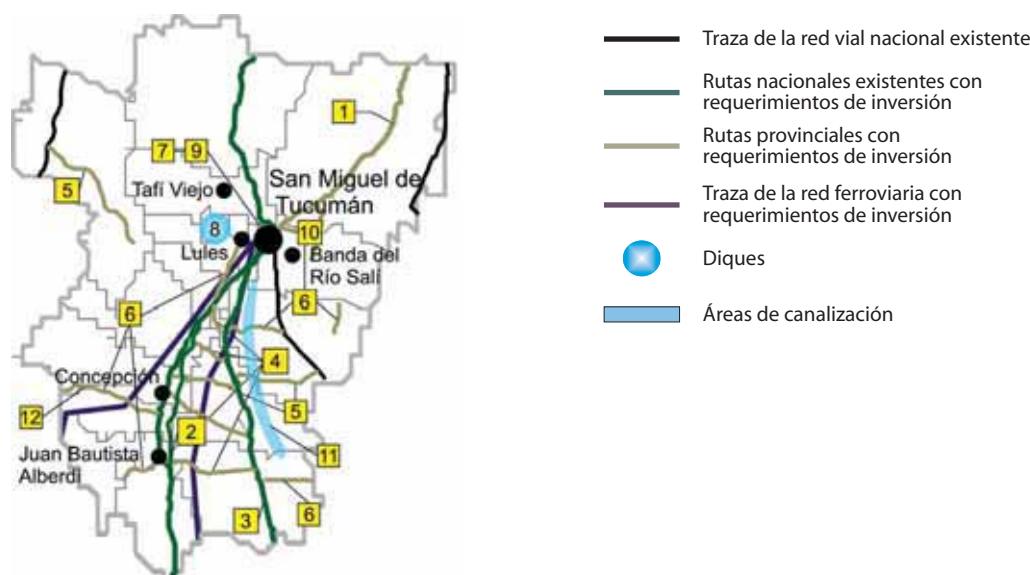
- Reducir los riesgos ambientales. Proteger la salud de los habitantes.

- Consolidar los sistemas de inversión. Promover el turismo y la integración regional.

1 Fuente: C.P.N. José Jorge Alperovich, mensaje de apertura del 101º Período Ordinario de Sesiones de la Honorable Legislatura de Tucumán, 1 de abril de 2006.

2 Fuente: Modelo de alineación de Objetivos a partir de Objetivos provinciales y de Plan Estratégico Territorial (PET), Ministerio de la Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, 2006.

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



REF.	PROGRAMA / PROYECTO	ESCALA DE IMPACTO	ESTADO	PLAZO	MONTO ESTIMADO (millones de \$)	FUENTE FINANCIAMIENTO
1	Vinculación con el Corredor Bioceánico	Regional	En proyecto	Medio	298,5	BID
2	Ruta alternativa RN 38	Regional	En ejecución	Corto	S/D	Nación
3	Repavimentación RN 157	Local	En ejecución	Corto	S/D	Nación
4	Obras interconexión de rutas provinciales y nacionales. Plan de Caminos Provinciales	Regional / Local	En proyecto	Medio	38,5	Nación
5	Programa de Infraestructura Vial Productiva	Local	En proyecto	Medio	140	Nación
6	Plan de Caminos Provinciales	Local	En proyecto	Medio	45	Nación
7	Infraestructura Regional - Avenida Circunvalación Oeste	Local	En proyecto	Medio	57,13	BID
8	Presa de Embalse Potrero de las Tablas	Regional	En proyecto	Largo	34	BID
9	Plan Director Canal Desvío Nueva Esperanza	Local	En proyecto	Corto	39,6	Nación
10	Nodo Multimodal de transferencia de cargas	Regional	En proyecto	Medio	50	Nación
11	Río Salí II Etapa- San Andrés - Las Termas	Regional	En proyecto	Largo	S/D	Nación
12	Recuperación de la RP 365	Local	En proyecto	Corto	S/D	Nación



PROVINCIA DE CATAMARCA

El territorio de la provincia de Catamarca ocupa una superficie de 102.602 Km². El 70% de su geografía es montañosa y predomina el clima árido-semiárido. La población ascendía en 2001 a 334.568 habitantes presentando una variación intercensal del 26,6%, una densidad promedio de 3,3 hab/Km² y una importante presencia de población joven

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Integra el grupo de provincias con el menor grado de desarrollo del país. En la última década se han implementado políticas tendientes a reconvertir esta situación, lo que se ve reflejado en la evolución favorable de los indicadores socio-ecómicos.

ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

Se trata de un territorio disociado, que influye en la calidad de vida y la capacidad productiva. La estructura es de funcionamiento focal, conectada por una red vial condicionada por barreras geográficas que dificultan su integración. El uso del suelo está vinculado a la presencia de agua apta para el consumo humano y el desarrollo de la actividad productiva. La mayor intensidad de uso se encuentra en el Gran Catamarca y áreas de influencia –donde se asienta el 53% de la población y la mayoría de las actividades económicas, administrativas y de servicios– presentando, el resto del territorio, niveles de utilización muy bajos, con seis centros intermedios poco relevantes. Los sistemas micro regionales del este y oeste están poco integrados a la estructura interna, con influencias de centros de mayor jerarquía localizados fuera del territorio provincial. La significativa población rural (de un 35%) tiene limitadas oportunidades de desarrollo, debido a dificultades de accesibilidad a centros con adecuado equipamiento y servicios.

En lo que refiere a la tenencia de la tierra, Catamarca presenta minifundios y titulación dominial insuficiente, con campos comunes y ocupaciones irregulares del suelo urbano, lo cual condiciona la estabilidad jurídica

y limita las inversiones en infraestructura y equipamiento. Asimismo, los sitios y edificios de valor patrimonial, emplazados en un marco natural excepcional, se encuentran en un estado de deterioro avanzado.

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

La provincia se perfila como productora primaria, en la extacción de oro y plata, producción olivícola, nogalera y producción terciaria con potencial turístico sustentado en un relevante patrimonio cultural y natural.

El crecimiento económico resulta concentrado y desintegrado, lo cual se manifiesta en brechas de desarrollo que restan oportunidades para la inversión y el crecimiento productivo, y que se profundizan por las dificultades de integración de la provincia tanto al contexto nacional como a los ejes del MERCOSUR. Los indicadores macroeconómicos han reflejado un crecimiento favorable durante la última década, no obstante existen limitaciones en la generación de trabajo y en la distribución del ingreso.

Los sectores de alto potencial productivo actúan en enclaves desvinculados de las tramas locales, con inversiones de gran envergadura (atraídas por beneficios promocionales), que tienen influencia mínima en el desarrollo regional.

La estructura de propiedad de la tierra disminuye el aprovechamiento de campos con buen potencial productivo. Paralelamente, en la escala local los productos con escasa diferenciación dificultan su inserción en el mer-

cado, debido a prácticas inadecuadas de producción, baja formación de recursos humanos y deficiencias tecnológicas y gerenciales.

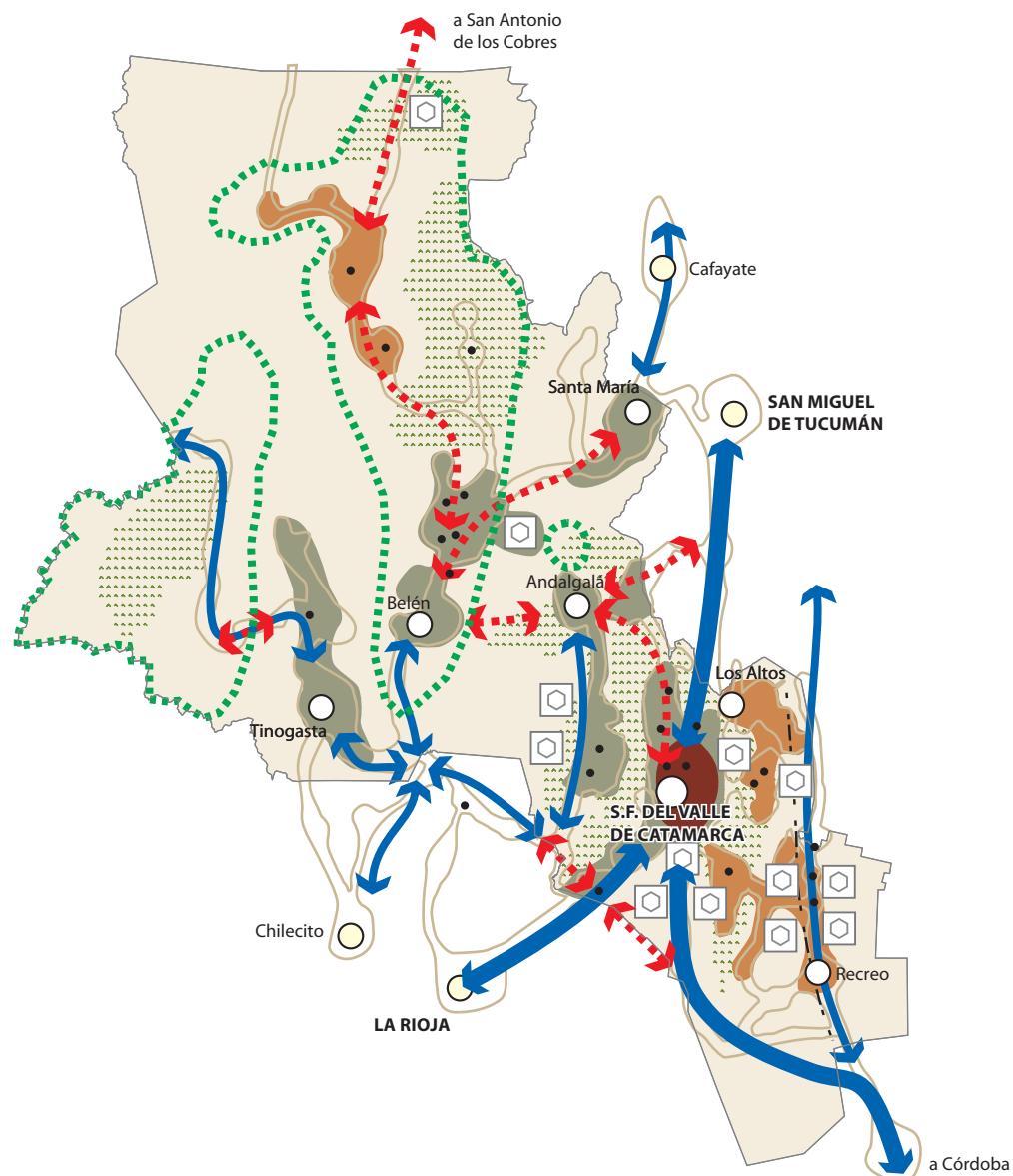
Los pequeños productores empobrecidos se sustentan participando en empleos públicos y programas de asistencia social, manteniendo la actividad rural y artesanal solo como complemento de los ingresos familiares. Este escenario da como resultado una fuerte dependencia de un Estado paternalista –hoy en proceso de crisis y transformación–, que fomenta el empleo público como estrategia ocupacional, a pesar de que se evidencian

El crecimiento económico resulta concentrado y desintegrado, lo cual se manifiesta en brechas de desarrollo que restan oportunidades para la inversión y el crecimiento productivo.

esfuerzos, por parte del gobierno provincial, para desarrollar la capacidad emprendedora de la población.

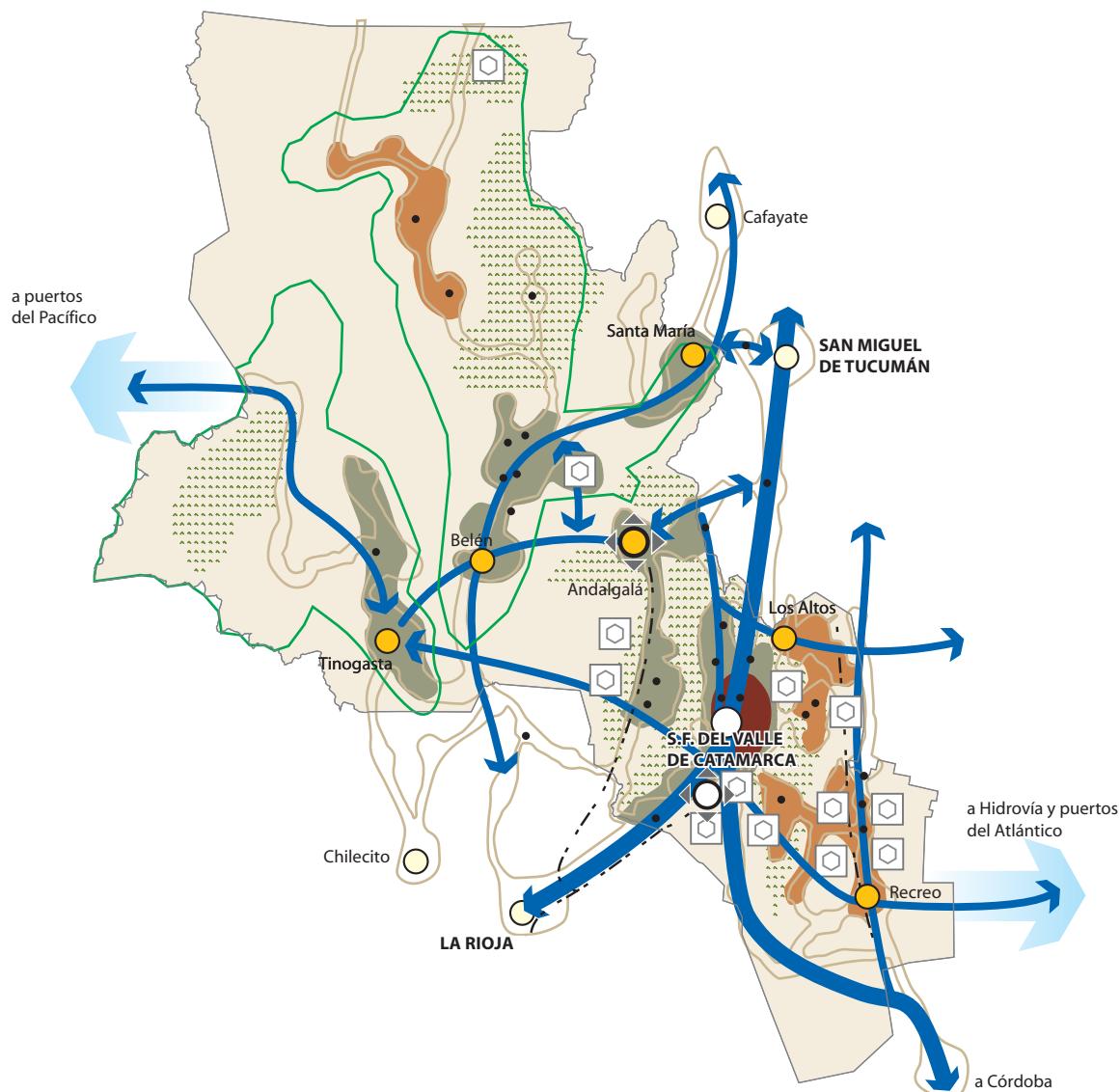
La sociedad presenta limitaciones para impulsar su desarrollo. El debilitamiento de los mecanismos de integración social por profundización de la pobreza –consecuencia de los cambios estructurales en la economía durante la década del noventa– tuvo profundas secuelas sobre el capital social. Las necesidades

PROVINCIA DE CATAMARCA | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



- | | | | |
|--|---|--|------------------------------------|
| | Centro urbano principal | | Áreas de potencial valor económico |
| | Centros urbanos intermedios | | Ecosistemas claves |
| | Estructura de funcionamiento radial | | |
| | Deficiente intercambio de flujos | | |
| | Ferrocarril | | |
| | Enclaves productivos | | |
| | Áreas de bajo desarrollo socioeconómico | | |
| | Áreas de medio/bajo desarrollo socioeconómico | | |
| | Áreas de medio/alto desarrollo socioeconómico | | |
| | Sistema interurbano | | |

PROVINCIA DE CATAMARCA | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



- Nodos multimodales
- Centro urbano principal
- Centros urbanos intermedios fortalecidos
- Estructura tramada con flujos en forma de red
- Ferrocarril
- Actividades productivas de gran escala integradas a la trama económica local
- Áreas socioeconómicas a cualificar
- Áreas socioeconómicas a potenciar
- Áreas socioeconómicas a desarrollar
- Áreas de valor económico potenciadas
- Sistema interurbano
- Ecosistemas claves protegidos

básicas insatisfechas, el deterioro del empleo y de los ingresos han dado lugar a la conformación de un heterogéneo grupo social: los nuevos pobres. El crecimiento de la pobreza y el mayor peso de los hogares con carencias extremas se traducen en un escenario de alta vulnerabilidad.

Persisten algunas dificultades para garantizar la equidad en el acceso a la salud y la educación. La dispersión de la población y las deficiencias en la conectividad interna dificultan el acceso a los centros sanitarios y educativos de mayor complejidad. En la última década se registró un sensible progreso en la salud, con una situación sanitaria ventajosa y disminución de indicadores de mortalidad infantil, además de un incremento en la demanda de servicios al sector público. En cuanto a la educación, se evidencian progresos en los niveles de escolarización, pero aún de baja calidad educativa. La pobreza estructural presentó una disminución de los indicadores

de necesidades básicas insatisfechas en el último periodo intercensal, aunque continúa siendo deficitario el acceso a los servicios de saneamiento completo (teniendo en cuenta que un tercio de la población habita todavía en viviendas deficitarias). La esperanza de vida refleja buenos indicadores en relación a la región y al país.

MEDIO NATURAL Y SITUACIÓN AMBIENTAL

La calidad ambiental es muy buena, con un crecimiento que compromete los procesos naturales y sus valores. El estado de conservación de los recursos naturales se considera muy bueno en casi toda la provincia, debido a la baja presión antrópica por la escala demográfica y al incipiente desarrollo económico. La ecoregión del Chaco Semiárido se ve afectada por la pérdida de la biodiversidad causada por el avance de la urbanización y explotación agrícola. La expansión de la

frontera agropecuaria compromete, particularmente, la conservación de la biodiversidad en la región centro y este.

Los suelos muestran mayor degradación en los valles con mejores condiciones naturales, donde se asienta un significativo porcentaje de población. La disponibilidad hídrica es escasa en general, situación que se agrava por el uso inadecuado del recurso, comprometiendo los requerimientos de consumo y las actividades productivas. Se observa también un deterioro de los recursos naturales en áreas rurales y periferias urbanas, con pobreza estructural.

En áreas pobladas es escaso el control de la contaminación, siendo la cobertura del servicio de cloacas del 30%. En cuanto a los residuos urbanos existe solo una planta de tratamiento en la ciudad Capital. Lo expuesto genera problemas en la calidad ambiental de los asentamientos humanos.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

El Estado provincial asume hoy como misión “recrear las bases para el desarrollo sustentable de la provincia”, como reflejo de una sociedad con proyecto e identidad propia. Esto significa pensar el desarrollo como un proceso posible de ser apropiado por las personas, con participación activa y teniéndolas como destinatarias últimas: es decir, el desarrollo de la gente, por la gente y para la gente.

El Estado provincial asume hoy como misión recrear las bases para el desarrollo sustentable de la provincia, lo cual supone no sólo el crecimiento material, económico, productivo, sino también y fundamentalmente, del capital humano, conformado por todos y cada uno de los integrantes de la sociedad.

Se ha definido como escala espacial para la elaboración del PET el ámbito de la provincia de Catamarca en general, y en particular de las micro-regiones identificadas en el documento “Regionalización socio-productiva de

la provincia de Catamarca”. En coincidencia con el PET nacional, los objetivos que guían el proceso son:

Objetivo general:

Recrear las bases para el desarrollo sustentable de la provincia, lo cual supone no solo el crecimiento material, económico, productivo, sino también y, fundamentalmente, del capital humano, conformado por todos y cada uno los integrantes de la sociedad.

Objetivos específicos:

- Desarrollar la identidad territorial, cultural y el sentido de pertenencia estimulando la cultura y revalorizando el patrimonio en todas sus formas.
- Fortalecer el capital humano y social, potenciando las capacidades de la sociedad para impulsar su propio desarrollo.
- Impulsar el desarrollo económico equilibrado e integrado, con políticas activas de promoción de actividades que generen empleo.
- Garantizar la gestión sustentable y adecuada del ambiente.
- Posibilitar el acceso de la población a los bienes y servicios esenciales garantizando el desarrollo personal y colectivo y una mejor calidad de vida en todo el territorio.

El modelo territorial deseado propone las siguientes transformaciones:

Un territorio integrado que potencie la calidad de vida y la capacidad productiva, proyectado en el contexto del país, la región y el MERCOSUR. Un territorio con funcionamiento multifocal, con centralidades cualificadas en las seis ciudades intermedias y entramado, para facilitar el intercambio de flujos en forma de red entre las tres regiones internas y los ejes de articulación NOA-CUYO. Esta nueva estructura garantiza, además, el acceso a bienes, servicios e infraestructura, integrando los espacios rurales a los centros intermedios.

Se consolidan las identidades regionales con sitios y edificios de valor patrimonial cualificados, que se transforman, además, en dinamizadores de las economías locales. Las áreas de uso potencial, rurales y urbanas, tienden a perfeccionar sus títulos dominiales otorgando una seguridad jurídica que promueva el desarrollo social y económico. Se mejora la calidad ambiental de los asentamientos humanos controlando los impactos negativos de las actividades, y se otorgan condiciones de saneamiento completo (efluentes, residuos y emanaciones).

Un desarrollo económico sustentable con competitividad y equidad. Esto significa entender a Catamarca integrada al modelo de desarrollo nacional, generando mayores oportunidades en el interior del interior. El desarrollo económico privilegia la generación

de empleo decente con la posterior superación de la pobreza, y brindando oportunidades a los sectores locales para integrarse a cadenas de valor y a tramas productivas que se orientan hacia la innovación tecnológica, gerencial y formación de recursos humanos.

El sector rural incorpora conceptos de "nueva ruralidad" y se revaloriza con actividades agrícolas y no agrícolas, promoviendo el sustento digno de pequeños productores en la actividad privada. El aprovechamiento productivo de tierras saneadas con efectiva vinculación de productores, mejorando el arraigo y la organización comunitaria, la expansión de las fronteras agropecuarias y los procesos de intensificación de los distintos eslabones productivos, se presentan como oportunidades de desarrollo armonizadas con el manejo racional de los recursos y la protección del ambiente.

Una sociedad integrada y equitativa, con valores éticos y morales, capaz de impulsar su desarrollo, a partir de una comunidad creativa, confiada, organizada y participativa que moviliza sus energías en la construcción de su propio desarrollo, potenciando su identidad cultural. La sociedad cohesionada y solidaria, con reducción de los umbrales de pobreza, acceso a una vida larga y saludable y más educación (de calidad) para todos, promoviendo la movilidad social ascendente. La disponibilidad de los recursos necesarios para una calidad de vida digna confiere la igualdad de oportunidades.

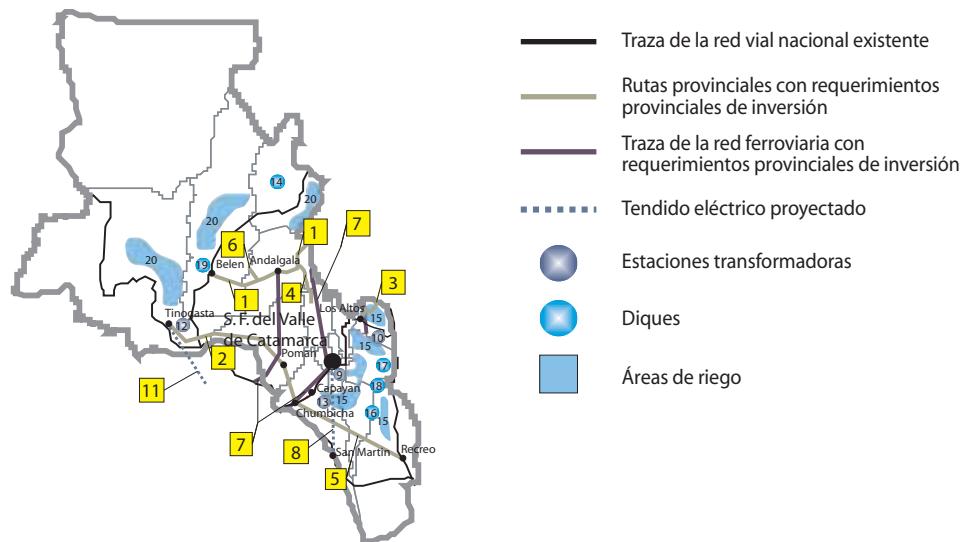
Un desarrollo responsable con los procesos naturales y sus valores. El buen estado de conservación de los recursos naturales está garantizado a través del control de los impactos sobre los ecosistemas claves para el sostenimiento de la actividad productiva

y la calidad de vida de las poblaciones. Los recursos naturales se usan concientemente, concertando su uso con las aptitudes del territorio. Los escasos recursos hídricos se utilizan adecuadamente, tendiendo a satisfacer los requerimientos de consumo y de las actividades productivas. Las transformaciones sociales impactan positivamente sobre los recursos naturales, reduciendo la tala indiscriminada y la contaminación por excretas y residuos.

Como producto del trabajo realizado se pudieron formular los objetivos o premisas que condujeron a la identificación de las siete estrategias orientadoras del proyecto de desarrollo provincial, que se resumen en el siguiente cuadro:

TEMA CENTRAL	OBJETIVOS (Premisas)	ESTRATEGIAS
TERRITORIO INTEGRADO QUE POTENCIE LA CALIDAD DE VIDA Y LA CAPACIDAD PRODUCTIVA	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar el eje NOA-CUYO que articule las capitales provinciales y del eje NOA-NEA, bioceánico, con nodo multimodal e Hidrovía. • Transferir funciones a centros intermedios potenciando la complementación. • Promover proyectos de desarrollo local y mejora de la accesibilidad y las comunicaciones. • Rediseñar el sistema de flujos para fortalecer las nuevas centralidades. • Valorar los recursos patrimoniales como dinamizadores de las economías regionales. • Regularizar la situación dominial de tierras para el uso rural y urbano. • Mejorar las actividades de saneamiento básico y la gestión de residuos sólidos, peligrosos y patogénicos. 	<p>E1 Transformar el territorio unifocal en multifocal mediante la cualificación de las ciudades intermedias y el tramo para facilitar las interconexiones en forma de red, que se complementa con un eficaz sistema de transporte y comunicaciones.</p> <p>E2 Construir ventajas territoriales locales que refuerzan la estructura multifocal para el mejor aprovechamiento de los recursos; mejorando la dotación de infraestructura, equipamiento y servicios.</p> <p>E3 Recuperar y revalorizar los elementos del paisaje cultural, en el que emerge el alto valor del patrimonio arqueológico y arquitectónico.</p>
DESARROLLO ECONÓMICO SUSTENTABLE CON COMPETITIVIDAD Y EQUIDAD	<ul style="list-style-type: none"> • Descentralizar económicamente el territorio, consolidando las ventajas territoriales en la trama de centros intermedios. • Consolidar entornos locales competitivos, transparentes y equitativos para la gestión del desarrollo económico local, el empleo y la disminución de la pobreza. • Revalorizar las actividades rurales en el territorio. • Integrar las actividades productivas promoviendo la generación de cadenas de valor local. • Sanear dominios de tierras para incorporarlas al sistema productivo, promoviendo su vinculación con los productores locales. 	<p>E4 • Generar políticas económicas que mejoren las oportunidades para el desarrollo regional, que favorezca la consolidación de la trama de centros intermedios de producción, consumo y turismo, y aumenten la inversión en conectividad y recursos hídricos.</p> <p>• Promover la construcción colectiva de una nueva institucionalidad productiva, consolidando entornos locales competitivos por parte de los sectores comprometidos con intereses de la comunidad.</p>
DESARROLLO RESPONSABLE CON LOS PROCESOS NATURALES Y SUS VALORES	<ul style="list-style-type: none"> • Adecuar el marco legal y sistemas de control para establecer limitaciones de uso en áreas de servicios ambientales importantes. • Promover prácticas adecuadas para la preservación de los recursos naturales. • Evaluar los recursos y analizar ambientalmente los proyectos de desarrollo que pudieran afectar las cuencas hidrográficas. • Expandir los servicios y promover acciones de control ambiental. 	<p>E5 • Recuperar el estado, la calidad y la cantidad de los recursos naturales del territorio, en especial de los ecosistemas claves para el sostenimiento de las actividades productivas y la calidad de vida de la población y otorgar condiciones de saneamiento completo.</p>
SOCIEDAD INTEGRADA Y EQUITATIVA, CON VALORES ÉTICOS Y MORALES, CAPAZ DE IMPULSAR SU DESARROLLO	<ul style="list-style-type: none"> • Expandir las capacidades y opciones de las personas y de la sociedad en su conjunto para alcanzar una calidad de vida acorde a sus valores. • Orientar acciones en prevención, atención y rehabilitación de la salud. • Formar y educar con más calidad para todos. • Garantizar la seguridad social. • Convertir a los actores en autores de su propio proceso de desarrollo. 	<p>E6 • Movilizar el capital social en una estrategia participativa sobre la base de los valores compartidos, potenciando la identidad cultural.</p> <p>• Evitar la reproducción intergeneracional de la pobreza mediante un sistema redistribuidor de ingresos.</p> <p>• Fomentar la movilidad social ascendente y la promoción de la salud.</p> <p>• Proveer un sistema educativo igualitario y asegurar su accesibilidad para todos.</p>
		<p>E7 Síntesis de las estrategias antes mencionadas, conforma un programa de actuación en sí mismo y consiste en una selección preliminar de acciones ejecutivas que pueden realizarse al corto y mediano plazo, que den testimonio de concreciones que satisfagan las demandas de las demás estrategias planteadas.</p>

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



REF.	PROGRAMA / PROYECTO	ESCALA DE IMPACTO	ESTADO	PLAZO	MONTO ESTIMADO (millones de \$)	FUENTE FINANCIAMIENTO
1	RP 46 Andalgala - Belén (80 Km): 1. Sección Cuesta de Belén - Belén (31 Km) - 2. Sección Cuesta de Belén - Andalgala (49 Km)	Local	1. Con evaluación ambiental y económica 2. Sin evaluación ambiental y económica	Medio	80	BID / Sin Financiación
2	RP S/Nº - Tramo Concepción - Pomán (50,6 Km) - Tramo Pomán - Cerro Negro (84 Km)	Regional	Proyecto con evaluación Proyecto sin evaluación	Medio	103 - 46,6	BID / Provincia
3	RP 27 Los Altos - Los Molles (30 Km) Traza existente	Regional	Sin evaluación económica y ambiental	Medio	7	A definir
4	RP 1 Singuil - Empalme RP 48 Traza existente	Regional	Estudio de prefactibilidad	Medio	80	A definir
	Variante RP 365 El Alamito - Catamarca	Regional	Estudio de prefactibilidad	Largo	90	A definir
5	Quebrada El Simbolo (55 Km) Nueva - Tramo Empalme RP 13 y RP 33	Regional	Estudio de prefactibilidad	Medio	120	A definir
6	RP S/Nº Amanao - Vis Vis (23 Km)	Regional	Sin evaluación económica y ambiental	Corto	30	BID
7	Recuperación ramal FFFCC Gral Belgrano, Serrezuela - Andalgala (576 Km) - Tramo Cebollar - Chumbicha / Andalgala	Regional	Idea de proyecto	Largo	S/D	Mixta
	Interconexión de 500 KV NOA-NEA y Obras complementarias LAT 500 KV-1100 Km	Regional	Proyecto Licitatorio	Corto	84,2	Nación / BID
8	LAT 132 Kv San Martín - Catamarca DT 95 Km	Local	Prefactibilidad	Corto	18,5	Provincia
9	Estación Transformadora de Valle Viejo ET 132 / 33 / 13,2 KV-30 / 30 / 30 MVA	Local	Con proyecto licitatorio	Corto	7,5	Provincia
10	Estación Transformadora Chañaritos ET 132 / 33 / 13,2 KV-15 / 15 / 15	Local	Proyecto licitatorio	Medio	5,3	Provincia
	Línea de Alta Tensión Huacra Catamarca LAT 132 KV 75Km	Local	Prefactibilidad	Medio	7,5	Provincia
11	Línea Alta Tensión Aimogasta - Tinogasta LAT 132 KV-120 Km	Regional	Proyecto licitatorio	Medio	19,5	Provincia
12	Ampliación Estación Transformadora Tinogasta. Campo de Línea 132 KV	Local	Proyecto licitatorio	Medio	1,9	Provincia
	LAT 132 Kv Bracho - Villa Quinteros LAT DT -50 Km	Regional	Prefactibilidad	Medio	1,3	Provincia
13	Estación Transformadora Las Cañas ET 132 / 33 / 13,2 KV-7,5 / 7,5 / 5 MVA	Local	Proyecto licitatorio	Largo	3,6	Provincia
14	Dique El Cajón	Local	Idea de proyecto	Medio	S/D	Provincia
15	Refuncionalización del Sistema de Riego del Valle Central	Local	Prefactibilidad	Medio	100	Provincia
16	Presa Río Chico	Local	Con evaluación económica y ambiental	Corto	9,5	A definir
17	Embalse Las Tunas	Local	Con proyecto y evaluación	Corto	14,5	A definir
18	Dique El Bolsón y obras complementarias	Regional	Proyecto ejecutivo con evaluación	Medio	250	Nación
19	Dique El Shinkal y obras complementarias	Local	Proyecto ejecutivo con evaluación	Medio	28	BID
20	Refuncionalización del Sistema de Riego Región Este y oeste	Local	Idea de proyecto	Largo	500	A definir
	Sistema de desagües cloacales Valle Viejo y Fray Mamerto Esquiú	Local	Proyecto ejecutivo con evaluación	Corto	29	BID
	Provisión gas natural Santa María	Regional	Prefactibilidad	Medio	4	Provincia



PROVINCIA DE LA RIOJA

Se encuentra ubicada en el noroeste de la República Argentina e integra la región político-económica conocida como Nuevo Cuyo. Presenta una superficie de 89.680 Km² que equivale al 3,2% del total nacional, y una población de 289.983 habitantes, con una densidad de 3,2 hab/Km² y una variación intercensal relativa del 31,4%. Se estima, para el año 2010, una expansión provincial media del 2,6%, con lo cual alcanzaría los 366.269 habitantes. El nivel de urbanización, algo mayor al 83%, está por debajo del promedio nacional –que fue de aproximadamente el 90% en 2001–

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

OCCUPACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

El proceso de poblamiento en La Rioja es anterior a la llegada de los colonizadores. Se cree que los primeros habitantes de la región ocuparon los llanos y cerros hace unos 10.000 años, época en que la fauna y la flora eran ricas, el suelo fértil y las lluvias abundantes.

El territorio estuvo habitado por tres grupos originarios: los diaguitas en la región central, los capayanes en el oeste, y los olongastas en el sur. Los dos primeros tenían una fuerte influencia de la civilización incaica y contaban con un gran desarrollo cultural que dejó una fuerte huella; los olongastas, en cambio, tenían una cultura más rudimentaria, formaban tribus de cazadores y eran muy similares en sus costumbres y creencias a los indios pampeanos.

La Rioja perteneció a la Gobernación del Tucumán hasta la época del Virreinato del Río de la Plata, en la que pasó a depender de la Intendencia de Córdoba. En 1815 Córdoba se separó de la jurisdicción de Buenos Aires, y La Rioja intentó a su vez separarse de Córdoba, pero no lo consiguió. Recién en 1820 los ciudadanos riojanos declararon la autonomía de la provincia y nombraron gobernador a Francisco Ortiz de Ocampo.

El proceso de colonización se caracterizó por el asentamiento de poblados en los valles fértiles sustentando su economía mediante el desarrollo de actividades rurales, localizándose las de mayor escala productiva en los

departamentos de Chilecito, Arauco y Felipe Varela. El cultivo del olivo, de la vid y la producción de vinos fueron los motores de su crecimiento, tomando un fuerte impulso después de la llegada del ferrocarril a principios del 1900, que les permitió acceder más rápido a las grandes metrópolis donde existía mayor demanda. Además en esos años, las corrientes migratorias trajeron a la región vitivinicultores italianos y españoles con nuevas técnicas de cultivo y elaboración, y como maquinaria europea, que favorecieron su difusión y expansión.

En los últimos 35 años se manifestó un sostenido incremento demográfico, muy por encima de la media nacional, debido al elevado crecimiento vegetativo característico de la región y a la inmigración externa de la provincia. El crecimiento demográfico está íntimamente relacionado con las ofertas económicas, laborales y de desarrollo de los servicios urbanos, lo que ha contribuido a una creciente urbanización de la población riojana.

Existe una tendencia histórica a la concentración de la población en pocos departamentos. Ello afecta a los costos crecientes de la movilización entre lugares de residencia, empleo y servicios, traduciéndose en una desigualdad de oportunidades para el desarrollo socioeconómico y para la gestión de recursos de las distintas regiones. Dicho fenómeno se manifiesta, en particular, en el caso de la ciudad capital, que aumentó su población en la década del '80 favorecida por la radicación de industrias incentivadas por la Ley de Promoción de Actividades Productivas; en la década

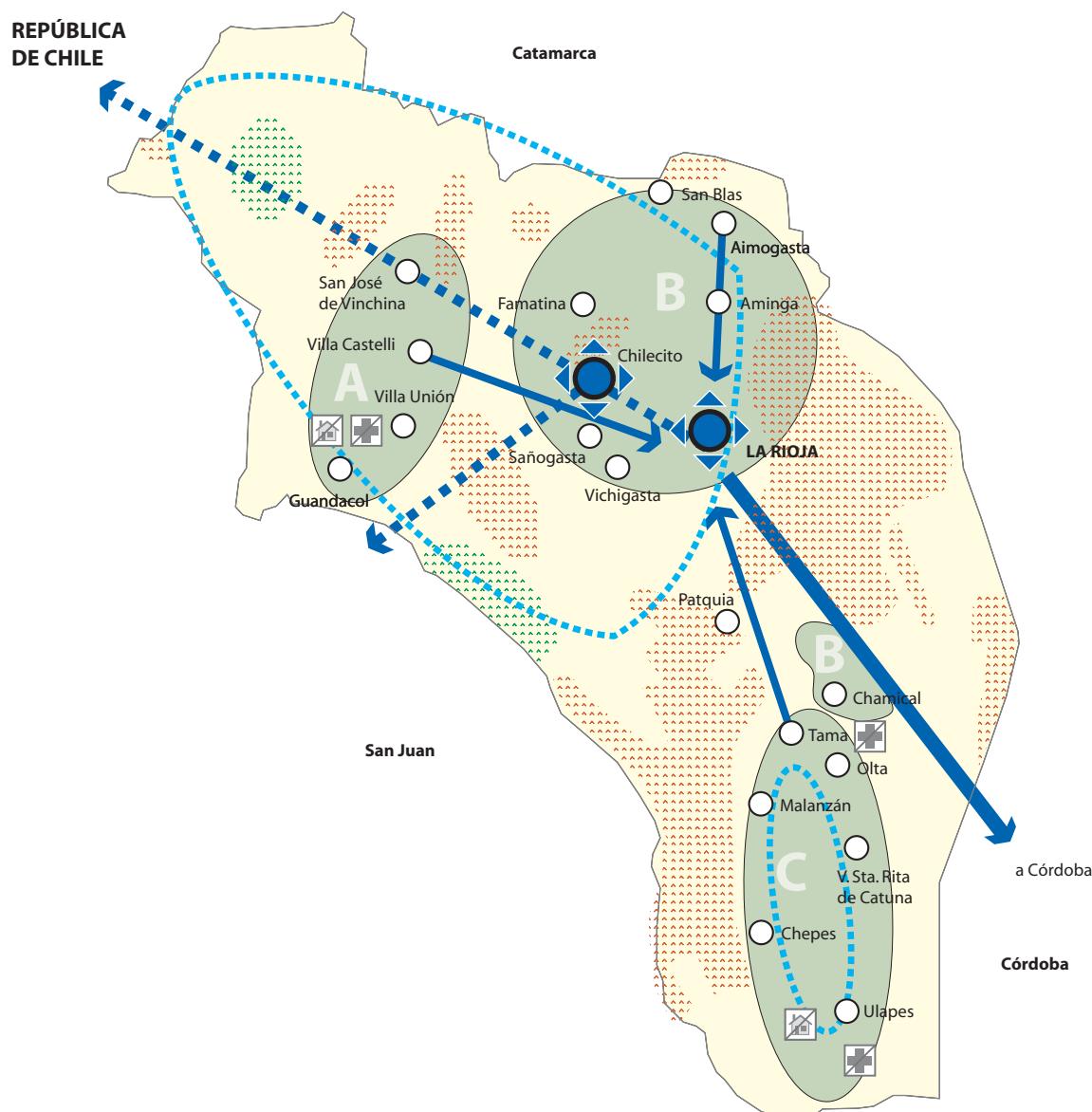
del '90 se convirtió en el gran centro administrativo y de servicios a escala provincial, constituyéndose en el polo a equilibrar con el resto del territorio.

Existe una tendencia histórica a la concentración de la población en pocos departamentos. Ello afecta a los costos crecientes de la movilización entre lugares de residencia, empleo y servicios, traduciéndose en una desigualdad de oportunidades para el desarrollo socioeconómico y para la gestión de recursos de las distintas regiones.

El sistema urbano, si bien registra más del 83% de la población provincial, presenta una débil estructuración debido a una geografía de cadenas montañosas y valles que atraviesan el territorio de norte a sur, condicionando la conectividad intraprovincial. Existe un corredor dominante de dirección sureste-noroeste que relaciona los principales centros urbanos de la provincia localizados en los valles centrales.

El subsistema central está compuesto por las ciudades de La Rioja, Chamical, Chilecito y Aimogasta (el 81% de la población urbana

PROVINCIA DE LA RIOJA | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



Nodo multimodal



Principales ejes de conexión



Vinculaciones potenciales



Población con dificultad de acceso a servicios de salud



Áreas con mayor déficit de vivienda e infraestructura en la provincia

Localidades de escasa población. Áreas de baja accesibilidad y conectividad. Nivel educativo medio. Déficit habitacional medio. Actividad económica incipiente: minería. Área económica de bajo desarrollo y potencial valor económico. Flujo de circulaciones y vinculaciones bajo. NBI medio. Tasa alta de desempleo. Infraestructura para la producción: necesidad de obras hídricas

Concentración de ciudades de mayor crecimiento. Área de mayor accesibilidad y conectividad. Localidades con nivel educativo medio-alto. Déficit habitacional medio. Actividad económica agrícola en expansión e industrial. Área económica de alto desarrollo. Flujo de circulaciones y de vivienda e infraestructura vinculaciones alto. NBI bajo. Tasa alta de desempleo. Infraestructura para la producción: necesidad de obras hídricas

Localidades de escasa población. Área de media accesibilidad y conectividad. Nivel educativo bajo. Déficit habitacional alto. Actividad económica: ganadería extensiva. Área económica de bajo desarrollo y potencial valor económico. Circulaciones y vinculaciones media. NBI alto. Tasa media de desempleo. Infraestructura para la producción: necesidad de obras hídricas

Área de potencial valor económico

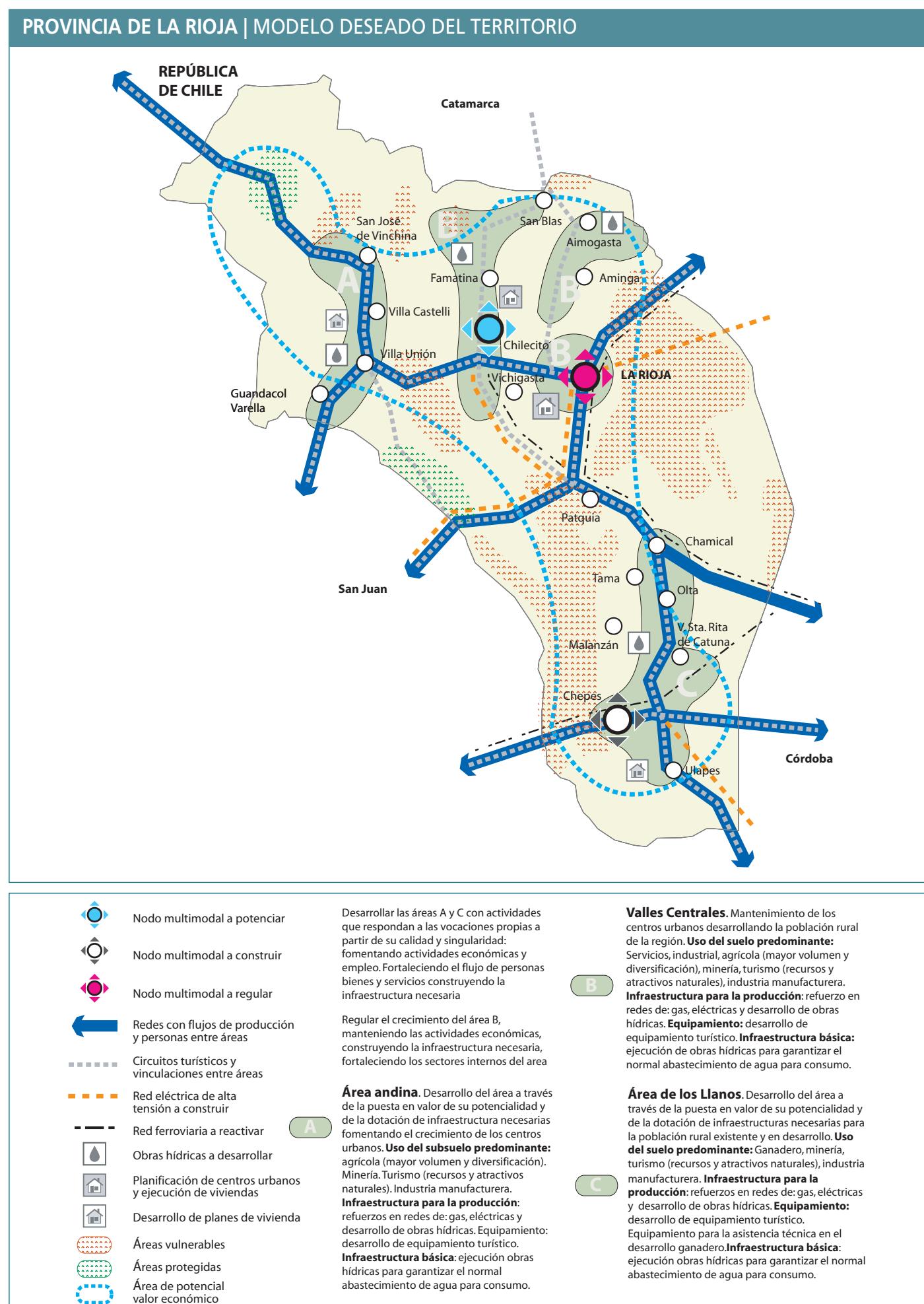
CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL



Áreas vulnerables



Áreas protegidas



provincial), organizado sobre las RN 38, 74 y 75. En este territorio se desarrollan las principales actividades secundarias y terciarias de la provincia, se registran los menores niveles de NBI y se cuenta con la mayor presencia de equipamiento sanitario y educacional.

La zona de los llanos, en el sur de la provincia, presenta una densa red de pequeños centros, con un nivel medio de integración provincial, alrededor de la localidad de Chépes y en el área de influencia de las RN 141 y 79, y la RP 32. En la zona predomina la actividad ganadera extensiva de bajo nivel de desarrollo, con un alto nivel de NBI, de carencias habitacionales y de equipamiento sanitario y educacional. En la zona andina, al noroeste del territorio, se reconoce una red dispersa de pequeños asentamientos con foco en Villa Unión que posee bajos niveles de accesibilidad y de conexión con el corredor central de la provincia, un incipiente desarrollo minero pero un alto nivel de desempleo y niveles medios de NBI, de carencias habitacionales y de equipamiento sanitario y educacional.

La provincia se ubica lateralmente en el territorio nacional, quedando al margen de los principales corredores en actividad o proyectados como los bioceánicos, situación que se agrava por carecer de una conexión fluida con la región Cuyo.

La provincia se ubica lateralmente en el territorio nacional, quedando al margen de los principales corredores en actividad o proyectados como los bioceánicos, situación que se agrava por carecer de una conexión fluida con la región Cuyo.

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

La Rioja se caracteriza por presentar una población que, en búsqueda de una mejor calidad de vida, es proclive a emigrar a centros urbanos que le ofrecen mejores oportunidades. Los indicadores sociales demuestran que gran parte de la población se encuentra con problemas socioeconómicos; en el año 2001 la línea de pobreza alcanzaba el 70%, la de indigencia el 40% y la media de NBI era del 45%.

Si bien el mapa de pobreza se concentra en localidades urbanas por la característica de los asentamientos, hay un elevado porcentaje de población rural que carece de infraestructura básica y que posee escasas oportunidades de acceso a los diferentes servicios. La disponibilidad desigual de viviendas en áreas urbanas y rurales es causa de la expulsión y éxodo de la población de los valles áridos a las ciudades principales, lo que acarrea por una parte el abandono de sus actividades productivas, y por otra la pérdida de sus parámetros culturales. En el sector rural no se produjo un mejoramiento significativo de la situación habitacional, presentando problemas de hacinamiento, materiales de construcción rústicos (adobe, cañas, algarrobo, ramas de pus-pus, barro y cal) y de regularización dominial de viviendas.

El Producto Bruto Geográfico (PBG) riojano representaba en 1993 el 0,53% del PBI nacional. El sector terciario es el de mayor magnitud abarcando el 69%, el sector secundario participa con el 27%, y el sector primario suma el 4% del PBG provincial. En el año 2001 se mantuvo constante la participación en el total nacional pero se observan variaciones en la distribución sectorial, mientras el sector terciario disminuyó al 62%, el secundario se elevó al 35,3%. Debe destacarse el incremento de la actividad industrial, en parte debido al régimen de promoción fomentado por el gobierno de la provincia.

Entre los cultivos tradicionales se destacan el olivo y la vid, entre los no tradicionales la jojoba (La Rioja es la primera productora nacional de semillas y la única región donde se elabora aceite), melón, sandía sin semilla, hierbas medicinales, aromáticas, frutos de carozo, cítricos, pistacho, aceitunas y uvas orgánicas, pimiento y morrón, nogales y almendros.

Las industrias y agroindustrias se distribuyen entre Capital, Chilecito, Aimogasta y Chamical, concentrándose y presentando la mayor diversificación principalmente en la ciudad de La Rioja y, en menor medida, en el valle de Chilecito. En el resto de los departamentos es incipiente el proceso de industrialización, lo cual obedece a varios factores: una actividad productiva de escasa rentabilidad, la carencia o escasez de mano de obra calificada, la falta de infraestructuras para la nueva demanda industrial y la precaria dotación de equipamientos y servicios que las convierten en localizaciones poco atractivas para el establecimiento de población.

Si bien los valores con que integra el PBG la actividad minera indican que no alcanza a movilizar la economía provincial, el sector se expandirá notablemente en el futuro, de acuerdo a los proyectos y distritos de exploración en marcha. Las exportaciones del 2002 comportaron 139 millones de dólares (el 0,5% de las ventas externas totales de Argentina). Este valor implicó una caída del 16% respecto al año anterior debido a la grave crisis económica de ese año.

Es de destacar que, en años recientes, se convirtió en un destino turístico de relevancia, sector de la economía que presenta un desarrollo incipiente a pesar de un reconocido potencial de envergadura regional.

SITUACIÓN AMBIENTAL

La provincia se encuentra en una región con amplias limitantes ambientales, mayoritariamente relacionadas con la disponibilidad de agua (La Rioja posee la menor área de agua superficial de la República Argentina) y, por lo tanto, este recurso es crítico y decisivo para su crecimiento integral.

Unos de los problemas detectados es la salinización, debida en parte a las deficiencias en la infraestructura de riego –que es en general de insuficiente sistematización de los suelos, verificándose algunos déficit en la asistencia técnica al productor–.

El tratamiento de efluentes y residuos domiciliarios e industriales es precario, y en algunos lugares inexistente, manifestándose contaminación hídrica provocada por las actividades agropecuarias en el área rural.

Por otra parte, amplias superficies del territorio afrontan procesos de desertificación causados por la sobreexplotación del monte nativo, los incendios y el sobrepastoreo en la cría extensiva de hacienda.

SÍNTESIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

La situación provincial es muy heterogénea según las diferentes zonas, debido a factores naturales y a los diversos niveles de inversión en infraestructura y equipamiento. Diferenciando según las grandes zonas geográficas adoptadas por la provincia (la zona andina, los valles centrales y los llanos) se registran situaciones de fuerte contraste.

La zona noroeste, denominada andina, es la de menor desarrollo aunque cuenta con excelentes potencialidades en materia mine-

ra que registra un incipiente progreso. Sin embargo, presenta fuertes limitaciones en razón de su aislamiento, déficit en materia de infraestructura hídrica y escasa población. En términos relativos muestra niveles intermedios en tasas de NBI e infraestructura de servicios y viviendas, pero altos índices de desempleo.

En los valles centrales se registran los más altos niveles de dinamismo de la actividad económica, agrícola e industrial, presencia de las principales ciudades y mayor crecimiento poblacional. El área presenta buenos niveles de conectividad y accesibilidad, y los mejores indicadores de tipo social. Sin embargo, es alta la tasa de desempleo en razón de que se trata de un área de recepción de migrantes desde el interior de la provincia y desde otras provincias.

La región sudoriental, o de los Llanos, que posee como actividad preponderante la ganadería, resulta de poca significación en la estructura productiva provincial. Sin embargo, es importante la presencia de poblados rurales con niveles medios de accesibilidad y conectividad e indicadores sociales deficitarios y una tasa media de desempleo.

Entre los factores que posibilitarán el desarrollo deben destacarse: la fuerte inversión en obra pública, el aumento presupuestario en educación, la inversión en emprendimientos productivos, el desarrollo de la industria manufacturera a través de medidas promocionales, la tecnificación del sector productivo primario, el sostenido crecimiento del turismo, el aprovechamiento del enorme potencial del sector minero, la creciente inserción de la provincia en los mercados internacionales, el fortalecimiento de

la identidad cultural y la tarea del gobierno para la provisión de recursos destinados a estos sectores.

Entre los factores que limitan el desarrollo territorial se encuentran: la escasa disponibilidad del recurso hídrico, la elevada incidencia del sector público en las inversiones de infraestructuras y equipamiento y la limitada participación del sector privado, el endeudamiento y dependencia del Estado provincial al financiamiento extraprovincial, la lenta concreción de proyectos de obras de infraestructura y equipamiento, el alto porcentaje del sector público en la integración del sector terciario en el PBG, las deficiencias del tejido productivo, el escaso desarrollo en innovación tecnológica, la nula identificación regional del producto, y la escasa imagen en el mundo económico nacional e internacional de los productos riojanos.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

En el Modelo Deseado se propone una nueva organización territorial que sea capaz de satisfacer las demandas de inclusión social, fortalecimiento de la identidad, sustentabilidad ambiental, competitividad económico-productiva y, fundamentalmente, equilibrio territorial, adhiriendo a los objetivos del nivel nacional y abandonando el modelo actual de una estructura centrada en la región de la capital de la provincia.

Las políticas públicas necesarias para alcanzar el Modelo Deseado, teniendo en cuenta las grandes áreas definidas en la etapa de diagnóstico de la situación actual, son las siguientes:

Áreas a desarrollar

Se propone resolver las problemáticas estructurales que generan su actual condición de subdesarrollo, implementando políticas integrales que respondan a las vocaciones propias de la población, fomentando actividades económicas que generen empleo, fortaleciendo el flujo de personas, bienes y servicios y construyendo la infraestructura necesaria.

• Área Andina

Se propone la puesta en valor de su potencialidad y la dotación con la infraestructura necesaria, fomentando el crecimiento de los centros urbanos. Entre las actividades a potenciar se destacan: una mayor producción y diversificación de la actividad agrícola, la minería, el turismo –a partir del aprovecha-

miento de los recursos y atractivos naturales– y la industria manufacturera. Para ello se requiere reforzar las redes de energía y gas, desarrollar obras hídricas, mejorar el equipamiento turístico y garantizar la provisión de agua para consumo humano.

• Área de los Llanos

Como en el caso anterior, se propone el desarrollo del área a través del aprovechamiento de su potencialidad dotándola con la infraestructura necesaria para la población rural existente y la que ha de incorporarse. Entre las actividades que se pretenden potenciar se destacan la ganadería, la minería, el turismo y la industria manufacturera. Para alcanzar mayores volúmenes y diversificación en la producción se requiere reforzar las redes de energía y gas, desarrollar obras hídricas, mejorar el equipamiento turístico, brindar una adecuada asistencia técnica en el desarrollo ganadero y garantizar la provisión de agua para consumo humano.

Área a cualificar

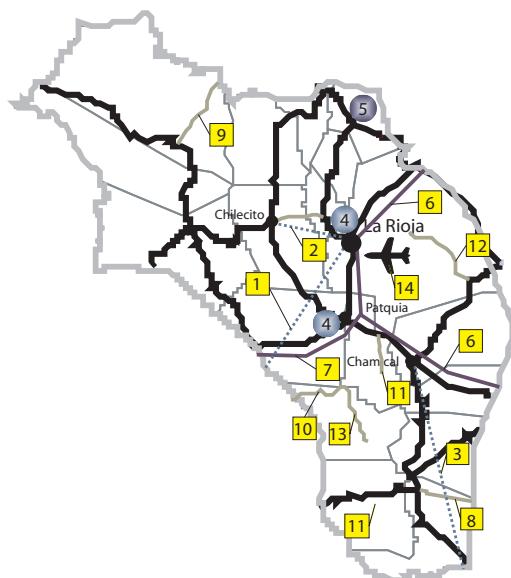
• Valles Centrales

Es la más desarrollada de la provincia, por lo cual se propone regular su crecimiento manteniendo las actividades económicas, construyendo la infraestructura necesaria y procurando la resolución de demandas de la población rural. Entre las actividades que se pretende potenciar se destacan: un mayor volumen y diversificación

En el Modelo Deseado se propone una nueva organización territorial que sea capaz de satisfacer las demandas de inclusión social, fortalecimiento de la identidad, sustentabilidad ambiental, competitividad económico-productiva y equilibrio territorial; abandonando el modelo actual de una estructura centrada en la región de la capital de la provincia.

en la producción agrícola, el turismo y la industrial manufacturera. Para ello se requiere reforzar las redes de energía y gas, desarrollar obras hídricas, mejorar el equipamiento turístico, brindar una adecuada asistencia técnica en el desarrollo ganadero y garantizar la provisión de agua para consumo humano.

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



- Aeropuertos
- Traza de la red vial nacional existente
- Rutas provinciales con requerimientos de inversión
- Traza de la red ferroviaria con requerimientos de inversión
- Red eléctrica requerida
- Granja eólica
- Estación transformadora

REF.	PROGRAMA / PROYECTO	ESCALA DE IMPACTO	ESTADO	PLAZO	MONTO ESTIMADO (millones de \$)	FUENTE FINANCIAMIENTO
1	Construcción de línea de 500 Kv La Rioja - San Juan	Regional	Con estudio de factibilidad	Medio	298,6	Nación
2	Construcción de línea de 132 Kv La Rioja - Chilecito	Regional	Con estudio de factibilidad	Medio	32,8	S/D
3	Construcción de línea 132 Kv Chamical - Candelaria (San Luis)	Regional	Con estudio de factibilidad	Medio	48,3	Nación
4	Estaciones Transformadoras: Patquia y La Rioja	Regional	Con estudio de factibilidad	Medio	17,2	Nación
5	Construcción de Granja eólica en el Departamento Arauco (4 turbinas). Instalación de pantallas solares en las áreas rurales (Programa PERMER)	Regional	Con estudio de factibilidad	Medio	30	S/D
6	Construcción y rehabilitación del Ferrocarril Belgrano en los ramales de las provincias de La Rioja y Catamarca.	Regional	Con estudio de factibilidad	Largo	S/D	Privado / Nación / Provincia
7	Construcción y rehabilitación del Ferrocarril Belgrano en los ramales de las provincias de La Rioja y San Juan.	Regional	Requiere estudio de factibilidad	Largo	S/D	Privado / Nación / Provincia
8	Construcción de la RP 20 (entre RN 79 y límite con Córdoba)	S/D	Con estudio de factibilidad	Corto	175	Nación / Provincia
9	Construcción de la RP 21 (entre RN 76 y límite con Catamarca)	Regional	Con estudio de factibilidad	Medio	S/D	
10	Construcción de la RP 27 (entre San Ramos y límite con San Juan)	Local	Requiere estudio de factibilidad	Corto	S/D	
11	Construcción RP 29. Tramo Tama - Portezuelo	Local	Requiere estudio de factibilidad	Medio	S/D	
12	Construcción de la RP 6 (entre RP 5 y RN 79)	Local	Requiere estudio de factibilidad	Medio	85	Nación / Provincia
13	Construcción RP 28 (entre RP 27 y RN 79)	Regional	S/D	S/D	S/D	
14	Construcción y rehabilitación aeropuerto La Rioja	Regional	S/D	S/D	S/D	



PROVINCIA DE SAN JUAN

La provincia forma parte de la región cuyana, está ubicada en el centro oeste del país y su localización es mediterránea y continental, al borde de la Cordillera de los Andes, limitando con la República de Chile. Presenta un nivel de urbanización intermedio con respecto a las provincias del país (84,9%) pero su población urbana está altamente concentrada en la aglomeración del Gran San Juan (un 67,7%), constituyéndose como la segunda ciudad de la Región Cuyo

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

OCCUPACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

La provincia de San Juan registra una posición excéntrica con respecto a las grandes corrientes comerciales dominantes, que en gran parte la ha aislado de los beneficios del comercio nacional y la ha marginado de las inversiones. Las montañas, con su disposición en sentido norte-sur, han limitado el trazado de los caminos y han orientado los flujos de comercio hacia otras ciudades de la región (como Mendoza, Córdoba y San Luis) a modo de escalas intermedias hacia la Capital nacional, creando condiciones de dependencia estructural en cuanto a la provisión de servicios e infraestructura energética, vial y ferroviaria.

El territorio presenta una disposición concentrada de los recursos básicos (en especial la disponibilidad de agua). Esto ha estimulado el crecimiento urbano de muy pocas ciudades, particularmente del Gran San Juan que concentra el 77% de la población total de la provincia según datos de 2001 con una fuerte dependencia del sector agrario (14% de la población), y un equipamiento incompleto del resto de las ciudades del sistema urbano provincial. Las inversiones, si bien se han centrado en el área del oasis del río San Juan (que alcanza a 15 de los 19 departamentos provinciales) no han beneficiado a todas estas jurisdicciones por igual. Existen departamentos que tienen fuertes déficit en servicios e infraestructura, tanto para la población como para la producción de bienes y servicios y, en particular, es delicada la situación de los departamentos rurales de mayor incidencia en la producción provincial.

El Gran San Juan, formado por los departamentos de Capital, Santa Lucía, Chimbás, Rawson y Rivadavia, se presenta como el único nodo de alcance provincial, constituye la zona urbana de máxima concentración de población; contiene los servicios de mayor complejidad y las actividades terciarias más destacadas, la infraestructura básica y los servicios más completos, tanto para la población residente como para la producción. Esta concentración en el territorio se encuentra sometida a un proceso continuo de acumulación de servicios, capitales y actividades productivas especialmente en la zona norte, donde el río San Juan se acerca a la planicie.

La excesiva concentración de funciones en el Gran San Juan marca también la multiplicidad creciente de problemas ambientales, creando condiciones de continuo aumento de vulnerabilidad y costos de mantenimiento de la infraestructura. En el sistema de ciudades de la provincia no hay ninguna otra población que pueda compararse con el Gran San Juan, presentando un escaso número de localidades para el servicio del área productiva. Sólo Caucete, Villa Aberastain y Jáchal pueden señalarse como de cierta importancia, pero registran serias dificultades para suministrar los servicios básicos a su área de influencia (especialmente la mencionada en último término).

Todas estas áreas de la provincia están débilmente vinculadas entre sí como consecuencia de un sistema vial regional incompleto, conformado por una red vial primaria de vinculación interregional (integrada por las RN 40, 20 y 141) en buen estado de man-

tenimiento, complementada por una red vial primaria de vinculación local en buen estado. La red de vinculación secundaria es deficiente y, en conjunto, no logran articular a San Juan con los mercados emergentes.

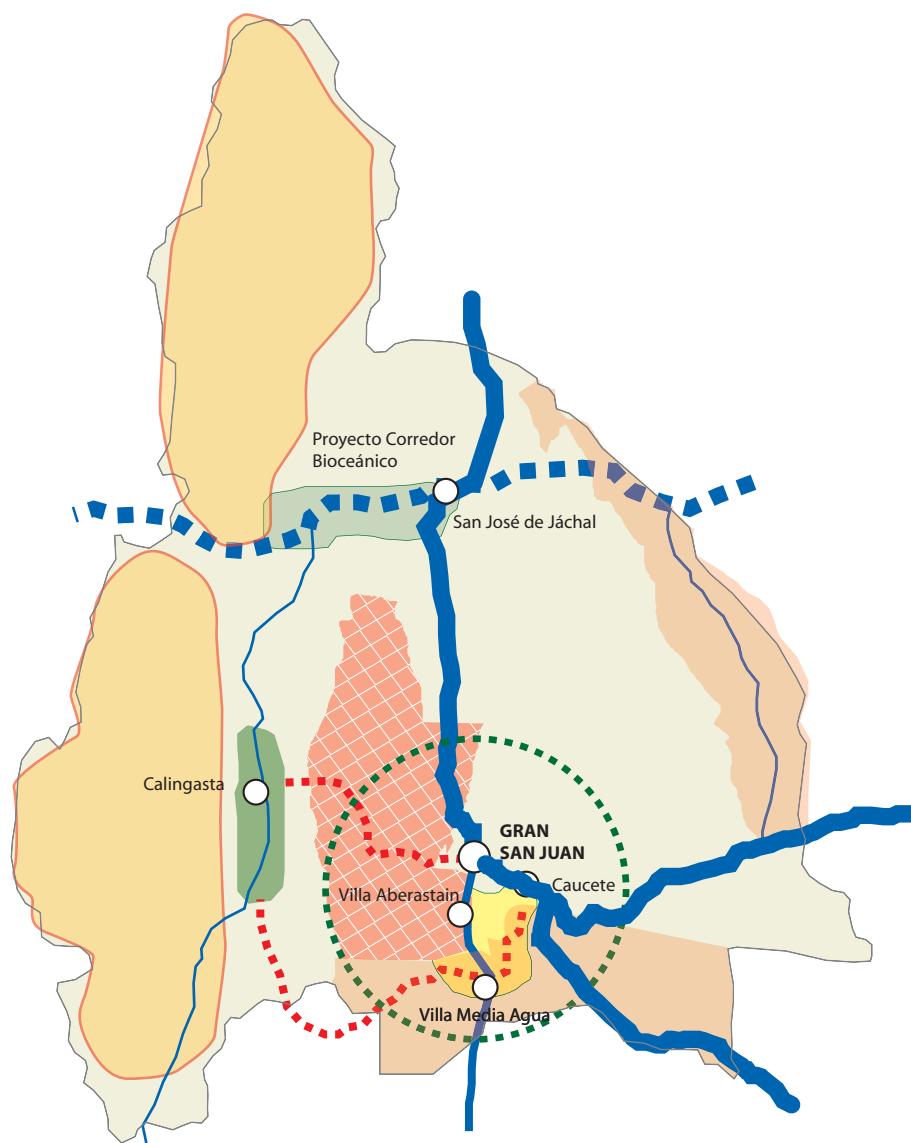
La provincia de San Juan registra una posición excéntrica con respecto a las grandes corrientes comerciales dominantes, que en gran parte la ha aislado de los beneficios del comercio nacional y la ha marginado de las inversiones.

El transporte y las redes viales no pueden asegurar, por su diseño actual, un sistema que ensamble las redes nacionales e internacionales. La debilidad en las interconexiones aísla a los oasis entre sí y, lo que es más grave, aísla a la provincia de los mercados en desarrollo en el ámbito nacional limitando también sus posibilidades de apertura internacional.

La situación se agrava también debido a que la red ferroviaria ha sido parcialmente abandonada, aunque permanece todavía la vía instalada y todas las obras de arte complementarias.

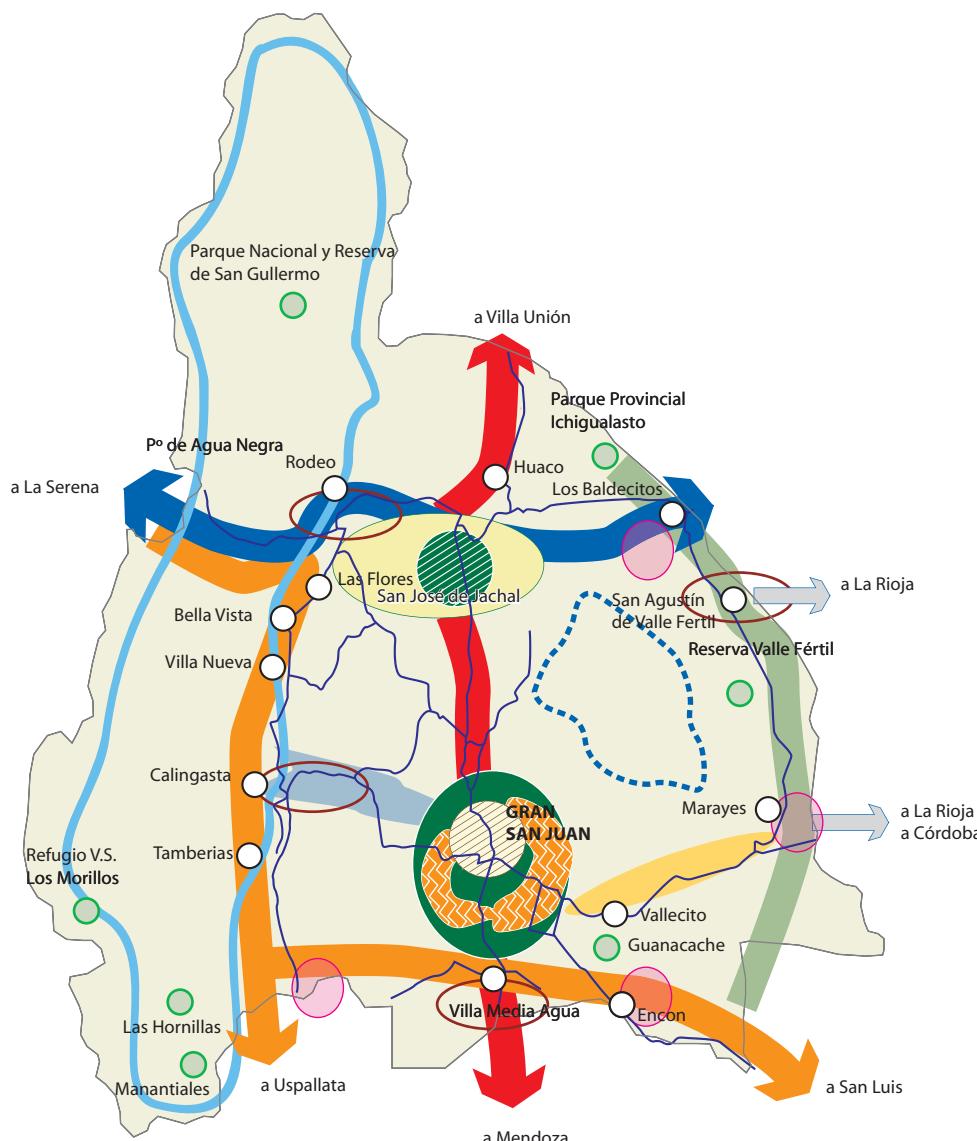
En este contexto se debe destacar el Proyecto de Construcción del Corredor Bioceánico Buenos Aires-Coquimbo / La Serena, como una oportunidad para superar esta deficiencia de la actual red de vinculación provincial.

PROVINCIA DE SAN JUAN | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



- | | | | |
|-------|--|-------|---|
| ○ | Gran San Juan: principal nodo de servicios de alcance provincial | ····· | Red de vinculación estratégica secundaria deficiente |
| ○ | Principales localidades | | |
| ■ | Principales ejes de conexión | | |
| — | Red vial primaria de vinculación interregional en buen estado de mantenimiento | | Servicios insuficientes en salud y educación. Alta proporción de población rural con NBI elevado (20 a 30% de la población) |
| — | Red vial primaria de vinculación local en buen estado | | |
| ■ ■ ■ | Proyecto de construcción del Corredor Biocéánico Bs. As., Coquimbo / La Serena | | Alta potencialidad minera |
| ■■■ | Departamentos de mayor crecimiento demográfico | | |
| ○ | Hiper concentración: más del 90% de la población total | | Actividad agrícola de baja actividad |
| | | | Recursos turísticos abundantes |
| | | | Área potencialmente agrícola - ganadera |

PROVINCIA DE SAN JUAN | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



- | | |
|--|--|
| <p>← Corredor de integración minera con actividades agrícolas - ganaderas complementarias - Turismo</p> <p>← Corredor de integración turística (Camino de los Dinosaurios) centros de interpretación y actividades agrícola - ganadera complementarias</p> <p>← Corredor de integración del comercio</p> <p>← Corredor bioceánico Paso de Agua Negra sistema integrado de redes</p> <p>← Corredor de integración del desierto: servicios básicos al transporte y al turismo</p> <p>↔ Zonas de control de cargas</p> <p>↔ Zona de servicios al comercio y al transporte internacional, con actividades agro-industriales</p> <p>↔ Área de gestión y protección de agua. Zona de recreación y turismo.</p> | <p>→ Zona de producción agrícola - industrial de mercado internacional. Actividades industriales manufactureras y servicios de alcance regional. Zona de prevención, gestión del riesgo sísmico y aluvional</p> <p>→ Centro integral de servicio al comercio internacional. Servicios agroindustriales y al turismo</p> <p>→ Centro de coordinación integral del movimiento de cargas. Nodo de servicios complejos de alcance regional. Centro administrativo financiero</p> <p>→ Centros urbanos de alcance subregional</p> <p>→ Zona de recuperación hídrica y ambiental del río Bermejo</p> <p>→ Zona de tratamiento ambiental preferencial preservación de cuencas hídricas altas. Ríos Jachal-Bermejo y San Juan.</p> <p>○ Zona de reservas naturales</p> |
|--|--|

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

La estructura productiva muestra un predominio de las actividades terciarias y un peso importante de las manufacturas. En el sector industrial prevalece la elaboración de alimentos y bebidas (en particular vinos y mosto), siguiéndole las sustancias y productos químicos, cementos y metalurgia.

El sector primario se concentra en la producción de vid (con un fuerte peso en la configuración cultural e histórica local), hortalizas, frutales y olivo en los valles irrigados. Por otra parte existe una creciente actividad turística y una incipiente actividad minera de potencial envergadura.

Existe una zona rural rica en producción de vid y olivo, formada por Pocito, 9 de Julio, 25 de Mayo y Sarmiento, que tiene sin embargo la mayor vulnerabilidad rural.

La estructura productiva muestra un predominio de las actividades terciarias y un peso importante de las manufacturas.

Desde el punto de vista productivo existe una extensa área –alta montaña en el noroeste– donde se combinan una notable potencialidad minera con recursos hídricos estratégicos (principales ríos utilizados para el riego) y recursos turísticos todavía no explotados que permitirían a San Juan diversificar su esquema productivo actual.

En el norte, el área San José de Jáchal-Rodeo constituye una zona de actividad agrícola de muy baja productividad. Tiene escasa conectividad con mercados nacionales e insuficientes servicios a la producción. De concretarse el Proyecto de Apertura del Paso de Agua Negra, se convertiría en el principal nodo de servicios para el Corredor Bioceánico, encargado de suministrar los servicios básicos para cruzar la cordillera.

Se puede identificar también un área potencialmente agrícola-ganadera en el oeste de la provincia, que actualmente se encuentra degradada y aislada. Esta zona, el Valle de Calingasta (en otros tiempos próspera y de gran atractivo) se encuentra hoy sin conectividad ni acceso a mercados locales, regionales y nacionales y constituye una economía de baja productividad.

La región del este provincial presenta en Huaco-Valle Fértil recursos turísticos abundantes (como su riqueza paleontológica y geológica), aunque son importantes sus carencias en servicios de apoyo, además de encontrarse aislada del corredor de conectividad central de la provincia y registrar pérdidas demográficas importantes y NBI mayor al 30%.

Hay un número importante de localidades con serios déficit en la calificación de sus recursos humanos, ya que más del 25% de la población no ha completado su educación básica (escuela primaria) y tiene muy baja posibilidad de acceder a los servicios de salud: Villa Ibáñez, Villa General San Martín, 9 de Julio, Villa Santa Rosa, Villa Borjas, Villa Media Agua, Los Berros y Villa Calingasta. Se destacan algunos departamentos que han tenido un alto crecimiento demográfico intercensal (Ullum, Zonda, Pocitos), pero en ellos se registra una baja prestación de servicios.

Se observa, además, una debilidad operativa de los municipios fuera del Gran San Juan; algunos ni siquiera cubren los servicios básicos de recolección de residuos, alumbrado público, pavimentación, etc. La legislación vigente –que registra una alta concentración de funciones en el gobierno provincial a nivel de habilitaciones de usos del suelo, construcción, etc.–, debilita aún más el protagonismo de los gobiernos locales.

SITUACIÓN AMBIENTAL

Las características ambientales y la especial disposición geográfica dominante, formada por extensas zonas montañosas y pequeños y grandes oasis pedemontanos (dependientes de la red hídrica en un dominio climático templado y árido) han determinado históricamente, un conjunto de atributos propios que explican las condiciones de desarrollo de la provincia.

El territorio de San Juan abarca administrativamente 89.651 Km², el 80% de la superficie está ocupada por importantes cuerpos montañosos que corresponden a la Cordillera de los Andes (sector central) y al sistema de las Sierras Pampeanas (Sierra de Valle Fértil y de la Huerta). Sólo 21.000 Km² constituyen el espacio disponible para la ocupación humana, constituido por valles y bolsones sedimentarios originados y modelados por dinámicos ciclos de actividad hídrica y tectónica respectivamente.

La masa montañosa muy alta al oeste de la provincia (Nevado Mercedario con 6.770 m, Cordillera de Ansila con 5.555 m, entre otros), contiene glaciares y nieves de invierno que facilitan la acumulación de activos hidrológicos. Esa masa montañosa presenta recursos mineros metalíferos de alta calificación, recursos turísticos abundantes, procesos geotectónicos muy dinámicos que se expresan a través de la actividad sísmica y procesos geoclimáticos que provocan fuertes efectos erosivos.

Las restricciones climáticas propias de una zona templada semiárida y la distribución de la red hidrográfica provincial en tres cuencas reduce de manera ostensible la superficie disponible útil (alrededor de 170.000 hectáreas), y se dispone próxima a tres ríos: al norte el río Jáchal, al centro-sur el río San Juan y al este el Vinchina-Bermejo, cuyas cuencas han sido utilizadas históricamente para organizar sistemas de riego que alimentan a estas áreas reconocidas con el término de oasis.

La aptitud natural de los suelos resulta propicia para desarrollar la agricultura, especialmente en los oasis y valles donde las áreas de menor pendiente y disposición de recursos hídricos atraen el asentamiento de la población.

El ambiente climático se define como zona templada semiárida (precipitaciones anuales medias inferiores a 150 mm), con un alto coeficiente de radiación solar. La diafanidad del ambiente convierte a los oasis y valles en una zona productora de primicias a nivel nacional y a San Juan en uno de los escasos puntos del planeta para la observación astronómica.

Las precipitaciones de verano se concentran en el piedemonte de la cordillera y precordillera, frente a los valles y depresiones, provocando periódicamente situaciones de riesgo para las poblaciones y las actividades económicas instaladas.

Existe una subutilización de recursos estratégicos (sobre todo el agua y el suelo) que no están totalmente aprovechados con cultivos e integrados a los circuitos productivos. En algunos lugares la tierra con agua ha sido abandonada por diferentes motivos –en algunos departamentos es casi el 50% del suelo con infraestructura no utilizada– y por otra parte se registran procesos de desertización marcados (salinización, revenimientos) comprometiendo su recuperación.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

La provincia propone como estrategia fundamental revertir su actual situación nacional y regional de punto secundario terminal de transporte para que, aprovechando la oportunidad que le otorga su ubicación geográfica, pueda transformarse en espacio de tránsito de bienes y servicios con los mercados del Pacífico. Asimismo, y a los efectos de potenciar las nuevas actividades económicas que este flujo generaría comercio, servicios, industria, etc., se propone consolidar un sistema urbano-rural policéntrico, que tiene como vocación afianzar nuevos corredores de desarrollo y reestructurar el territorio provincial, superando la fragmentación a la que ha conducido su modelo de organización actual, incorporándose además, las actividades de servicios a la minería, a la agroindustria, y al turismo como elementos del desarrollo territorial. Dicho sistema está formado por los siguientes grupos de ciudades:

- **Ciudades del valle de Tulúm, Ullúm, Zonda:** Gran San Juan, Villa General San Martín, Caucete, Villa Aberastain y Villa Media Agua combinadas con centros de servicios rurales (Zonda, Ullúm, Villa El Salvador, 9 de Julio y Villa Santa Rosa), interconectados entre sí, que permitan en conjunto brindar los servicios necesarios para fortalecer el rol de zona de producción agrícola-industrial y de servicios de alta complejidad.

- **Ciudades del resto de los oasis productivos:** Rodeo, San José de Jáchal, Valle Fértil y Calingasta combinadas con centros de servicios menores que completan la trama urbana provincial, como Huaco, Los Baldecitos, Talacasto, Mogna, Villa Nueva, Barreal, Los Berros, Encón y Marayes. Se trata de ciudades que son objeto de una profunda inequidad territorial que limita sus posibilidades de desarrollo en base a los presupuestos municipales regulares. Por tanto, es necesario reparar la falta de inversión histórica, para que puedan crecer y producir con la calidad que hoy demanda el proceso de

globalización, alejando el fortalecimiento social y promoviendo la mejor distribución de las oportunidades de trabajo, con el objetivo de reducir la inequidad.

Partiendo de estos grandes ejes estratégicos, se propone un esquema provincial de ordenamiento territorial basado en el reconocimiento de distintas regiones, para las que se identifican lineamientos particularizados:

- **Zona Norte (Iglesias y Jáchal) PROAT I:** Será fortalecida y reorganizada con introducción de nuevas funciones destinadas a prestar servicios al transporte internacional y nacional en el mediano y largo plazo, vinculados a su situación estratégica en el Corredor Bioceánico. Se promueve, asimismo, su desarrollo y consolidación sobre la base de la diversificación creciente que ha tenido lugar en el contexto de una actividad agrícola-ganadera reactivada y orientada hacia los mercados nacional e internacional, con una fuerte actividad agroindustrial.

- **Zona Sur (Valle de Tulúm, Ullúm y Zonda) PROAT II:** Requiere ser equilibrada en base a una planificación especial para prevenir los factores de riesgo natural que contiene, como una zona compleja de producción agrícola-industrial para el mercado internacional, con actividades industriales manufactureras y servicios de alcance regional. Se plantea consolidar su vocación como zona con capacidad para distribución de funciones centrales dinámicas: distritos industriales, centros comerciales, nodos de transporte y logística, centros de comunicaciones, distritos de negocios, etc.

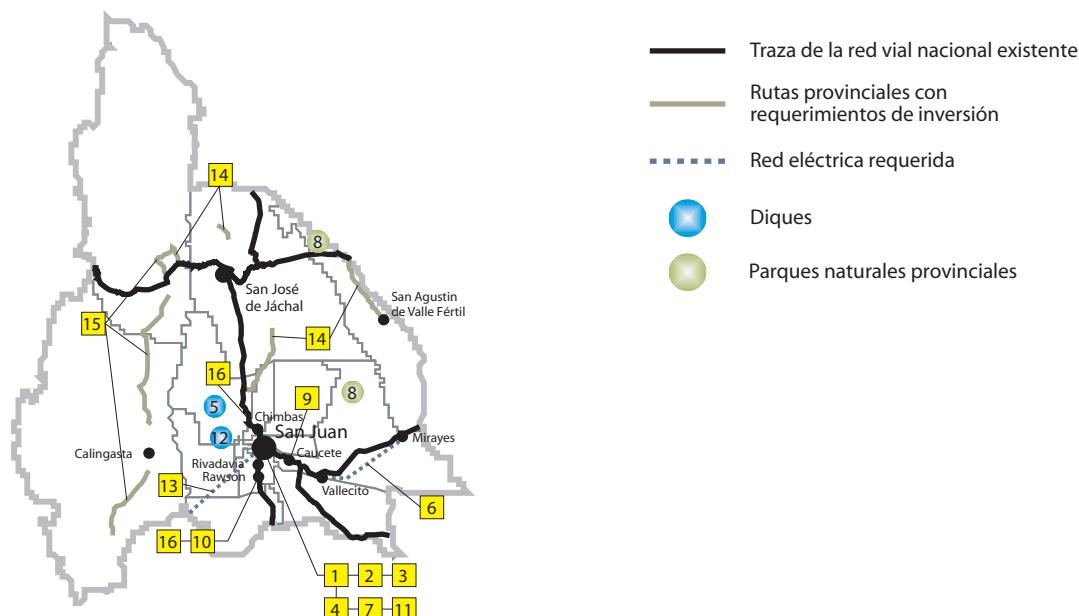
- **Zona Oeste (Calingasta) PROAT III:** Debe ser renovada y reactivada, rescatando y mejorando las potencialidades agrícolas tradicionales producto de condiciones naturales favorables, que fueron abandonadas por problemas de fuertes deficien-

cias en las vinculaciones con los mercados regionales y nacionales. Asimismo, se propone estimular la vinculación de la zona con la minería de alta montaña, generando inversiones para equipar al valle con la prestación de los servicios necesarios para ese tipo de producción.

Se propone consolidar un sistema urbano-rural policéntrico, que tenga como vocación afianzar nuevos corredores de desarrollo y reestructurar la provincia, superando la fragmentación a la que ha conducido su modelo de organización actual.

- **Zona Este (Valle Fértil) PROAT IV:** Debe lograr ser autosustentable y estar conectada con los diferentes mercados de servicios provinciales, de modo de garantizar a la red de ciudades sanjuaninas, la oportunidad de estar abierta hacia los mercados del centro y este del territorio nacional. Se propone desarrollar una oferta de equipamientos y servicios turísticos de alto nivel, para que la microregión consolide un fuerte protagonismo en los circuitos nacionales e internacionales. La propuesta se genera sobre la idea, ya latente en la provincia, de establecer un dominio turístico propio, sobre la base del eslogan "Caminos de los Dinosaurios". Se trata de incentivar el turismo en las zonas desérticas, valorizando los yacimientos paleontológicos, arqueológicos y el ambiente de los ecosistemas del desierto que constituyen este largo corredor entre el Parque Provincial de Ischiguallasto y el eje Marayes- Encón.

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



REF.	PROGRAMA / PROYECTO	PLAZO	ESTADO	MONTO ESTIMADO (millones de \$)	FUENTE FINANCIAMIENTO
	Mantenimiento de red de riego y drenaje	S/D	Proyecto nuevo	6,9	S/D
1	Tapado del Canal Valdivia y construcción de ciclovía	Corto	Proyecto nuevo	5,7	S/D
2	Construcción de viviendas	Medio	En ejecución	750	Nación / Provincia
3	Pavimentaciones varias	Medio	En ejecución	71,4	Nación / Provincia
4	Reparimentación, reparación, mejoramiento y conservación Red Vial Provincial / mantenimiento y enripiados / señalización	S/D	Proyecto nuevo	14	S/D
	Puente sobre Río San Juan 1	Medio	En ejecución	16	S/D
	Construcción líneas de iluminación	Corto	Proyecto nuevo	3,6	Nación / Provincia
5	Presa embalse Cuesta del Viento	Corto	Proyecto nuevo	0,36	A identificar
	Obras energía no convencional	Corto	Proyecto nuevo	1,3	Nación
6	Construcción líneas eléctricas (MT Vallelito - Marayes)	Corto	Proyecto nuevo	5	S/D
	Centro de atención ciudadana - 311	Corto	S/D	0,9	S/D
	Proyectos en el sector telecomunicaciones (telefonía rural, TV abierta, migración de centrales, red de datos de la policía)	Corto	S/D	3	A identificar
7	Hospital Rawson - Fase I y Fase II	Medio	En ejecución	72	Internacional / Provincia
	Construcción y ampliación hospitales	Medio	En ejecución	7,6	Provincia
	Ampliación y construcción de escuelas	S/D	En ejecución	19,8	Nación
8	Terminación Edificio Centro de Interpretación, Ampliación Confitería, Oratorio y Otros - Ischigualasto - Valle Fértil	Medio	En ejecución	0,8	S/D
9	Terminal de Ómnibus de Caucete	Medio	Proyecto	5,5	Internacional / Municipal
10	Parque Provincial de Rawson	Medio	Proyecto	3	S/D
11	Teatro Provincial	Medio	En ejecución	3	S/D
12	Dique Caracoles	Largo	Proyecto nuevo	240	Nación
13	Línea 500 KV Mendoza San Juan	Medio	Proyecto nuevo	S/D	Nación
14	Rutas provinciales vinculadas al Corredor Bioceánico	Medio	S/D	159	Nación
15	Rutas provinciales vinculadas al corredor andino-minero	Medio	S/D	216	Nación
16	Cloacas de Rawson	Medio	En ejecución	S/D	S/D



PROVINCIA DE MENDOZA

Se ubica en el centro oeste del país, al borde de la Cordillera de los Andes y limitando con la República de Chile. Posee localización mediterránea y continental. La ciudad capital de Mendoza formó parte de la corriente fundacional originada en el vecino país, y se posiciona como el nodo principal de la red urbana de la histórica región de Cuyo. Los asentamientos humanos se organizan alrededor de los tres oasis de riego –norte, centro y sur– en los cuales se concentra el 95% de la población en menos del 4% del territorio

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

OCCUPACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

Actualmente, Mendoza cuenta con una población de 1.579.651 hab. (el 4,3% de la población nacional), distribuidos el 62,5% en la zona del Gran Mendoza, el 15% en el sur, el 12,5% en la zona este, el 6% en el centro oeste, y sólo el 4% en el noreste. El aprovechamiento del agua de los ríos Mendoza y Tunuyán (en el norte), Diamante, Atuel y, en menor proporción, Malargüe (en el sur) ha permitido conformar oasis que, a pesar de su limitada extensión territorial presentan densidades máximas en las zonas urbanas de alrededor de 300 habitantes/Km². Si bien la población se concentra en los tres oasis de riego ya mencionados, una alta proporción de habitantes de la provincia (el 21,1%) vive en asentamientos rurales, duplicando la media del 10,7% del país.

Esta concentración de la población se corresponde con la presencia de una infraestructura vial, de equipamientos y servicios, que satisface las actividades productivas que se desarrollan en los oasis y las necesidades básicas de la población. En cuanto a la red vial, el Gran Mendoza tiene una posición estratégica tanto para el eje de conexión Atlántico-Pacífico como al norte-sur, que vincula las zonas de mayor concentración de población. En el secano, la escasa población residente debe asumir las deficiencias de la red vial y una fuerte dependencia en materia de equipamiento y de los servicios, en la mayoría de los casos, muy alejados de los centros urbanos.

El gran desequilibrio en la distribución de la población registra, sin embargo, procesos de redistribución en la principal área metropolitana de la provincia, expandiendo el área urbanizada con ocupación de tierras aptas para la agricultura. Entre 1991 y 2001 se agudizó la expulsión demográfica en el departamento Capital, Godoy Cruz alcanzó un nivel de estabilidad y los departamentos de Guaymallén y Las Heras redujeron su ritmo de incremento. Como contrapartida, se observaron cambios en los departamentos de Luján de Cuyo y Maipú, que crecieron mucho en la última década.

El departamento Capital mantuvo su modalidad adquirida de polo expulsor de población contrarrestado por una expansión demográfica de los centros menores del Gran Mendoza, en un contexto de desaceleración del crecimiento urbano entre 1991-2001. Sólo algo más de 160.000 habitantes se sumaron a las ciudades (cuyo número aumentó de 28 a 33). El Índice de variación intercensal (que fuera de 3,5% en 1980-1991) pasó al 1,5%, y la disminución de la población rural se detuvo e incluso registró un leve aumento (5.000 habitantes).

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

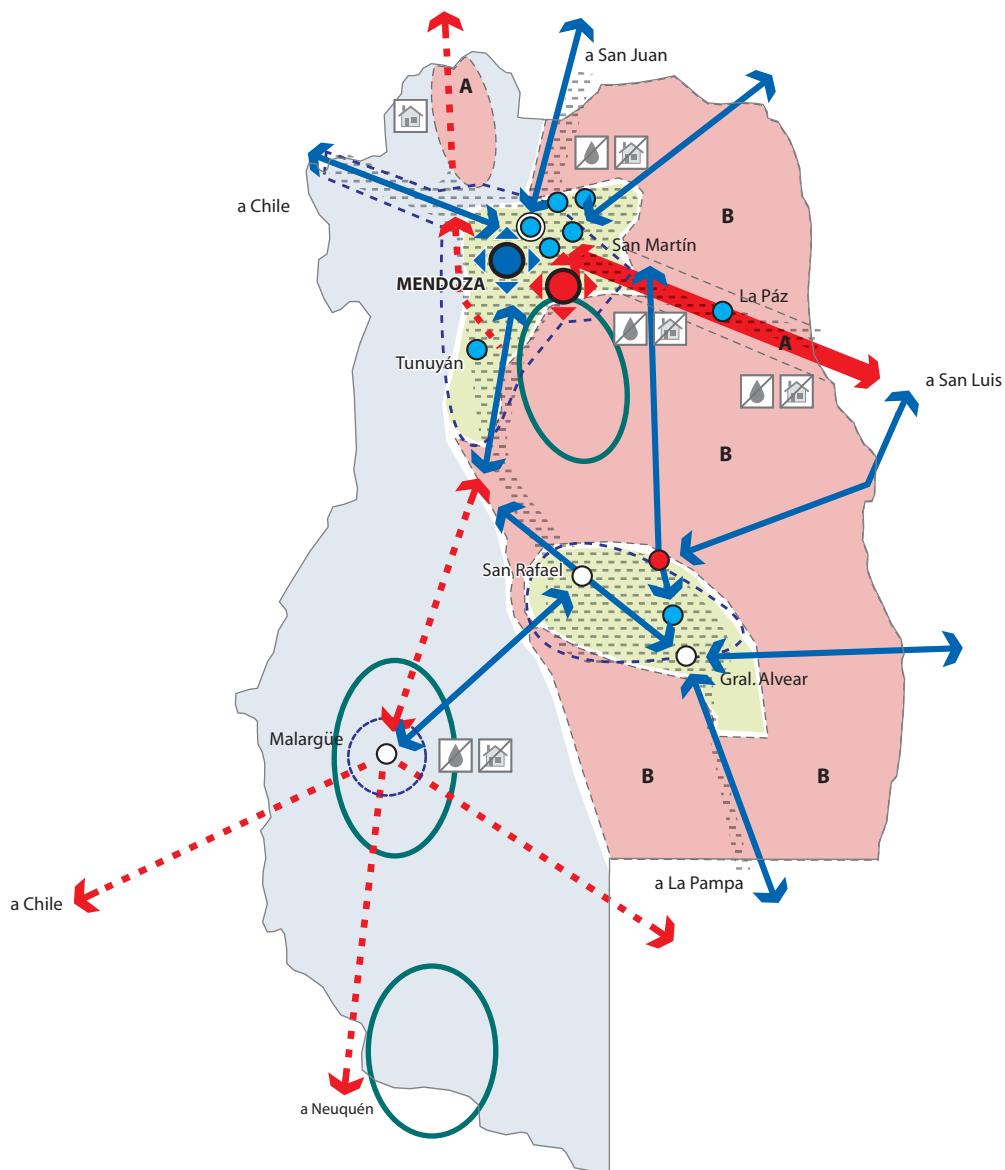
Si bien históricamente la economía se ha apoyado en los pilares básicos de la agro-industria y actividades vinculadas al petróleo, en las últimas décadas han ganado importancia las actividades de servicios –principalmente el turismo–, generándose una estructura que incluye, armoniosamente, a los sectores primario, secundario y terciario.

En los oasis la actividad humana se afirma en el riego sistematizado, bajo el cual se desarrolla la actividad agrícola y la industrialización, concerniente sobre todo a los productos que proporcionan los cultivos de vid, frutas y hortalizas. Analizando las actividades predominantes, la provincia registra un perfil de especialización relacionado con la agricultura y la actividad petrolera, teniendo en cuenta el peso de la mano de obra asalariada según grandes grupos de actividades, igualando la media nacional respecto de la actividad industrial y comercial.

Por otra parte, la economía de subsistencia, tanto en la planicie como en la montaña, está basada especialmente en la actividad ganadera. La hacienda mayor se concentra en las llanuras orientales, especialmente en el centro-este, en el sur y en algunos valles cordilleranos privilegiados. Los principales obstáculos para el desarrollo de esta actividad son el inadecuado régimen de tenencia de la tierra, la escasa infraestructura económica y social y el uso de tecnologías no apropiadas o no desarrolladas. Otras actividades significativas en el secano son la explotación de hidrocarburos, las no metalíferas, rocas de aplicación y petróleo– con diferentes efectos ambientales según los casos.

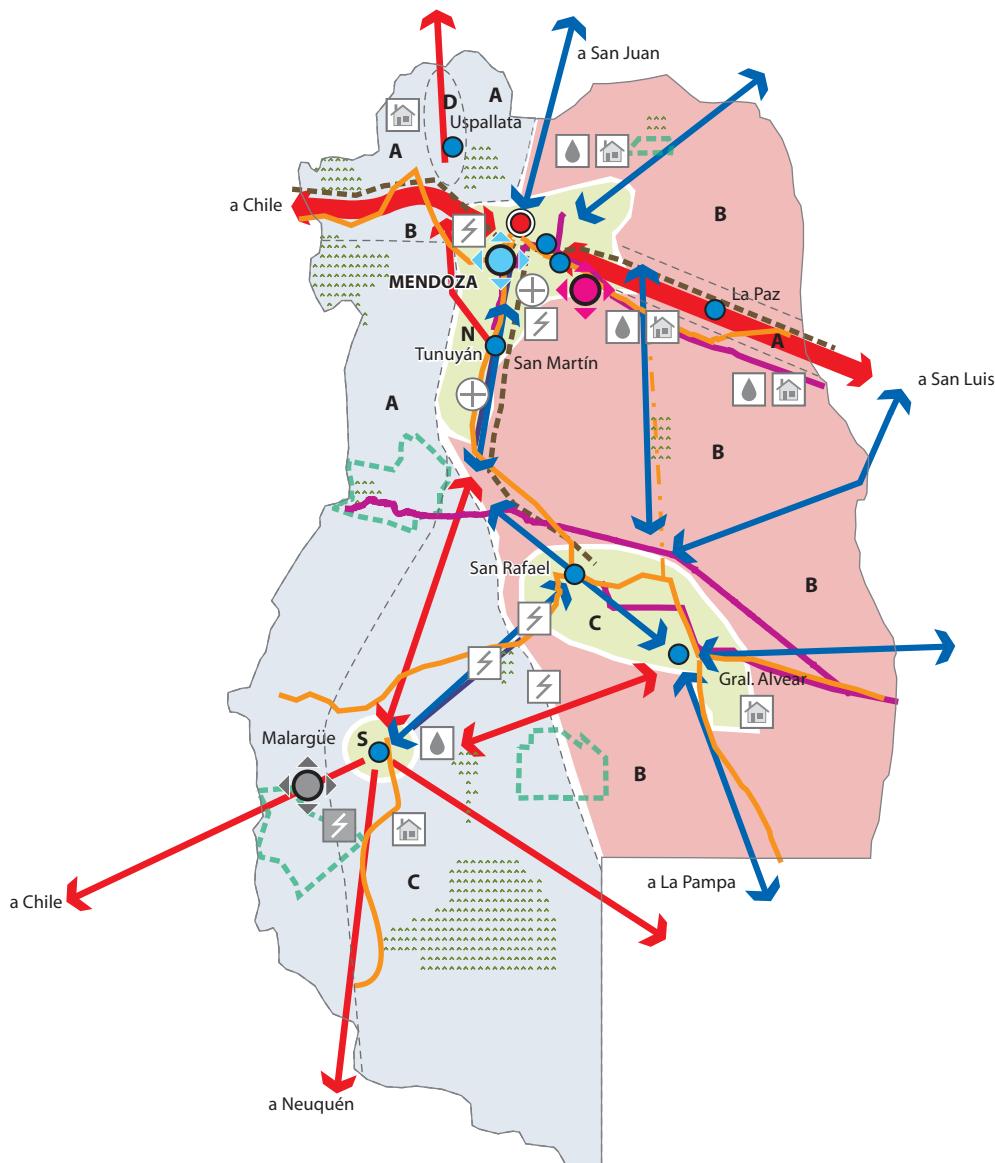
El PBG provincial cayó un 18% en el período 1998-2002, correspondiéndose a idéntico porcentaje en el orden nacional. La recuperación del año 2003 siguió, de la misma manera, a la evolución económica del país en su conjunto. En el año 2005 la provincia retomó su ritmo de crecimiento, alcanzando aproximadamente un 8%.

PROVINCIA DE MENDOZA | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



- | | | | | | |
|--|--|--|---|--|---|
| | Nodo multimodal en crecimiento | | Localidades con más de 50% de su población vulnerable por vivienda deficitaria | | Zona turística consolidada |
| | Nodo multimodal en decrecimiento | | Localidades con más de 40% de su población vulnerable sin acceso a agua potable | | Hidrocarburíferos explotados |
| | Centros urbanos principales y secundarios provinciales | | Alta producción primaria y agroindustrial y alta concentración poblacional | | Área vulnerable |
| | Localidades de más de 2000 hab. con crecimiento 91-01 mayor al 25% | | Áreas de escaso desarrollo económico y producción no diversificada: | | Con infraestructura obsoleta |
| | Localidades de más de 2000 hab. con decrecimiento 91-01 mayor al 25% | | | | Sin infraestructura y población dispersa |
| | Flujos de producción y personas entre zonas | | | | Alta calidad y cantidad de recursos mineros, turísticos, hidroenergéticos, fuentes hídricas e hidrocarburos |
| | Localidades con dificultades para ser alcanzadas por otros mercados | | | | |
| | Capacidad saturada | | | | |

PROVINCIA DE MENDOZA | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



- | | | |
|---|---|---|
| Nodo multimodal a cualificar | Gasoductos | Perfil ganadero. Turístico recreativo. Minero de protección ambiental y científico y de investigación |
| Nodo multimodal a potenciar | Red eléctrica de alta tensión provincial | Perfil turístico recreativo. Área protegida. Minero y de servicios de apoyo al transporte |
| Nodo multimodal a construir | Red eléctrica de alta tensión a construir | Perfil agrícola, ganadero, industrial, urbano, turístico recreativo, forestal y de servicios de apoyo al transporte |
| Área metropolitana | Infraestructura energética | Perfil agrícola, ganadero, industrial y de servicios de apoyo al transporte y a la ganadería |
| Localidades donde se fomentará el crecimiento demográfico | Obras de infraestructura energética proyectadas | AREAS A DESARROLLAR |
| Localidades donde se desalentará el crecimiento demográfico | Infraestructura básica social a construir | B Perfil ganadero |
| Corredores nacionales a mejorar su capacidad y diseño vial | Zonas a desarrollar planes de urbanización y regularización de la tenencia de la tierra | S Perfil agrícola urbano |
| Infraestructura vial a mejorar con pavimentación y/o señalización y obras complementarias | Zonas a desarrollar servicio de agua potable | AREAS A CUALIFICAR |
| Redes con flujos de producción y personas entre zonas | AREAS A POTENCIAR | N Perfil agrícola, industrial, urbano, turístico recreativo y centro de servicios |
| Red de telecomunicaciones y fibra óptica | A Perfil ganadero. Turístico recreativo. Minero de protección ambiental y científico y de investigación | Áreas naturales protegidas proyectadas |
| | B Perfil turístico recreativo y de servicios al transporte | Áreas naturales protegidas |

Las exportaciones analizadas en relación a los grandes rubros indican que las manufacturas de origen agropecuario (MOA) resultaron ser las de mayor importancia en el total del valor exportado, constituido fundamentalmente por vinos y conservas, con una participación del 38,7%. Le siguen combustibles y energía con el 37,5%, productos primarios con el 14,3% y por último las manufacturas de origen industrial que participaron con un 9,4%.

El Gran Mendoza tiene una posición estratégica tanto para el eje de conexión Atlántico-Pacífico como al norte-sur, que vincula las zonas de mayor concentración de población.

En particular se asiste hoy a un proceso de heterogeneización del sistema que marca desigualdades en las posibilidades, tanto de acceso y permanencia en los distintos niveles educativos, como en la cantidad y calidad de los conocimientos que se adquieren en la escuela, marcada por el lugar de residencia y el nivel económico de origen de los alumnos.

Considerando la población de más de 10 años, la provincia de Mendoza presenta un índice de analfabetismo del 3,2%, observándose una disminución importante en las mediciones censales (en 1980 el índice provincial era de 7,3%, y de 4,6% en 1991). Al analizarlo por departamento, los índices más bajos de analfabetismo se ubican en los departamentos del Gran Mendoza, encabezado por Capital y Godoy Cruz (con un 1,3%), Guaymallén (con un 2,2%) y Las Heras (con un 2,3%). Asimismo los departamentos con los índices más altos son los que se encuentran más alejados de la capital, como Malargüe (con un 8,4%), Lavalle (8,2%), Tupungato (6,2%) y Santa Rosa (6%).

SITUACIÓN AMBIENTAL

Sobre un territorio de alta fragilidad, la competencia por el uso del agua surge como uno de los principales conflictos ambientales en la interacción oasis-secano: las áreas deprimidas del desierto ya no reciben aportes hídricos superficiales y los caudales de los ríos se utilizan íntegramente para el riego de la zona cultivada y el consumo de los asentamientos urbanos.

Esa misma competencia se verifica en el uso

del suelo en los oasis, debido al crecimiento urbano en los de alta potencialidad agrícola, sobre todo vitivinícola. Existen zonas con denominación de origen para vinos que están siendo parceladas y destinadas por completo a nuevas urbanizaciones.

Algunos de estos ambientes son fuertemente afectados por el accionar humano y la tendencia es creciente frente a la falta de planificación ambiental. La explotación petrolera y minera, la privatización de tierras, el mal manejo de la ganadería, los incendios y el desarrollo poco sustentable del turismo son los factores más importantes que amenazan el patrimonio natural de Mendoza. La desertificación, la reducción y fragmentación del hábitat llevan a la degradación y la pérdida irreversible de ecosistemas naturales.

En los oasis de riego –entre los cuales el Oasis Norte aparece como el más comprometido– la vida depende del agua y de la calidad de los suelos. Sin embargo, la cantidad de fluido disponible se reduce por diversos factores. Las amenazas en la zona de los oasis de riego son originadas por los fenómenos de granizo y heladas, siendo estas últimas las que generan mayores inconvenientes, dada su incidencia generalizada.

Respecto de las amenazas vinculadas con la presión antrópica, se relacionan con el riesgo de escasez hídrica generado por el aumento de la demanda, la baja eficiencia en el manejo del agua y la contaminación con residuos sólidos urbanos, efluentes domésticos e industriales. En las áreas urbanas uno de los temas más preocupantes es la contaminación atmosférica –por los problemas higiénico-sanitarios que esto genera–, tanto como por la escasez de espacios verdes. Sigue en importancia la producción de residuos sólidos y de efluentes líquidos y cloacales que se vuelcan a los canales de riego o al lecho de los ríos, impactando en los oasis de riego y en los ecosistemas naturales.

Las condiciones geográficas del Gran Mendoza, lo tornan altamente vulnerable frente a la posibilidad y magnitud de ocurrencia de ciertos fenómenos naturales, principalmente el riesgo sísmico y aluvional (este último incrementado por el accionar del hombre sobre un ecosistema sumamente frágil como el piedemonte).

SÍNTESIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

En la provincia es posible distinguir, básicamente, tres ambientes. En ellos se presentan

distintas problemáticas en función de sus condiciones naturales, e inciden sobre los mismos factores climáticos, geomorfológicos y antrópicos intensos a través del tiempo:

- Los ecosistemas naturales con baja densidad poblacional.
- Los oasis de riego, donde se desarrolla la producción agrícola.
- Los ambientes urbanos con alta densidad demográfica.

Los ecosistemas naturales son de gran potencial para el desarrollo de la provincia, pero de gran fragilidad por ser zonas áridas. Los procesos de desertificación y la reducción y fragmentación del hábitat, constituyen los riesgos que, aunque evitables, pueden derivar en la degradación y la pérdida irreversible de estos ecosistemas.

En los departamentos del oeste de la provincia la presencia de recursos de alta calidad de tipo turístico, minero e hidro-energético otorgan grandes potencialidades para el desarrollo, pero demandan inversiones en materia de infraestructura y equipamiento que posibiliten el arraigo de la población y las actividades. El actual déficit en materia de conectividad, vivienda, infraestructura y servicios son factores negativos que coadyuvan a la existencia de extensiones con grandes vacíos humanos, totalmente marginales a los macroprocesos económicos.

Los departamentos del oriente mendocino presentan características semejantes respecto de la débil ocupación territorial y de infraestructura obsoleta o inexistente. La actividad ganadera predominante es de escaso desarrollo y de nula diversificación, no registrando ningún encadenamiento productivo local.

En los oasis de riego se registra la combinación positiva de los factores naturales y el accionar humano, resultado del aprovechamiento del agua de los ríos Mendoza y Tunuyán en el Norte, Diamante, Atuel y en menor proporción Malargüe en el Sur, lo que ha permitido conformar áreas de agricultura intensiva.

En los ambientes urbanos es preocupante el desequilibrio territorial que supone la actual distribución de la población, destacándose la macrocefalia del Gran Mendoza que provoca el agravamiento de problemas ambientales y costos económicos no previstos.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

Como resultado del análisis del Modelo Territorial Actual, se han identificado en el territorio provincial áreas a desarrollar, a potenciar y a cualificar en relación a los atributos con los que cada una cuenta en la actualidad, lo que determina el tipo de intervención que se considera oportuna para promover el desarrollo en cada caso.

• Áreas a desarrollar:

Se trata de aquellas que presentan algunos recursos potenciales y registran actividades con cierto arraigo, si bien requieren un fuerte impulso de inversiones en materia de conectividad, infraestructura de servicios y equipamiento social para su despegue social y productivo:

A. Área de Malargüe, de fuerte perfil turístico, para la que se propone la potenciación de la localidad como nodo de servicio regional, desarrollo de la producción industrial de origen, creación de un parque industrial y delimitación de áreas de desarrollo agrícola previendo su expansión en función de su aptitud natural.

B. Departamentos del Este de la provincia, de actividad ganadera predominante, para la que se propone el apoyo al desarrollo de la ganadería de desierto, fortalecimiento de los servicios de soporte del transporte terrestre y el proyecto de un aeroparque para complementar las actividades económico-ganaderas.

• Áreas a potenciar:

Se trata de aquellas que requieren inversiones para optimizar las actividades ya consolidadas, pero que se desarrollan actualmente de manera deficitaria, entre las cuales se detectan las siguientes:

C. Departamentos del Oeste de la provincia, con un perfil de actividades que

combina las potencialidades de cada zona como la minería, la ganadería, el turismo y la recreación, la actividad científica y de investigación, las áreas protegidas, y las de servicios al transporte.

D. Área del Oasis Sur, con dotación de infraestructura que promueva una mayor diversificación de sus actividades (agrícola-ganadera, industrial-urbana, turística-recreativa, forestal y de servicios de apoyo al transporte).

E. Área de Influencia del Corredor Bioceánico entre el Oasis Norte y el límite con la provincia de San Luis (agrícola-ganadero, industrial y de servicios de apoyo al transporte y la ganadería).

• Áreas a cualificar:

Se trata de las áreas más desarrolladas y diversificadas de la provincia, que abarcan los oasis de riego norte y medio y que requieren de medidas que potencien su desempeño actual.

Se proponen intervenciones de infraestructura y medidas de gestión puntuales que tienen por objeto mejorar la productividad del actual perfil de las actividades del sector agrícola, industrial, turístico-recreativas y de servicios regionales, mediante proyectos tales como la consolidación de la red de agua y desagües, la jerarquización vial, el desarrollo del nodo multimodal Norte relacionado con el aeropuerto, los proyectos de Parque Metropolitano Norte (Las Heras) y Costero Canal Cacique Guaymallén, la consolidación del Parque Industrial Minero Eje Norte, el proyecto de recuperación de áreas ladrilleras (Guaymallén), la potenciación del Eje Turístico Oeste, el plan de manejo de residuos sólidos integrado (actualmente en aplicación) y la creación de una Autoridad de Aplicación del Área Metropolitana.

El **Modelo Territorial Deseado**, que constituye el soporte de las transformaciones que se han de impulsar en el futuro en la provincia se puede sintetizar en las siguientes estrategias:

A. Fortalecimiento del actual sistema de centros y vínculos que organizan el territorio provincial.

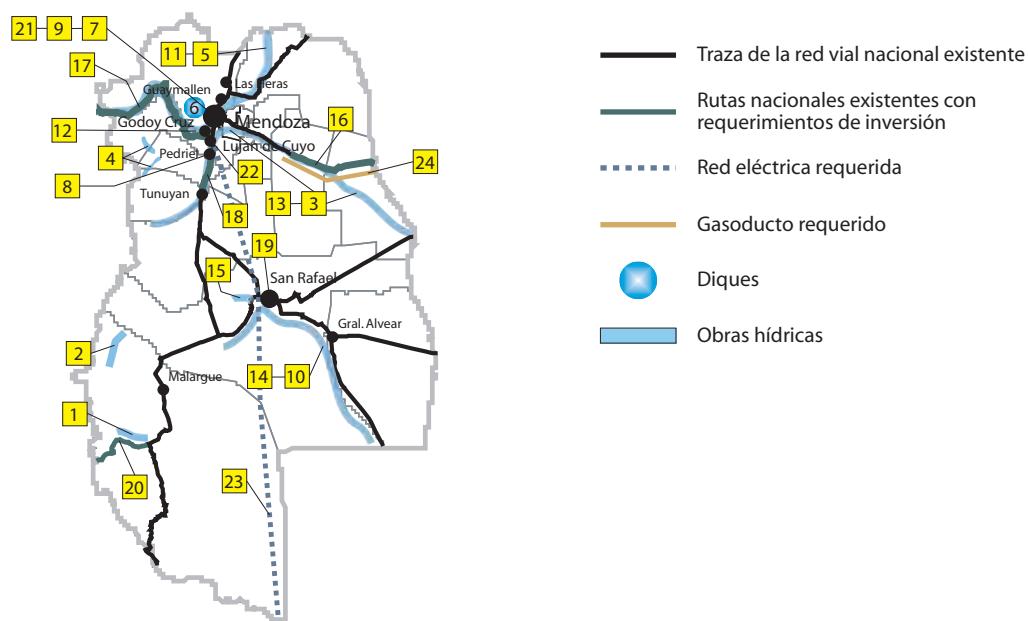
Se proponen intervenciones de infraestructura y medidas de gestión puntuales que tienen por objeto mejorar la productividad del actual perfil de las actividades del sector agrícola, industrial, turístico-recreativas y de servicios regionales. Entre ellas, descentralizar, equilibrar y desarrollar el Secano.

B. Crecimiento de Malargüe como un centro regional de servicios para el suroeste de la provincia, con obras de conexión vial y energética y desenvolvimiento como centro de transporte multimodal.

C. Desarrollo del eje oeste de la provincia con obras de conexión vial complementarias en la dirección norte-sur.

D. Ampliación del Sistema Provincial de Áreas Protegidas incorporando la protección de las reservas de agua dulce y la revalorización del patrimonio natural, como fuente de vida y sustento de la economía.

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



REF.	PROGRAMA / PROYECTO	ESCALA DE IMPACTO	ESTADO	PLAZO	FUENTE FINANCIAMIENTO
1	Aprovechamiento Integral del Río Grande - Proyecto Portezuelo de Viento	Nacional	Licitación / Proyecto Ejecutivo	Largo	Provincia
2	Trasvase de Río Grande al Río Atuel	Regional	Prefactibilidad	Largo	A identificar
3	Aprovechamiento Integral del Río Tunuyán - Proyecto Los Blancos	Nacional	Proyecto Ejecutivo	Largo	A identificar
4	Aprovechamiento Integral Arroyos Santa Clara - Las Tunas	Regional	Prefactibilidad	Medio	Provincia
5	Aprovechamiento Integral del Río Mendoza - Proyecto Cordón del Plata	Nacional	Prefactibilidad	Largo	A identificar
6	Presa Chacras de Coria y Obras Complementarias	Local	Proyecto Ejecutivo	Medio	Nación
7	Solución Integral Aluvional Área Metropolitana y Lavalle	Local	En estudio	Medio	A identificar
8	Solución Integral Aluvional Áreas Pedriel y Agrelo	Local	En estudio	Medio	A identificar
9	Refuncionalización Canal Cacique Guaymallén - Dique Lagunita	Local	En estudio	Medio	A identificar
10	Canal Marginal del Río Atuel - 2º y 3º tramo	Regional	Proyecto Ejecutivo	Corto	Provincia
11	Proyecto Integral de Riego Canales Naciente, Chachingo, Pescara - Río Mendoza	Local	Proyecto Ejecutivo	Corto	A identificar
12	Proyecto Integral Canales Luján Oeste y Luján Sur - Río Mendoza	Local	Proyecto Ejecutivo	Medio	A identificar
13	Impermeabilización Canal Matriz San Martín - Río Tunuyán inferior	Local	Proyecto Ejecutivo	Corto	A identificar
14	Impermeabilización Canal Matriz Nuevo Alvear - Río Atuel	Local	Proyecto Ejecutivo	Corto	A identificar
15	Impermeabilización Canal Socavón Frugoni Marco - Río Diamante	Local	Proyecto Ejecutivo	Corto	A identificar
16	RN 7 - Doble Vía Santa Rosa - Desaguadero	Nacional	En estudio	Medio	Nación
17	Mejora Corredor Andino entre RN 40 y Túnel Internacional	Nacional	En estudio	Largo	Nación
18	RN 40 - Doble Vía Ugarteche - Tunuyán	Nacional	En estudio	Corto	Nación
19	Acceso Norte Ciudad de San Rafael	Regional	Prefactibilidad	Corto	A identificar
20	RN 145 - Paso Internacional Pehuenche - 2º Tramo	Nacional	Proyecto Ejecutivo	Corto	Nación
21	Anillos de Circunvalación N° 1 y N° 2 Gran Mendoza	Regional	Proyecto Ejecutivo	Medio	A identificar
22	Plataforma Logística Luján de Cuyo	Nacional	Factibilidad	Medio	A identificar
23	Línea Eléctrica Comahue - Cuyo	Regional	Proyecto Ejecutivo	Medio	Nación
24	Gasoducto Beazley - La Dormida	Regional	Proyecto Ejecutivo	Corto	Nación
	Complejos Penitenciarios Provinciales IV y V	Local	Proyecto Ejecutivo	Medio	Provincia



PROVINCIA DE SAN LUIS

La provincia de San Luis se emplaza en el centro-oeste de la República Argentina, ocupando una superficie total de 76.748 Km², con un paisaje netamente diferenciado entre la región serrana y la llanura pampeana. Su población alcanza los 367.933 habitantes, distribuida en un 87,22% de población urbana y un 12,78% de población rural

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

OCCUPACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

El poblamiento del territorio de la provincia de San Luis comenzó mucho antes del arribo de los conquistadores españoles: evidencias arqueológicas encontradas en la gruta de Intihuasi hablan de una presencia humana anterior a los 6.000 años a.C. Durante el período colonial, los españoles –quienes dominaron y desplazaron a las poblaciones aborígenes de michilingües, calchaquíes y ranqueles que habitaban en el territorio– comenzaron la ocupación interesados en la explotación de sus recursos naturales: bosques de caldén, quebracho y algarrobo y la fauna rica en guanacos, venados y avestruces, para lo cual contaron con la mano de obra indígena.

Situado en la región árida-semiárida del centro del país, el territorio de la provincia reconoce dos ambientes diferenciados: en la mitad norte predomina el paisaje serrano en coincidencia con las sierras pampeanas, mientras que en la mitad sur se extiende la llanura pampeana. En su franja este se percibe una zona húmeda, que va mutando hacia la franja oeste, donde adopta las características de la Región Cuyana, aunque sin los oasis propios de Mendoza y San Juan. En San Luis los oasis se sitúan en la zona norte, dentro del ámbito de las sierras pampeanas que le otorgan su principal rasgo distintivo: éstas se mimetizan con la franja cuyana lindante con Mendoza y San Juan, conformando una región de características similares que se extiende hasta La Rioja, la cual, con un criterio geopolítico, viene a denominarse como Nuevo Cuyo. La geografía del sur corresponde a

la macroregión pampeana, con características notablemente diferentes, en tanto forma parte de la subregión de la pampa seca, con numerosas lagunas y medanales. Los límites de estas regiones constituyen grandes superficies de contacto que combinan atributos de unas y otras, propias de áreas tipo “bisagra”.

El territorio está atravesado por el sistema de rutas nacionales y provinciales que lo conectan con las provincias vecinas, las cuales confluyen en la ciudad capital, San Luis, próxima a su epicentro geográfico, que con sus 153.322 habitantes concentra el 41,8% de la población provincial. Sobre la RN 7, Autopista de las Serranías Puntanas, que lo cruza en sentido este-oeste, se localiza la ciudad de Villa Mercedes, segunda de la provincia, con un total de 96.785 habitantes. La población de ambas ciudades representa el 76% del total de la provincia, evidenciando una alta concentración, mientras que el resto se distribuye en solo seis ciudades con más de 5.000 habitantes y en pequeños poblados de entre 300 y 1.000 habitantes.

Las características que imprimieron su geografía, clima y proceso de poblamiento, pautaron en el territorio la existencia de tres zonas históricamente diferenciadas: el sur sanluiseño, definido prácticamente desde la RN 7, hasta el límite con la provincia de La Pampa; el noroeste puntano, limitado por la estribación occidental de la Sierra de San Luis, la RN 7, el río Desaguadero Mendoza, La Rioja, San Juan y Córdoba; y la Zona Serrana y Valle del Conlara, que abarca desde la Sierra de San Luis hasta la Sierra de Comechingones.

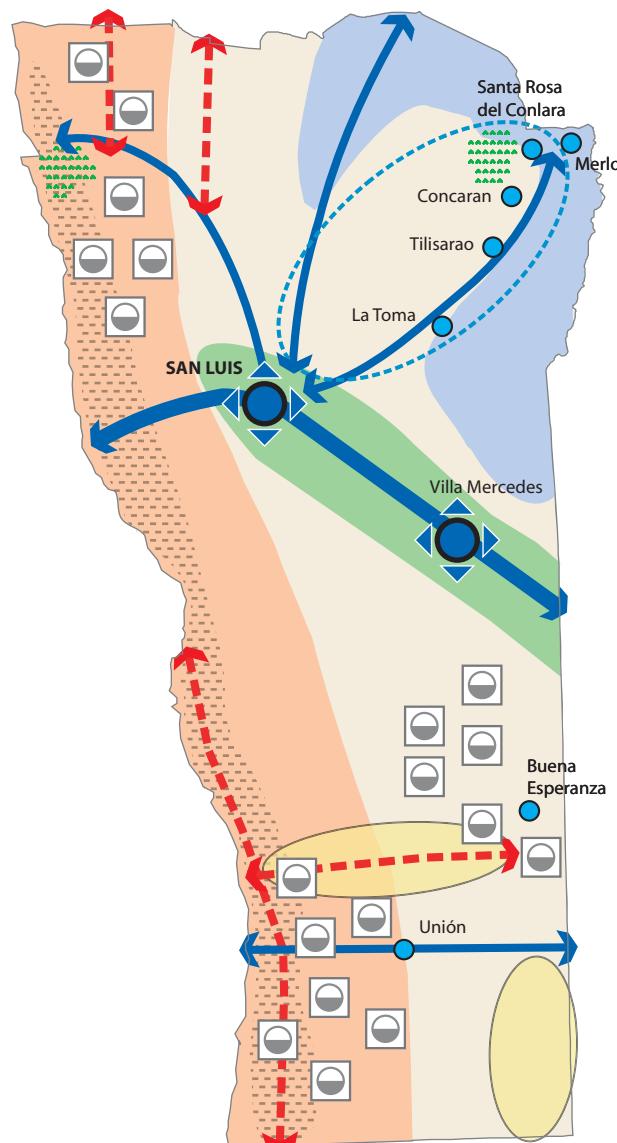
DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

La estructura productiva de la provincia recibió un fuerte impulso a partir del “Acta de Reparación Histórica” referida al desarrollo industrial. Las mayores radicaciones tuvieron lugar en las ciudades de San Luis, Villa Mercedes y Justo Daract, en el corredor transversal de la RN 7. La acción de las nuevas industrias y las políticas activas desplegadas por el gobierno provincial, para afianzar las inversiones promocionadas y convertir a la provincia en un núcleo económico diferenciado, hicieron que el tramo del corredor bioceánico que atraviesa la provincia alcanzara características relevantes. Éste cobra un papel esencial en la política económica provincial, dada su localización privilegiada en el medio del continente, a similar distancia de los dos océanos y como parte del eje de comunicación del Mercosur que vincula Brasil y la región central argentina con Chile, el Pacífico y los puertos Asiáticos.

La estructura productiva de la provincia recibió un fuerte impulso a partir del “Acta de Reparación Histórica” referida al desarrollo industrial.

Con la creación y puesta en marcha de la Zona Franca en Justo Daract y con la construcción de la Plataforma de Actividades Logísticas y Centro de Transferencia de Cargas en Villa Mercedes, el comercio exterior de la provincia tiende a consolidarse.

PROVINCIA DE SAN LUIS | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



- Nodo multimodal con demanda creciente
- Localidades con población en crecimiento
- ← Flujo de cargas y pasajeros
- ↔ Áreas con problemas de conectividad y accesibilidad estratégicas
- Localidades que superan la media provincial en cuanto a población sin acceso a infraestructura de saneamiento
- Necesidad de Infraestructura de apoyo a la producción
- Áreas de potencial valor económico
- Áreas económicas con mayor desarrollo, diversificadas y con industrialización relevante
- Áreas económicas medianamente desarrolladas diversificadas y con industrialización incipiente
- Área con escaso desarrollo económico y producción no diversificada
- Áreas con alto valor paisajístico y ecológico
- Áreas vulnerables

PROVINCIA DE SAN LUIS | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



- | | | | |
|---|---|---|--|
| ● | Localidades a cualificar | ■ | Diques proyectados |
| ● | Localidades a potenciar | ■ | Comunicaciones |
| ● | Localidades a desarrollar | ■ | Proyecto PONEROS SIGLO XXI |
| ←→ | Corredor nacional | | |
| — | Traza de rutas nacionales existentes | | |
| — | Traza de rutas provinciales | | |
| | Proyectos de rutas nacionales a pavimentar | | |
| | Proyecto de rutas provinciales a pavimentar | | |
| | Traza de gasoducto proyectado | | |
| | Traza de la red eléctrica proyectada de 132 KV | | |
| | Traza de la red eléctrica proyectada de media tensión | | |
| — | Traza de acueductos proyectada | | |
| | | □□□ | Áreas de cobertura de proyectos de energía monofilar |
| | | | Región 1 |
| | | □ | Región 2 |
| | | □ | Región 3 |
| | | □ | Región 4 |

La evolución económica de la provincia presenta un marcado contraste con la del resto del país y es, hasta cierto punto, una excepción. El elevado incremento anual del PBG durante 1985 a 1989 coincidió con un retroceso en el conjunto nacional. Esto se explica, en gran medida, por el desarrollo industrial logrado a partir de la implementación del Sistema de Promoción que, a su vez, ha dinamizado y diversificado las exportaciones e importaciones.

La ganadería representa el 75% del valor generado por el sector. Las existencias ganaderas, según el Censo Nacional Agropecuario (año 2002), ascendían a 1,4 millones de cabezas, de las cuales un 89,7% corresponden a ganado bovino. La forma de producción predominante es la cría extensiva.

Las condiciones de suelo y climas muestran buen potencial para el desarrollo de producciones agrícolas, pero existe una fuerte limitación causada por el régimen de lluvias.

Las condiciones de suelo y climas muestran buen potencial para el desarrollo de producciones agrícolas, pero existe una fuerte limitación causada por el régimen de lluvias. La tecnología del agua en la economía provincial es de gran envergadura, se optimizaron las áreas agrícolas y se recuperaron tierras aptas para el cultivo. Desde el año 1983, la provincia pasó de contar con 78 Kilómetros de acueductos a 2510 Kilómetros en el año 2001, con un área de cobertura de 2.500.000 hectáreas destinadas a riego, recreación, ganadería y abastecimiento de población urbana y rural.

En lo que respecta a indicadores sociales, según el censo 2001 el total de Hogares con NBI era del 13%, sexto lugar entre las provincias con valores más bajos. La oferta de trabajo ha crecido luego de la crisis económica: la tasa de empleo durante el segundo semestre del 2004 fue de 44,2%, y en el primer semestre del 2005 fue de 55,5%, dos y tres puntos más alta que la de los 28 aglomerados urbanos del país, respectivamente, y 5 puntos más elevada que el promedio de la región. Actualmente la ciudad capital presenta el índice más bajo de desempleo del país.

Complementando estos rasgos generales, se regionalizan a continuación las característi-

cas socioeconómicas de la provincia, a partir de la cual se han identificado las acciones propuestas para la construcción del Modelo Deseado.

• Región Centro

Integra la subregión de las sierras y pampas altas y está conformada por la fracción norte del departamento La Capital y gran parte del departamento Coronel Pringles, abarcando un área aproximada de 22.370 Km², con una población de 160.000 habitantes y una densidad media de 7,8 hab/Km².

Entre las principales actividades se destacan: fabricación de productos metálicos; envases, máquinas y aparatos eléctricos; motores diesel; electrodomésticos, hilados de lana y algodón, tejidos y acabado de textiles, productos químicos, de limpieza, cosméticos y de sanidad.

Entre las explotaciones mineras más relevantes se distinguen las de cuarzo, mármol ónix y feldespato, encontrándose en el área –especialmente en la localidad de La Toma– las principales plantas procesadoras de minerales, que han implicado fuertes inversiones de parte del sector privado. A fin de fomentar y apoyar el desarrollo minero del área, el gobierno de la provincia ha realizado importantes inversiones en pavimentación de caminos principales, mejoramiento de caminos secundarios y de huellas mineras, electrificación rural y ha apoyado las prospecciones y las explotaciones de los mineros más pequeños.

El turismo es estacional y se desarrolla principalmente en la zona de las Sierras de San Luis.

• Región Sur

La integran los departamentos Dupuy, General Pedernera y la fracción sur de La Capital, que en conjunto ocupan una superficie aproximada de 37.300 Km², con una población de 122.000 habitantes y una densidad media de 4 hab/Km². Las principales localidades son: Villa Mercedes (96.781 habitantes y el segundo aglomerado urbano de la provincia), Justo Daract (9.680 habitantes, la cuarta ciudad), Buena Esperanza (2.531 habitantes), Unión (2.341 habitantes) y Nueva Galia (1199 habitantes).

Es una extensión de la frontera ganadera pampeana y su desarrollo depende de la inversión privada y de la disponibilidad de agua. Cuenta con el 60% del stock

ganadero y con empresas relacionadas con esta cadena de valor (frigoríficos, tambos y curtiembres). Se observa una recuperación de la cría de ovinos para carne destinada a exportación.

La principal limitante en el sector sur-oeste es la carencia de agua superficial por las escasas precipitaciones. Por otra parte, el agua subterránea en algunos sectores es de mala calidad para uso ganadero al presentar altos índices de contenido de arsénico.

• Región del Valle del Conlara

La integran los departamentos Chacabuco, Junín y San Martín, y las localidades de La Punilla (Departamento Pedernera) y La Toma (Dpto Coronel Pringles). Ocupa una superficie aproximada de 8.200 Km², cuenta con 50.700 habitantes y posee una densidad promedio de 5,6 habitantes por Km². Las principales localidades son Merlo (11.157 habitantes, tercer centro urbano y principal centro turístico provincial), Tilisara (5478 habitantes), Santa Rosa del Conlara (4.489 habitantes), Concarán (4530 habitantes) y Naschel (3.157 habitantes).

Se destacan dos conjuntos serranos: las Sierras de San Luis y las de Comechingones, separados por el Valle de Concarán –que es el más largo de Argentina–, cuyos atributos naturales son la base de la creciente actividad turística.

Los emprendimientos agroalimentarios de la zona incluyen establecimientos agrícolas intensivos con actividades en desarrollo y buena dotación de infraestructura. Contiene alrededor de 9% de los establecimientos industriales de la provincia. La cría de caprinos se realiza en las zonas serranas.

• Región Noroeste

Está integrada por los departamentos Belgrano y Ayacucho, que en conjunto ocupan una superficie aproximada de 16.300 Km², con 20.787 habitantes y una densidad promedio de 1,15 habitantes por Km². Las principales localidades son Quines (6128 habitantes), San Francisco del Monte de Oro (3.295 habitantes) y Luján (1.846 habitantes).

En el sector oeste se encuentran varios conjuntos serranos (se destacan las Sierras de Las Quijadas) y en el este, las Sierras de San Luis.

En el pedemonte occidental de la Sierra de San Luis tienen lugar cultivos industriales bajo riego. Se destacan la fruticultura

horticultura, floricultura, productos de contraestación, papa, cebolla y maní. Las áreas de riego –San Francisco, Luján, Leandro Alem, Quines, Candelaria y Los Cajones– suman 10.000 hectáreas.

SITUACIÓN AMBIENTAL

En las últimas décadas en la provincia se ha manifestado un acelerado proceso de agriculturización que ha modelado sucesivos paisajes agrarios con variaciones de forma, tamaño y disposición. No obstante, la aleatoriedad de las lluvias en regiones de estas

características limita la producción de los cultivos, por lo que cobra interés el uso del agua superficial y subterránea para riego.

Se estima un progresivo incremento de explotaciones con riego complementario en las proximidades de Fraga, Quines y la Ciudad de San Luis. El emplazamiento de estos establecimientos próximos a cursos de agua, el nivel de napas freáticas y las características edáficas de los suelos utilizados por este modelo productivo no tradicional (con alta tecnología de insumos y sesgo productivista), lo convierten en un potencial factor de riesgo ambiental.

Otro aspecto muy importante es la frecuencia, intensidad, recurrencia y, en muchas ocasiones, la intencionalidad de los incendios forestales que se producen en la provincia. El conocimiento y las tecnologías tendientes a predecir y evitar los incendios se encuentran en etapas incipientes de desarrollo. Disponer de la información referida a la evolución histórica de los fuegos, estacionalidad y distribución espacial, entre otras características, es imprescindible para desarrollar tecnologías y/o políticas tendientes a mitigar el problema.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

El modelo territorial propuesto surge como resultado del trabajo realizado conjuntamente entre los equipos técnicos provinciales y del gobierno nacional. A efectos metodológicos, se ha propuesto una regionalización del territorio, la cual tiene por objeto definir subespacios que se transformen en unidades homogéneas de ejecución de programas de desarrollo local y regional.

Entre los lineamientos estratégicos comunes en los que se basan las acciones propuestas para cada región, se destacan:

A. Desarrollo equitativo de las regiones para lograr el arraigo de sus habitantes.

Lo que supone alcanzar el crecimiento ordenado de los municipios; fortalecer la competitividad de los asentamientos urbanos en la provincia desarrollando proyectos de urbanización; mejorar la accesibilidad y la infraestructura de servicios para asegurar la inserción regional, promocionar el desarrollo socio-económico de las localidades que tienen influencia regional, etc.

B. Mejorar la competitividad de la economía.

C. Valorizar el patrimonio natural y cultural a través de una gestión integrada y responsable, lo que requiere de la planificación y gestión integrada de los recursos naturales y bienes culturales del territorio y –ante los riesgos ambientales y antrópicos–, de la implementación de estrategias que permitan construir y/o consolidar territorios más seguros.

• Región Centro

La importancia como centro de articulación, el dinamismo político, social y cultural, la calidad del paisaje, la capacidad de innovación y el desarrollo del sector

comercial e industrial son factores que deberían permitirle a San Luis Capital consolidar más aún su actual rol como centro urbano de significativa calidad y competitividad a nivel nacional.

Estos atributos brindan un extraordinario potencial de desarrollo futuro a nivel regional, confiriéndoles capacidad para atraer más inversiones y desarrollar nuevas y diversas actividades productivas, diversificadas e integradas con otros sectores.

• Región Sur

El sector ganadero, que puede ser considerado como modelo a nivel nacional, deberá continuar con la incorporación de tecnología y valor agregado a la cadena de un proceso cada vez más eficiente.

Para potenciar el desarrollo, generar empleo, difundir nuevas alternativas productivas y tecnologías adaptadas al entorno ambiental y productivo de la zona, se implementó el Plan “Pioneros siglo XXI”, consistente en la fundación de una nueva ciudad a 200 Km. de la capital, al sudoeste del departamento Pedernera.

Entre las actividades que se pretenden impulsar se destaca la agricultura, que aplica modernas técnicas de riego (para lo cual es necesario la dotación de agua mediante la construcción del acueducto del este), y la explotación racional de la madera (caldén) para usos de alto valor económico, actividad que debe desarrollarse tomando las medidas necesarias para garantizar la sustentabilidad de este valioso recurso.

• Región del Valle de Conlara

Aparecen nuevas fortalezas y aptitudes locales para el desarrollo, como las que otorga la explotación turística de sus recursos naturales, culturales y paisajísticos en el

ámbito de la Sierra de los Comechingones, aprovechando el excelente “microclima” imperante. La importancia del patrimonio histórico y cultural, ligado a la historia de la colonización provincial, constituye un recurso en base al cual se pueden asentar numerosas iniciativas y propuestas de desarrollo. Es una región en marcha, donde la atención de la provincia está puesta en mejorar la infraestructura y orientar a la población hacia la ampliación de mercados y la diversificación de su producción.

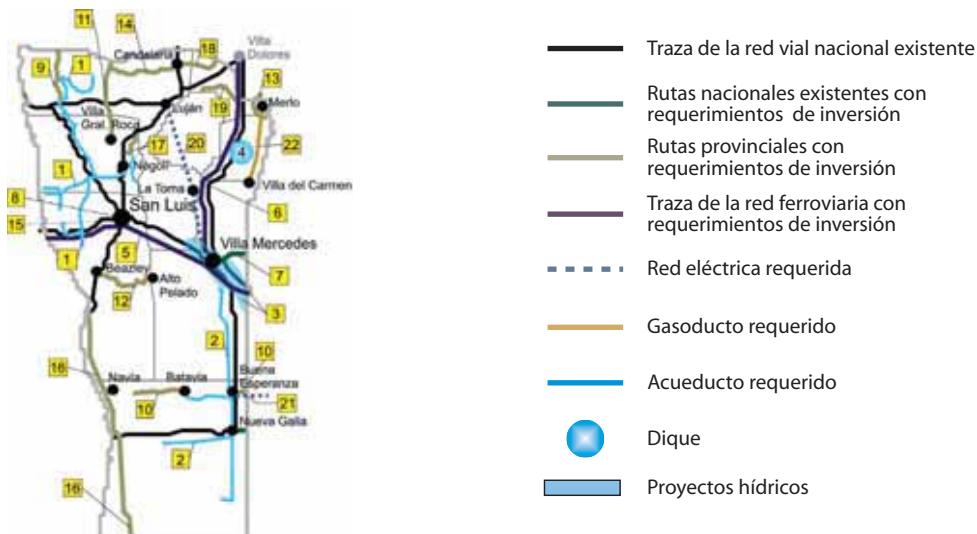
Se ha propuesto una regionalización del territorio, la cual tiene por objeto definir subespacios que se transformen en unidades homogéneas de ejecución de programas de desarrollo local y regional.

• Región Noroeste

Mientras en el sector este las mejores condiciones ambientales y el aporte de tecnología permiten continuar con el desarrollo de la agricultura bajo riego, el turismo y la minería a pequeña escala, en el sector oeste existe un potencial insuficientemente aprovechado. El turismo en la zona del Parque Nacional Las Quijadas, debe ser integrado a través de un corredor con los Parques Nacionales Ischigualasto y Talamapaya, de las vecinas provincias de San Juan y la Rioja, respectivamente.

Se trata de la zona con menor desarrollo agropecuario y donde aún no se registran inversiones considerables. Por esta razón se propone la construcción del acueducto Nogolí.

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



REF.	PROGRAMA / PROYECTO	MONTO ESTIMADO (millones de \$)
1	Acueducto Nogoli (640 Km)	A estimar
	Acueducto San Martín (235 Km)	A estimar
2	Acueducto del este	A estimar
3	Río V - Regulación crecidas y captación de agua por canal	A estimar
4	Dique Comechingones	A estimar
5	FFCC de pasajeros y cargas - Capital Federal -Justo Daract - Villa Mercedes - San Luis - Mendoza - Chile	A estimar
6	FFCC - Capital Federal - Villa Mercedes - Juan Llerena - La Toma - Naschel - Tilisarao - Concaran - Santa Rosa del Conlara - Villa Dolores (Córdoba)	A estimar
7	Autopista RN 8 - Tramo Villa Mercedes - Límite con Córdoba	A estimar
8	Puente sobre intersección RN 146 y RN 147 - acceso a San Luis Capital y multitrocha hasta la rotonda de La Punta por RN 146	A estimar
9	RP 29 a - Ruta de los Dinosaurios - Tramo Las Quijadas - Límite con San Juan	A estimar
10	RP 12 tramos límite con Córdoba -Buena Esperanza y Batavia - Nahuel Mapá	4.758
11	RP 46 tramo Villa General Roca - Límite con La Rioja	74,1
12	RP 11 Caldenadas - Alto Pelado - Zanjitas - Beazley - AU7	A estimar
13	Ruta circunvalación Cerro de Oro - Villa de Merlo (SL) - La Paz - San Javier - RP 14 (Córdoba)	A estimar
14	RP 4 Tramo Candelaria - Balde Escudero - Lafinur	A estimar
15	Tramo Autopista Ruta Nacional 7 - Los Araditos RN 147	A estimar
16	RP 49 Tramos Puente La Horqueta - RN 188 y consolidación RN 188 - límite con La Pampa	A estimar
17	Prolongaciòn RP 45 Toro Negro San Francisco del Monte de Oro	A estimar
18	Prolongaciòn RP 4 El Zapallar - Las Huertas	A estimar
19	RP 5 El Duraznito - Talita	A estimar
	Viviendas Rurales	A estimar
20	LAT 132 KV Lujan La Toma y LAT La Toma Villa Mercedes Compensaciòn	A estimar
21	LAT 132 KV - ET Encadenadas a Buena Esperanza y cerrar anillado con Huinca Renancó (Córdoba)	A estimar
22	Gasoducto RP 1 Merlo - Villa del Carmen	A estimar
	Planta clasificación residuos sólidos urbanos	A estimar



PROVINCIA DE CÓRDOBA

Dada su ubicación geográfica, de carácter central respecto del territorio nacional, la provincia de Córdoba se ve beneficiada por la confluencia de vías de comunicación que conectan distintas regiones del país. La población urbana representa casi el 90% de la población total, muy similar a la media nacional, con una densidad de alrededor de 19 hab/Km², ubicándose 4 puntos por encima de la del promedio país.

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

OCCUPACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

La provincia de Córdoba ha desarrollado una red urbana que cubre la mayor parte del territorio, organizada en una densa malla de centros y vinculaciones de transporte de diverso rango. Esta red se estructura configurando un triángulo central que contiene los principales núcleos urbanos: Gran Córdoba (con Villa C. Paz), Villa María, San Francisco, Río Cuarto, acumulando el 64% de la población urbana total.

Las diversas trazas ferroviarias y el sistema de rutas nacionales que atraviesan la provincia en distintos sentidos, constituyen los ejes sobre los que se asienta el sistema urbano principal:

- 1. Norte – Sur:** RN 9, 36 (coincidente con FFCC Mitre) y 35.
- 2. Noroeste – Este:** RN 60 y RN 9, coincidentes con FFCC Mitre y Belgrano.
- 3. Este – Oeste:** RN 19 y 38, al norte, coincidente con FFCC Belgrano, donde se destacan instalaciones que apoyan el desarrollo turístico de Punilla con la Central Hidráulica del Dique San Roque, Villa Carlos Paz, 1 Estación Transformadora en La Falda y el gasoducto Dean Funes-Parque industrial Cruz del Eje.
- 4. El Eje RN 8 y 7 al sur,** esta última coincidente con FFCC San Martín.
- 5. Noreste – Suroeste:** RN 158 y 8, FFCC Mitre y San Martín, respectivamente.

En los cruces de estos ejes se conforman nodos con importante dotación de infraes-

tructura energética, tales como las centrales térmicas de Córdoba y zona de influencia, San Francisco, Villa María y Río Cuarto, y las centrales hidroeléctricas que aprovechan los recursos hídricos sobre los ríos del Departamento Calamuchita (Río Grande y Río Tercero), y la Central Nuclear de Embalse de Río Tercero.

Si bien el sistema urbano de la provincia es extenso y su cobertura alcanza la mayor parte del territorio, debe mencionarse que se registra una alta concentración de vías o ejes en el nodo central correspondiente al aglomerado de la ciudad de Córdoba. Este se comporta como epicentro de un esquema radial que concentra la mayor demanda de consumo y oferta de servicios, cumpliendo al mismo tiempo la función de distribuidor de estos últimos hacia distintas regiones en desarrollo, dentro y fuera de la provincia.

En lo que respecta a las redes de infraestructura, es de destacar la diferencia entre las vigorosas dotaciones con las que cuenta la ciudad capital respecto de la situación deficitaria de las zonas Norte y Oeste de la provincia, hecho que alimenta la inequidad en cuanto a sus posibilidades de desarrollo. Diferente es el caso de las zonas ubicadas al Este y Sur provincial a las que a pesar de ser deficitarias en materia de servicios, constituyen centros dispersos pero en desarrollo, dada su próspera actividad agropecuaria.

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

La caracterización de la situación socio-productiva de la provincia se realizó a partir del

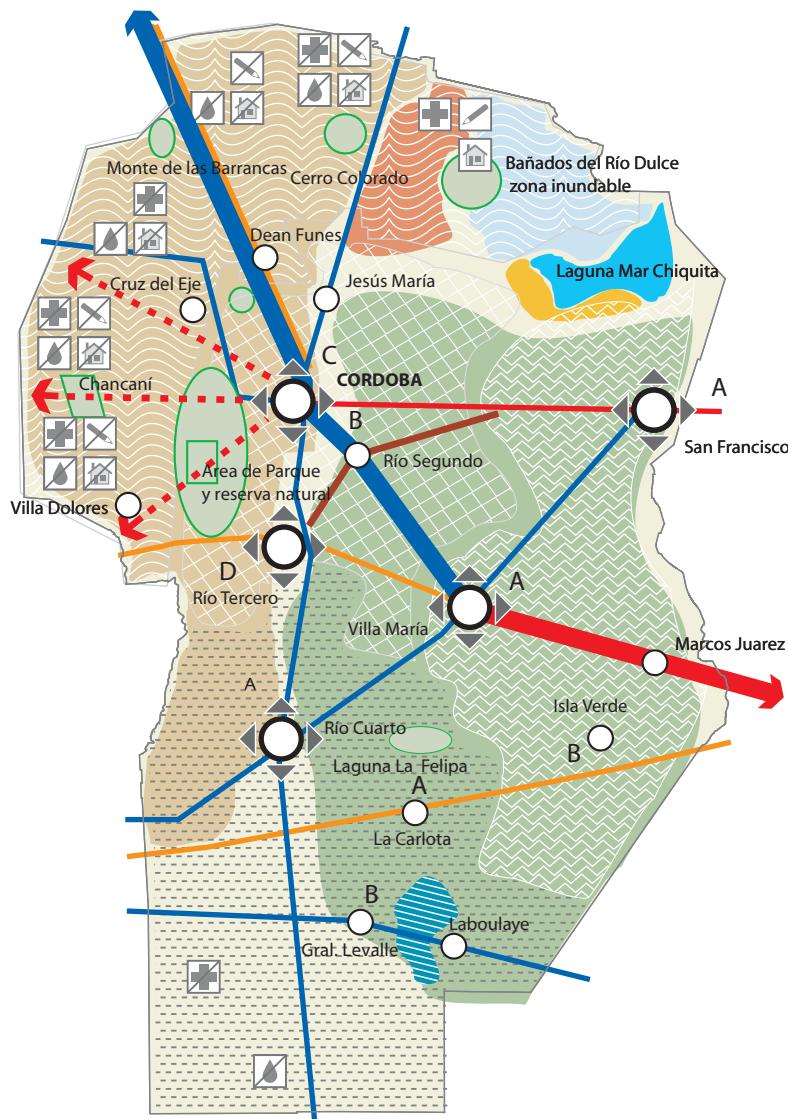
análisis de las distintas comunidades regionales, evaluando respectivamente su nivel de competitividad económica y sus condiciones sociales. La competitividad económica fue categorizada en Alta, Media y Baja (en términos relativos al total provincial), como resultado de la sumatoria de tres componentes: Sector Industrial + Sector Agropecuario + PGB departamental; y la condición social fue categorizada en Alta, Media y Baja, en razón de la sumatoria de seis componentes: Necesidades Básicas Insatisfechas + Índice de Desarrollo Humano + Tasa de Desempleo + Tasa de Crecimiento Anual de la Población + Densidad Poblacional + Acceso a la Infraestructura.

A efectos operativos se delimitaron cuatro grandes zonas de análisis, teniendo en cuenta sus características geográficas, así como las proximidades físicas y culturales de sus comunidades.

- **ZONA I (Norte):** Comprende el departamento de Cruz del Eje, Ischilín, Minas, Pocho, Río Seco, San Alberto, San Javier, Sobremonte y Tulumba.
- **ZONA II (Centro):** Capital, Punilla, Calamuchita, Colón, Río Primero, Río Segundo, Santa María, Tercero Arriba y Totoral.
- **ZONA III (Este):** Gral. San Martín, Marcos Juárez, San Justo y Unión.
- **ZONA IV (Sur):** Gral. Roca, Juárez Celman, Río Cuarto, Pte. Roque Sáenz Peña.

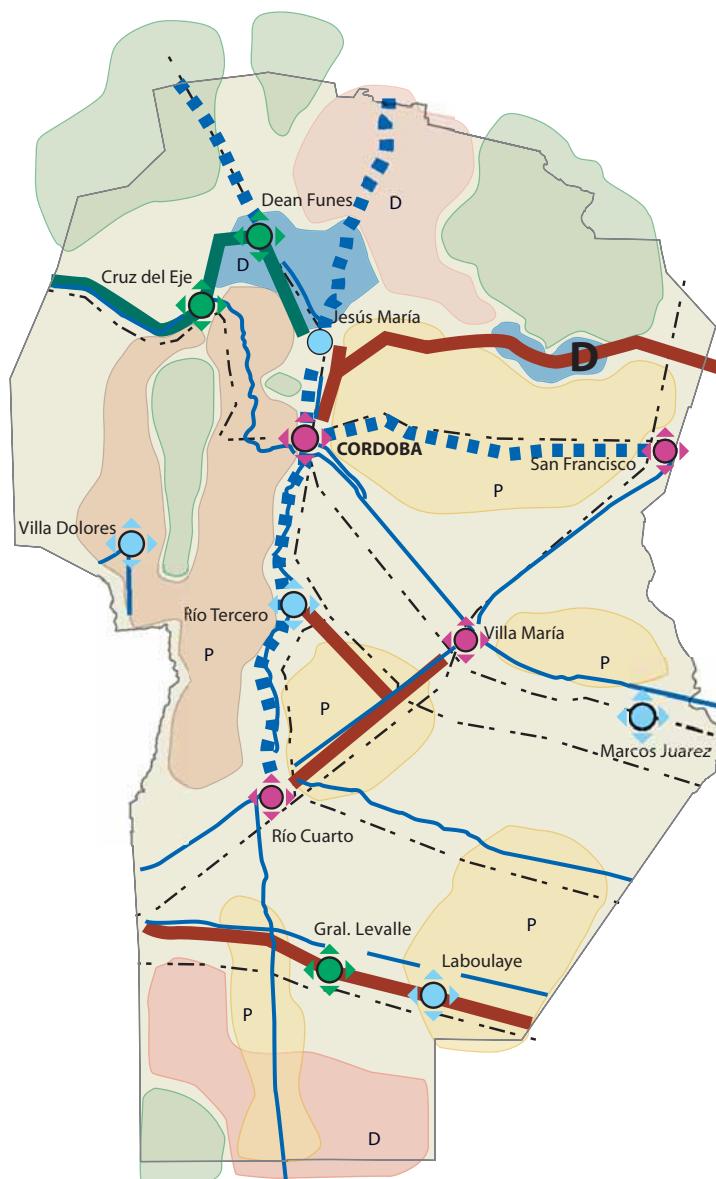
Zona I (Norte): Manifiesta una condición baja de competitividad, a pesar de la promoción

PROVINCIA DE CÓRDOBA | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



	Nodo multimodal		Áreas con problemas de conectividad consideradas estratégicas por la provincia, acceso a mercados chilenos, salida al Océano Pacífico		Zona con situación social media alta y económica alta
	Concentración de redes - vial FFCC, gas, electricidad.		Ejes de vinculación - gas - electricidad -		Zona con situación social media-alta y económico media, diversificación industrial
	Concentración de redes - vial FFCC, gas, electricidad. Saturado		Localidades con dificultades para acceder a centros de salud		Zona con situación social media y económica media
A	Nodo vial y eléctrico		Localidades con dificultades para acceder a centros de educación media a superior		Zona con riesgo potencial de anegamiento
B	Nodo gas y eléctrico		Zonas con vivienda deficitaria o con tenencia irregular de la propiedad		Zona muy apta para la producción agropecuaria. Potencialmente muy favorable para bio combustibles
C	Nodo de concentración, demanda y distribución		Zonas con dificultades para acceder a agua potable		Zona con alta probabilidad de amenaza ambiental erosión, incendios
D	Nodo de generación hidroeléctrica, nuclear		Área de potencial valor turístico		Zona con riesgo potencial de degradación del suelo Extensión de la frontera agropecuaria
	Redes de distribución y transporte - gas - electricidad -		Zona con situación social baja y económica baja, desarrollo escaso		Reservas naturales
	Ejes de vinculación - transporte, vial, FFCC-				
	Ejes de vinculación - transporte, vial, FFCC- Saturado				

PROVINCIA DE CÓRDOBA | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



- Nodo desarrollado
- Nodo a potenciar
- Nodo a potenciar y desarrollar
- Rutas nacionales pavimentadas
- Ferrocarril
- Corredor de producción a potenciar
- Corredor a desarrollar
- Autovía proyectada / propuesta

ÁREAS, CORREDORES Y NUCLEOS URBANOS A POTENCIAR O DESARROLLAR

- | | |
|--|---|
| | Área protegida o reservas |
| | Área de producción a desarrollar |
| | Área turística a desarrollar |
| | Área de producción a potenciar con obras de infraestructura |
| | Área turística a potenciar |

industrial que rige en el área. Posee el 5,67% del total de establecimientos industriales de la provincia, con un valor de producción bajo, caracterizándose su economía como de subsistencia. En términos sociales, esta zona exhibe los niveles de NBI más altos de la provincia.

Zona II (Centro): Un 54,64% de establecimientos industriales se concentran en el área, constituyendo la región económica de mayor jerarquía de la provincia. La capital, con alrededor de 1000 industrias radicadas, es causa principal de la diversificación económica regional, puesto que en ella se concentran la mayor cantidad de servicios financieros, comerciales, legales, entre otros, que asisten a toda la región. En términos de NBI, el índice se encuentra 5 puntos por debajo de la media aunque, considerando las últimas mediciones, los departamentos Capital y Colón no han mostrado una mejora en este indicador.

Es de destacar la diferencia entre las vigorosas dotaciones con las que cuenta la ciudad capital respecto de la situación deficitaria de las zonas Norte y Oeste.

Zona III (Este): El valor de la producción se encuentra en un nivel medio en términos relativos al total provincial y, en cuanto a la presencia de establecimientos industriales, el departamento San Justo es el que registra el mayor número de ellos, y siendo San Francisco la ciudad que concentra la mayor cantidad de los mismos. Gral. San Martín y el departamento de Marcos Juárez son las áreas que siguen en importancia en materia de localización de industrias. Constituye además una de las principales regiones para la explotación agrícola-ganadera de la provincia. Los indicadores sociales muestran una importante mejoría, fundamentalmente en la ciudad de Marcos Juárez.

Zona IV (Sur): Exhibe una condición de competitividad Media-Alta. Existen departamentos como San justo o Río Cuarto que constituyen polos industriales y agrícola-ganaderos muy importantes y en crecimiento, o Juárez Celman, con menor cantidad de industrias, pero con producción de alto valor agregado. La condición social es Media: si bien Río Cuarto cuenta con buen nivel de servicios, la cobertura disminuye en el resto de los departamentos que se incluyen en la

zona. Es una región con un nivel medio de condición de vida (con la excepción de Río Cuarto que en el último período intercensal presentó un aumento de NBI).

MEDIO NATURAL Y SITUACIÓN AMBIENTAL

En lo que respecta al medio natural, la provincia presenta tres regiones diferenciadas: La Región Serrana y Periserrana; la Llanura Oriental y Depresión de Miramar y la Llanura Occidental y Depresión Salina.

La Región Serrana comprende las Sierras Grande, Chica, Norte y Occidentales, que son un importante recurso natural para la provincia por contar con reservas hídricas, forestales, mineras, paisajísticas y culturales. La Llanura Oriental y Depresión de Miramar presenta diferentes ambientes que varían desde pampas loésicas altas hasta depresiones fluvio-lacustres, como el Mar de Ansenaza y su sistema de bañados. La Llanura Occidental y Depresión Salina es una planicie ondulada, encontrándose su área más deprimida cubierta por las Salinas Grandes.

Córdoba posee un riesgo sísmico moderado, principalmente en las líneas de falla de las sierras que sufren microsismos frecuentemente, pero los eventos históricos de consideración varían de grado III a IV (Mercali modificada), pudiendo llegar a episodios intensos (de grado VIII). Se debe mencionar también el riesgo radiactivo, si bien algunos especialistas consideran que la probabilidad de un accidente nuclear en la Central de Embalse es mínima debido al tipo de reactor (CANDU).

Desde el ángulo de los riesgos ambientales por causas naturales y antrópicas se identifican problemas de erosión de distinto origen. La provincia cuenta con casi las dos terceras partes del suelo de tipo loésico con componentes franco-limosos, un tipo de suelo muy apto para la agricultura, pero también muy frágil si no se lo maneja adecuadamente.

Si bien no existen grandes zonas comprometidas por posibles inundaciones –porque se han realizado grandes obras, particularmente en el sur, para evitar que esto suceda–, persisten aún dos sectores con un alto riesgo de inundación: el departamento Roque Sáenz Peña (alrededor de Laboulaye) y Miramar, ubicada en la zona de terraza de la Laguna Mar Chiquita. Los mayores riesgos de incendios forestales y de monte se producen en las áreas de las Sierras Chicas y Sierras Grandes.

Otros riesgos por actividades antrópicas son: los desmontes y la tala indiscriminada de bosques para ampliar la frontera agrícola; el uso indebido de agroquímicos; la caza furtiva de especies endémicas o críticas en su estado poblacional; la depredación de plantas medicinales y aromáticas; la contaminación de cursos de agua por efluentes sin tratamiento, y de suelos por residuos urbanos.

Un comentario especial merece la Gran Córdoba que se ve afectada por diversos problemas en general comunes a todos los grandes asentamientos urbanos. Sus particularidades geomorfológicas y topográficas complican ciertas situaciones de origen climático, especialmente cuando se producen grandes precipitaciones en el área central o la llamada "inversión" atmosférica. Una inadecuada planificación del desarrollo de la ciudad ha llevado a un crecimiento descontrolado de la urbanización, principalmente periférica, que ha afectado drásticamente la permeabilidad y escurrimiento de los suelos por la destrucción de la vegetación. Por otra parte, la contaminación del aire de la ciudad reconoce, como una de sus principales fuentes, la circulación vehicular que se ve potenciada por el insuficiente ancho de calles en la zona céntrica, y la escasez de avenidas.

SÍNTESIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Considerando las cuestiones sociales, económicas, ambientales y el soporte de infraestructura y equipamiento, puede hacerse la siguiente caracterización sintética del territorio provincial:

La zona Noroeste presenta las condiciones socio-productivas de más bajo nivel de la provincia. Un medio natural con alta o media probabilidad de amenaza ambiental (erosión e incendios forestales); la mayor proporción de población con dificultad para acceder a servicios de salud, educación y redes de agua potable, y condiciones habitacionales deficitarias o tenencias irregulares de la propiedad. Asimismo, el área cuenta con escasa conectividad en sentido oeste, hecho que, a pesar de su cercanía, dificulta la salida de sus productos hacia los mercados chilenos y/o del Pacífico.

La zona Central manifiesta la mayor diversificación económica; la situación social es media-alta y posee un soporte físico natural apto para la producción agropecuaria. El área contiene la aglomeración asociada a la ciudad capital; concentra el consumo provincial, siendo a su vez nodo de distribución, y cuenta con

una alta dotación de infraestructura y equipamientos, así como de servicios sociales, gubernamentales, financieros y comerciales.

La zona Este presenta aptitud natural para la agricultura, su actividad económica registra un nivel alto y la condición social es media. Se encuentra atravesada por importantes ejes de transporte que forman parte del corredor bioceánico central, con algunos tra-

mos fundamentales con la capacidad saturada (por ej.: Córdoba-Rosario). No registra situaciones deficitarias en materia de servicios urbanos y vivienda, aunque en el norte de la zona se registran carencias en materia de equipamiento para la salud.

La zona Sur registra condiciones económicas y sociales cercanas al promedio provincial, aunque con una distribución no homogénea

a su interior. El noreste de la zona cuenta con un medio natural apto para la agricultura, pero las condiciones desmejoran hacia el sur-oeste, área esta última que además registra carencias en materia de acceso a los servicios de salud. Por otra parte, debe destacarse en el sur-este (departamento Roque Sáenz Peña) un área con serios problemas de drenaje que involucra a las provincias vecinas de Santa Fe y Buenos Aires.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

En coherencia con el tipo de análisis realizado, el Plan Estratégico Territorial debe asentarse en la consideración de las tres dimensiones que caracterizan el territorio: el componente social, medioambiental y el económico. Esta visión intersectorial y, al mismo tiempo, regionalizada, amparada en las estrategias generales consensuadas entre los equipos de trabajo provinciales y nacionales, permite identificar las políticas específicas e integrales para cada área problema de la provincia.

El Norte y Noroeste Cordobés, que según muestran los datos estadísticos, presenta los mayores problemas sociales, económicos y de acceso a la infraestructura, será objeto de acciones y obras dirigidas preferentemente a desarrollar y potenciar las actividades turísticas. Se identifican, en este marco, tres áreas que requieren una mayor densidad de inversión: una en el entorno de la laguna de Mar Chiquita, otra en el corredor Cruz del Eje-Dean Funes-Villa Tulumba y el corredor Traslasierra.

También se incluye un área de desarrollo productivo bajo control, dada la presión que ejerce el avance agropecuario, al oeste de la Laguna de Mar Chiquita, y varias reservas naturales y áreas protegidas. Como parte de la política de fuerte impulso al noroeste provincial se proponen acciones de potenciación y desarrollo de algunos centros, como los ya mencionados del corredor Dean Funes y Villa Dolores, así como el desarrollo de los ejes de conexión con las regiones de Cuyo, NEA y NOA (RP 28 y 32, y RN 60), lo cual contribuirá a fortalecer la multipolaridad del sistema urbano provincial.

En la zona Central se proponen acciones que tienen que ver con la cualificación de la zona

metropolitana de Gran Córdoba y la potenciación de Río Tercero y Jesús María como áreas urbanas alternativas. Las acciones deberán estar dirigidas a mejorar las condiciones de equidad y competitividad del área de mayor densidad demográfica y diversificación industrial de la provincia. Además, se propone potenciar con mayores inversiones el corredor turístico Sierra Chica y el área de producción central.

En el caso de la zona Oriental se sugieren acciones y emprendimientos que potencien las actividades agropecuarias y su encadenamiento con actividades manufactureras tendientes a la diversificación productiva (por ej.: la producción de bio-combustibles). Respecto del sistema de centros urbanos se promueve la potenciación de Marcos Juárez localizado en el eje de conexión Córdoba-Rosario.

Finalmente en el Sur, se impulsa la actividad productiva con acciones de desarrollo en el sector suroeste, y potenciación en el sector noreste. Se propone la potenciación del eje de la Ruta 7, y el desarrollo de General Lavalle y potenciación de Laboulaye.

Las acciones y proyectos que se consideran fundamentales para el logro de estos objetivos, se agrupan bajo las categorías de estructurales y no estructurales, correspondiendo respectivamente a aquellos que son dirigidos a la obra física y a políticas centradas en aspectos de la gestión y/o financiamiento de actividades.

Respecto de los proyectos no estructurales se impulsa: sostener el superávit fiscal, actividades que promuevan clusters y encadenamientos productivos, fomento de las expon-

taciones, innovación científico-tecnológica, creación de una Secretaría de Planificación para el Desarrollo Integral y medidas de tipo impositivo que favorezcan las actividades industriales y turísticas, entre otros.

Respecto de los proyectos estructurales pueden agruparse en cuatro grandes sectores: energéticos, hídricos, viales y ferroviarios.

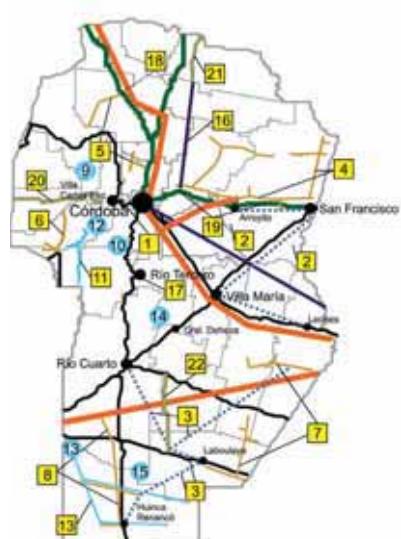
- **En materia energética** se han previsto los Planes I y II. El primero se refiere a la ampliación del Sistema Interconectado Provincial de Energía Eléctrica y el segundo a la Ampliación de la Red de Gas a través de 8 Sistemas de Gasificación, cubriendo con el servicio a numerosas localidades.

- **En materia hídrica**, el Plan Hídrico I contempla la creación de embalses para ampliar la distribución de agua para riego, generar energía y proveer agua potable, además de otros usos con fines económicos y recreativos. El Plan Hídrico II, se refiere a la ejecución de proyectos de acueductos.

- **En materia vial**, se proponen los Planes Viales I y II, uno tendiente a mejorar la accesibilidad entre los centros urbanos y los de producción, y otro tendiente a mejorar la calidad de los caminos rurales y secundarios.

- **En materia ferroviaria**, se prevé el mejoramiento de la conectividad interna y regional con servicios de carga y pasajeros, en el marco del Plan Nacional Ferroviario.

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



- Trazo de la red vial nacional existente
- Rutas nacionales existentes con requerimientos de inversión
- Rutas provinciales con requerimientos de inversión
- Trazo de la red ferroviaria con requerimientos de inversión
- Tendido eléctrico proyectado
- Gasoducto existente
- Gasoducto proyectado
- Diques
- Acueducto proyectado

REF.	PROGRAMA / PROYECTO	ESCALA DE IMPACTO	ESTADO	PLAZO	MONTO ESTIMADO (millones de \$)	FUENTE FINANCIAMIENTO
1	Ampliación del Interconectado Prov. de Energía Eléctrica ¹	Local / Regional	Ampliación	Medio / Largo	S/D	A definir
2	Ampliación del Interconectado Provincial de Energía Eléctrica ²	Local / Regional	Ampliación	Medio / Largo	S/D	A definir
3	Ampliación del Interconectado Provincial de Energía Eléctrica ³	Local / Regional	Ampliación	Medio / Largo	S/D	A definir
4	Ampliación de la Red de Gas: Sistema Cuenca Lechera (RN 19, RP 17, 10 y 1)	Local / Regional	Ampliación	Corto	29,5	A definir
5	Ampliación de la distribución de Gas: Sistema Sierra Chica	Local / Regional	Ampliación	Corto	22	A definir
6	Ampliación de la distribución de Gas: Sistema Traslasierra	Local / Regional	Ampliación	Corto	23	A definir
7	Ampliación de la distrib. de Gas: Sistema Sureste (por Corredores: RN 7 y 8, y RP 4)	Local / Regional	Ampliación	Corto	60	A definir
8	Ampliación de la distrib. de Gas: Sistema Sur (RN 7 y Localidades del sur)	Local / Regional	Ampliación	Corto	30	A definir
9	Dique de Soto para abastecimiento de agua para riego, atenuación de crecidas, y otros	Local	Nuevo	Medio	132	Prosap.
10	Dique de Anizacate para gen. de energía Hidroeléct. y abastecim. de agua potable	Local	Nuevo	Medio / Largo	150	A definir
11	Acueducto Traslasierra (Captación, Planta potabilizadora y Sistema de Bombeo)	Local	Nuevo	Corto	30	A definir
12	Azud Cuesta Blanca - Dique Las Jarillas (Conducción en Túnel para traspase de caudal de Río San Antonio a Las Jarillas)	Local	Nuevo	Medio	S/D	A definir
13	Acueducto Sur, desde la Presa "El Chañar"	Local	Prefactibilidad	Medio	S/D	A definir
14	Dique de Regulación: Cuenca de Las Peñas sur, control de cárcavas, trabajos de sistematización de drenaje en campos y limpieza de canalizaciones existentes.	Local / Regional	Factibilidad	Medio	20	A definir
15	Sistema de Presas de La Amarga, presas para regulación de crecidas en Lagunas del Río V.	Local / Regional	Factibilidad	Medio	S/D	A definir
	Sistema de Red Cloacal Sierra Chica, con Planta de Tratamiento secundario	Local / Regional	Factibilidad	Corto	S/D	A definir
	Sistema de Red Cloacal Punilla Sur, con Planta de Tratamiento terciario	Local / Regional	Factibilidad	Corto	S/D	A definir
	Sistema de Red Cloacal Traslasierra, con Planta de Tratamiento terciario	Local / Regional	Nuevo	Corto	42,7	A definir
16	Reconstrucción del Ramal Ferroviario Río I - Sebastián Servicio Ferroviario Nacional - NCA S.A.	Local / Regional	Ampliación	Medio	70	Nación / Privado
17	Rehabilitación Talleres e Industrias ferroviarias Materfer y Fábrica Río Tercero	Local / Regional	Ampliación	Medio	S/D	Nación
18	Autopistas Norte Cordobés (RN 9 Y 60)	Local / Regional	Propuesta	Medio / Largo	S/D	A definir
19	Autovía "Córdoba - San Francisco" (RN 19)	Local / Regional	Propuesta	Medio / Largo	400	A definir
20	Pavimentación RP 28, camino de montaña a modificar, puentes y túneles, tramo: Tanti - límite con La Rioja (importante corredor de enlace interjurisdiccional E-O)	Local / Regional	Factibilidad	Medio / Largo	288	A definir
21	Pavimentación RP 32, tramo: Las Arrias - Límite con Santiago del Estero	Local / Regional	Nuevo	Corto	88	A definir
22	Pavimentación RP 10, tramo: Las Acequias - General Levalle	Local / Regional	Nuevo	Corto	88	A definir

1. Córdoba / Gran Córdoba, 2. Villa Carlos Paz, Villa Allende, Mendiola.

2. San Francisco - Arroyito, Villa María - San Francisco, Tancacha - General Deheza, Villa María - Leones.

3. Isla Verde - Laboulaye, Río IV - G. Levalle, Laboulaye, Jovita - Huinca Renancó.



PROVINCIA DE SANTA FE

La provincia de Santa Fe forma parte de la Región Centro del país y tiene una ubicación estratégica respecto de los países limítrofes. Con una superficie de 133.007 Km² y una población de poco más de tres millones de habitantes que corresponden, respectivamente, al 3,5% y 8,2% del total nacional. Detenta una densidad de 22,6 hab/Km², notablemente superior al promedio nacional – 13 hab/Km²–

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

OCCUPACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

La provincia presenta un perfil marcadamente urbano, ya que alrededor del 90% de su población se concentra en núcleos de esas características. Existen más de 300 localidades menores a 10.000 habitantes, 5 ciudades con más de 50.000 y dos ciudades altamente pobladas: Santa Fe –capital provincial con 368.668 habitantes y que concentra la actividad administrativa de gobierno–, y Rosario –ciudad con alto nivel de industrialización y cabecera norte del eje fluvial más desarrollado del país, que concentra 908.163 habitantes (ambos, registros del Censo 2001). Según datos del IPEC, la población del Gran Santa Fe alcanza 456.558 habitantes y la del Gran Rosario asciende a 1.164.166 habitantes.

Desde el punto de vista espacial, la población se encuentra desigualmente distribuida, hecho que reflejan claramente las densidades de las regiones norte, centro y sur con 4,3 hab/Km², 20,3 hab/Km² y 62,2 hab/Km², respectivamente.

Durante el último período intercensal (1991/2001), la población provincial creció un 7,2% por debajo del promedio nacional, que se sitúa en un 10,1%. Sin embargo, el análisis de la dinámica poblacional refleja asimetrías similares a las mencionadas en su distribución territorial. Existe un gran número de aglomeraciones, fundamentalmente menores a 2.000 habitantes, que en la última década han decrecido o se mantienen históricamente estables, constituyendo centros expulsores de población. Por el contrario, las

principales ciudades provinciales, en las que es más diversificada la oferta de empleo, se comportan como centros receptores de población, no solo de la propia provincia sino del resto del país y de los países limítrofes.

Cabe considerar que como producto de este fenómeno en las áreas metropolitanas del Gran Rosario y Gran Santa Fe, así como en otras ciudades importantes, se observan índices de pobreza e indigencia que, aunque han decrecido en los últimos años, se mantienen aún elevados. Esto se debe a que la oferta de trabajo ha podido absorber sólo a una parte de la demanda que supone la citada dinámica de desplazamiento poblacional.

En lo que respecta a su medio natural, el territorio provincial es llano con alturas que van desde los 10 a los 125 metros sobre el nivel del mar. En sus 720 kilómetros de longitud norte-sur se manifiesta una variedad de climas entre templados y subtropicales, con ambientes de planicie chaqueña al norte y pampeana al sur. Es de destacar también, la existencia de excelentes acuíferos subterráneos, en especial en el este y en el centro sur.

Esta variedad tiene un correlato en el tipo de producción que se desarrolla en cada región: en términos generales, se puede afirmar que a medida que se avanza en el espacio provincial de norte a sur disminuye la superficie dedicada a la ganadería y el tamaño promedio de los establecimientos, mientras que se produce un aumento en los rendimientos agrícolas de los principales cultivos.

En los suelos de la región norte y noroeste

predominan las pasturas naturales e implantadas que son utilizadas como forrajerías básicas para el desarrollo de la ganadería extensiva. En la región del noreste, adosada al ambiente isleño del río Paraná, se destacan los suelos aptos para los cultivos de algodón, caña de azúcar y arroz. En los suelos arenosos de la región este y sureste, las actividades dominantes son la hortícola, citrícola y

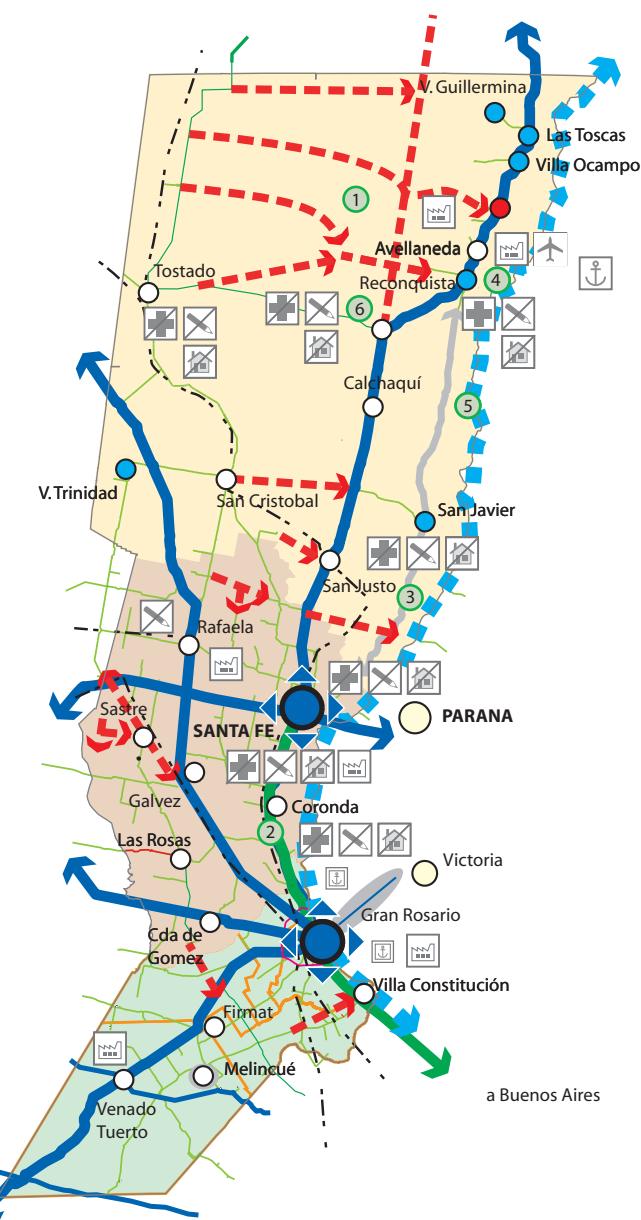
Existe un gran número de aglomeraciones, que en la última década han decrecido o se mantienen históricamente estables, constituyendo centros expulsores de población.

forestal, destacándose en el ambiente isleño, con presencia de suelos muy arenosos e hidromórficos, la práctica en períodos de estío de una eficiente ganadería extensiva con aprovechamiento de forrajes naturales. Por último, en la región centro-sur predominan los suelos con elevados niveles de fertilidad y productividad, aptitud óptima para el desarrollo de una agricultura con excelentes rendimientos y, en muchos lugares, combinada con una actividad láctea muy eficiente.

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

La provincia de Santa Fe forma parte de la región agrícola-ganadera e industrial más importante de la Argentina. Presenta una localización estratégica dentro de la denominada Región Centro y del MERCOSUR, exhibiendo

PROVINCIA DE SANTA FE | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



- Nodo multimodal creciente
- Población en crecimiento
- Población en decrecimiento
- Autopista
- Ruta nacional pavimentada
- Ruta nacional secundaria pavimentada
- Ruta provincial primaria pavimentada
- Puente Rosario Victoria
- Areas con problemas de conectividad

- Hidrovía
- Ferrocarril
- Corredor turístico
- Dificultad acceso a centros de educación
- Parques industriales
- Puertos privados
- Vivienda deficitaria tenencia irregular
- Dificultad acceso a centros de salud

Región Norte
Con escaso desarrollo económico y producción poco diversificada

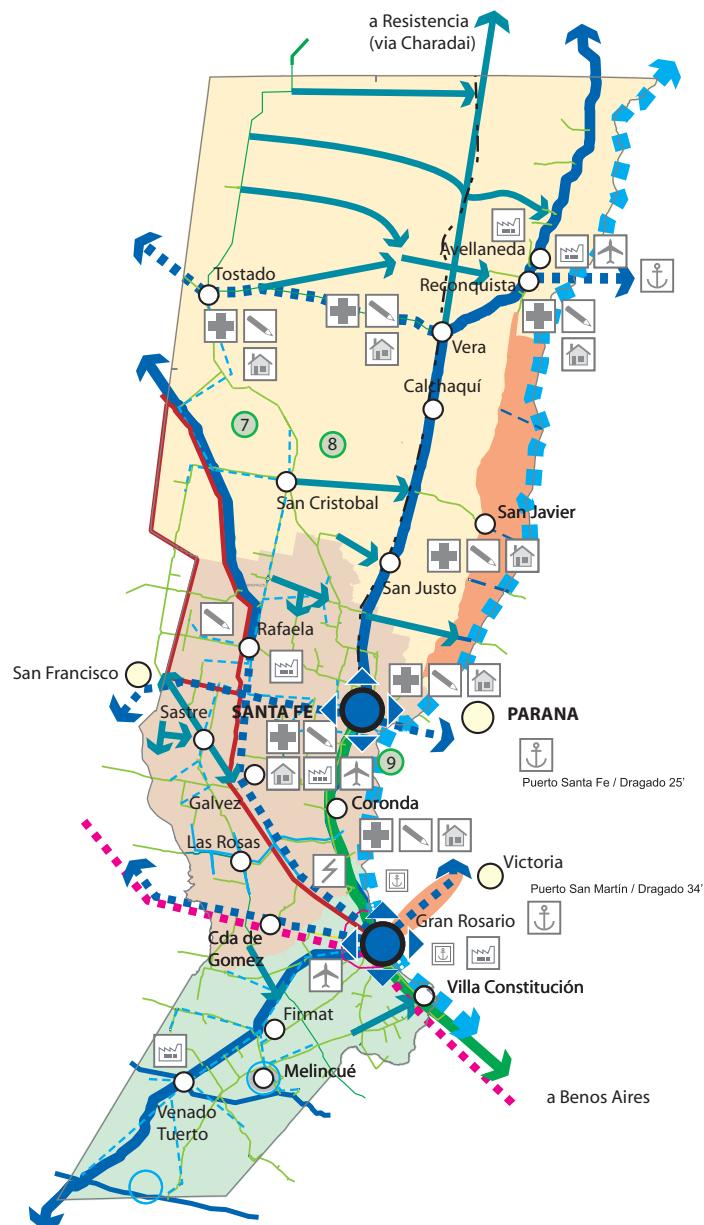
Región Centro
Medianamente desarrollada, producción diversificada y enclaves industriales

Región Sur
Con mayor desarrollo económico importante nivel de diversificación e industrialización relevante

Areas Naturales Provinciales Protegidas

- 1- La Loca
- 2- El Rico
- 3- Cayastá
- 4- Virá Pitá
- 5- Del Medio
- 6- Potrero Lote

PROVINCIA DE SANTA FE | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



Nodo multimodal creciente	Gasoducto a construir	Región Norte Area a desarrollar
Autopista P.E. Aramburu	Aeropuertos	Región Centro Area a potenciar
Ruta nacional pavimentada	Construcción de viviendas	Región Sur Área a cualificar
Corredores a fortalecer	Infraestructura energética a construir Central Timbues	Áreas turísticas a potenciar
Conectividades	Construcción de equipamiento hospitalario	
Ruta provincial primaria pavimentada	Construcción y mejoras de escuelas	
Recuperación FFCC Belgrano Tramo: Santa Fe - Vera - Los Amores	Parques industriales	Áreas Naturales Provinciales Protegidas Proyectadas
Tren de Alta Velocidad	Puertos privados	7- Laguna La Verde 8- Las Vizcacheras 9- Parque Nac. Santafesino "Isla del Paraná"
Hidrovía		Obras hidráulicas (Lagunas La Picasa y Melincué)
Acueducto Centro (en construcción)		
Acueductos Sur y Norte (proyectados)		

una economía diversificada, compleja y altamente exportadora.

El Producto Bruto Provincial representa entre un 7% y un 8% del PBI nacional, mientras que su producto per cápita es, más allá de pequeñas diferencias, cercano al nacional. El sector industrial junto al de la construcción aportan casi el 20% del Producto Bruto Interno provincial la actividad agrícola-ganadera contribuye con el 15% y el sector terciario o de servicios con el 65% restante.

Santa Fe representa alrededor del 20% del área sembrada del país. La provincia es la primera productora de granos oleaginosos, leche y fabricación de maquinarias agrícolas, la segunda de carne vacuna y porcina, miel, muebles de madera y automóviles, y la tercera en la producción de cereales. En cuanto a estos últimos, los mejores rendimientos se obtienen en el sur donde, debido a las condiciones favorables, se cultiva el 70% de los productos agrícolas, siendo los principales cultivos: soja, trigo, maíz, sorgo, girasol, arroz y algodón. En el caso de la soja, los rindes promedios por hectárea son superiores a los alcanzados por Estados Unidos, Brasil, China e India.

Santa Fe representa alrededor del 20% del área sembrada del país. La provincia es la primera productora de granos oleaginosos, leche y fabricación de maquinarias agrícolas, la segunda de carne vacuna y porcina, miel, muebles de madera y automóviles, y la tercera en la producción de cereales.

La ganadería se basa fundamentalmente en la cría de ganado vacuno en forma extensiva en el norte e intensiva en el centro a través del engorde o invernada, representando el stock ganadero provincial más del 12% del total nacional. Asimismo, la cuenca lechera santafesina representa alrededor del 30% del total nacional, constituyendo la región productora más importante de América Latina y el área de asentamiento de las principales industrias procesadoras de lácteos.

En la provincia se localizan alrededor de 12.000 establecimientos industriales. El núcleo

fábril principal se encuentra instalado en el sur, teniendo como gran centro económico productivo a la ciudad de Rosario y toda la zona aledaña. Sobre los puertos del río Paraná se concentran las grandes plantas procesadoras de oleaginosas. También cuenta con destilerías, petroquímicas, papeleras, frigoríficos, industrias livianas, metalmeccánicas, madereras, textiles y plásticas. Se estima que la diversificación de la producción industrial en esta gran área se irá incrementando significativamente en la medida en que continúen las relaciones comerciales con el Mercosur.

En el norte –fundamentalmente en Reconquista y Avellaneda- existen numerosos establecimientos dedicados a la transformación de materias primas agrícolas, donde se procesan aceites, carnes, algodón y azúcar.

En la capital provincial se localizan industrias alimenticias y metalmeccánicas; mientras que la ciudad de Rafaela, ubicada al centro-oeste, constituye un polo importante de desarrollo especializado en lácteos, autopartes y metalmeccánicas.

Respecto a la producción de maquinaria agrícola, la provincia representa el 50% del total nacional, fabricándose tractores, cosechadoras, sembradoras y pulverizadoras, entre otras.

La provincia exhibe una economía con un alto grado de inserción internacional, siendo la segunda exportadora del país y liderando el ranking nacional en aceites vegetales, harinas proteicas y productos lácteos y cárnicos. Gran parte de la producción de granos y aceites del país se canaliza hacia el exterior a través de puertos santafesinos. En cuanto a exportación de manufacturas de origen industrial, se distinguen las correspondientes a material de transporte, máquinas y aparatos, metales comunes y sus manufacturas y productos químicos y petroquímicos.

Si bien los anteriores indicadores sintetizan la dinámica económica de la provincia, su territorio reconoce importantes desequilibrios en lo que respecta a su nivel de desarrollo. Tal como se ha mencionado anteriormente y dada la diversidad de la extensa geografía provincial, coexisten en la misma diversas regiones productivas con su consecuente variedad en términos de indicadores sociales. Tales regiones son:

• Región Norte

Abarca siete departamentos con una superficie correspondiente al 60,3% del total provincial. Se caracteriza por la presencia,

entre otros factores, de tierras poco fértiles para la producción de granos con una actividad predominantemente ganadera extensiva, con escaso desarrollo industrial, déficit de vías de comunicación e infraestructura, importantes superficies con riesgo hídrico y centros urbanos con poca población y muy distantes entre sí.

En términos generales, las redes existentes de infraestructura interurbana son insuficientes para garantizar niveles razonables de conectividad. Los bajos niveles de inversión en infraestructura realizados en el pasado dificultan en la actualidad la formación, en el norte santafesino, de mercados regionales de provisión de bienes y servicios, así como la constitución de un sistema urbano más equilibrado.

Distintos indicadores de naturaleza social muestran a esta región como la más desfavorecida, mientras que a nivel provincial, la población con necesidades básicas insatisfechas (NBI) representa el 14,8% de la población total, en esta extensa región, dicho indicador exhibe un valor considerablemente superior (25,4%).

• Región Central

Abarca cinco departamentos, los que representan el 19% de la superficie de la provincia. Es relativamente rica en recursos naturales y con diversificación productiva. Dado, entre otros, los centros urbanos de importancia que contiene, su densidad de población, y la dotación de infraestructura que posee puede considerarsela como de tipo transicional. En lo que respecta a las condiciones sociales, presenta un indicador de necesidades básicas insatisfechas (NBI) del 12,3%, levemente por debajo de la media provincial que alcanza el 14,8%.

• Región Sur

Está conformada por siete departamentos y exhibe tierras enclavadas en plena Pampa Húmeda con producciones vinculadas estrechamente al comercio internacional. **Su centro es el área metropolitana "Gran Rosario", polo de una importante región industrial que concentra una gran oferta de infraestructura y servicios.** Cabe considerar que la dinámica de crecimiento de la economía del país, asociada a la importancia del puerto de Rosario a nivel nacional, ejercen una presión sobre el medio construido local que se traduce en una fuerte demanda de infraestructuras.

SITUACIÓN AMBIENTAL

Se identifican fundamentalmente dos problemas que afectan a más de una región, ambos asociados a la gestión hídrica.

Por un lado, superan el 40% las localidades provinciales que presentan diferentes grados

de riesgo hídrico: inundaciones de origen pluvial y fluvial. En las últimas décadas se han presentado anegamientos de distintas características y magnitudes. Se trata de una problemática que difiere sustancialmente según las regiones y cuencas provinciales, en la que muchas veces se encuentran involucradas otras provincias, lo que hace que la

definición de problemas y soluciones tenga variados enfoques y alcances.

Por otro lado, gran parte de la provincia, especialmente en su franja oeste, presenta problemas en lo referente a los caudales y estándares de calidad del agua para consumo humano.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

En primer lugar, es pertinente aclarar que tanto los objetivos que en adelante se expresan como el listado de obras que se propone, no tienen en ningún caso carácter excluyente respecto de otras iniciativas. Este criterio responde al reconocimiento de que la propia dinámica de la gestión de gobierno puede priorizar e incorporar constantemente nuevas acciones estratégicas.

Tal como se puntualizó en la síntesis del modelo territorial actual, la provincia de Santa Fe presenta, a pesar de su nivel de desarrollo, desequilibrios regionales de naturaleza social, productiva, de infraestructura, etc. En consecuencia y sintéticamente, la estrategia territorial propuesta a nivel provincial consiste en: desarrollar el Norte, potenciar el Centro y cualificar el Sur.

Para corregir los desequilibrios mencionados y lograr los objetivos planteados por el Plan Estratégico Territorial (PET) y avalados por las autoridades provinciales, se proponen un conjunto de acciones elaboradas en base a una concepción integradora, sustentable y estructurante del territorio, entre las cuales cabe mencionar:

- **Desarrollar la infraestructura básica vinculada a la producción**

Promoviendo los corredores biocáneicos en el Norte, Centro y Sur, mejorando la navegabilidad del Río Paraná mediante la profundización de la Hidrovía Paraná-

Paraguay y el mejoramiento de la infraestructura portuaria y ferroviaria; construyendo nuevos puentes, accesos a puertos y aeropuertos, autovías, autopistas, gasoductos y usinas eléctricas.

- **Promover herramientas de planificación estratégica**

Potenciando el pleno funcionamiento de los organismos existentes y herramientas de nueva creación, destacándose entre los más salientes: Crecenea; Codesul; la Región Centro (Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos); la Región Metropolitana Centro-Litoral; la infraestructura de datos espaciales de Santa Fe (IDESF) y el Plan Estratégico Territorial. Todos estos instrumentos en conjunto se convierten en un marco de gestión para la elaboración de políticas destinadas a la mejora de los procesos de toma de decisiones, tanto públicas como privadas.

- **Promover proyectos estructurales y no estructurales tendientes a corregir los desequilibrios territoriales y mejorar la calidad de vida**

Comunicar transversalmente la provincia, especialmente la región Norte, mediante la construcción y reparación de corredores provinciales con el objeto de brindar mayor accesibilidad a los servicios básicos.

Diversificar las actuales opciones turísticas, para lo cual se proponen: el fortalecimiento y promoción del corredor de la costa, pro-

piciando acciones de cooperación con localidades vecinas de Entre Ríos; la regulación hídrica de la laguna Melincué; la instalación de un casino en esa localidad y en las ciudades de Rosario y Santa Fe; y el Programa de asociación intermunicipal de desarrollo turístico entre Rosario y Victoria (Entre Ríos).

La estrategia territorial propuesta a nivel provincial consiste en: desarrollar el Norte, potenciar el Centro y cualificar el Sur.

Disminuir la probabilidad de ocurrencia de riesgos de origen antrópico mediante la ejecución de medidas estructurales y no estructurales que permitan reducir la vulnerabilidad, promoviendo organismos territoriales para el manejo de las cuencas hídricas que posibiliten consensuar las necesidades, requerimientos e inquietudes con la participación privada y del Estado en sus distintos niveles.

Fortalecer la infraestructura y el equipamiento social, particularmente en la región Norte de la provincia: dotación de escuelas; centros de atención primaria de la salud; hospitales; soluciones habitacionales; acueductos; gas natural, entre otros.

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



-  Puentes con requerimientos
-  Puertos con requerimientos
-  Traza de la red vial nacional existente
-  Rutas nacionales existentes con requerimientos de inversión
-  Rutas provinciales con requerimientos de inversión
-  Traza de la red ferroviaria con requerimientos de inversión
-  Acueducto proyectado
-  Hidrovía
-  Ramal de distribución de gas requerido
-  Estación transformadora

REF.	PROGRAMA / PROYECTO	ESCALA DE IMPACTO	ESTADO	PLAZO	MONTO ESTIMADO (millones de \$)	FUENTE FINANCIAMIENTO
1	Autovías RN 19	Regional	En estudio	Medio	155	Provincia / BIRF
2	Autovías RN 178	Regional	En ejecución	Medio	S/D	Nación / Provincia
3	Autovías RN 33	Regional	En estudio	Medio	S/D	Nación / Provincia
4	Finalización Autopista Rosario - Córdoba	Regional	En ejecución	Medio	1085	Nación
5	Autovía RN 34 Rosario - Sunchales	Regional	En estudio	Medio	S/D	Nación / Privado
6	Plan Circunvalar	Regional	En estudio	Medio	S/D	Nación
7	Profundización Hidrovía	Regional	En ejecución	Largo	S/D	Nación
8	Reconversión Puerto Santa Fe	Regional	En estudio	Medio	S/D	Provincia / Fonplata
9	Conexión Ferro urbanística Reconquista- Goya	Regional	En estudio	Medio	S/D	Nación
10	"Tren alta velocidad" Bs As - Rosario y Córdoba	Regional	En estudio	Medio	3100	Nación
11	Corredor RN 98	Regional	En estudio	Medio	S/D	Nación
12	Corredor RN 95	Regional	En estudio	S/D	S/D	Nación
13	Puente Santo Tomé - Santa Fe	Regional	En estudio	Medio	186	Nación
14	Conexión Ferro vial Paraná -Santa Fe	Regional	En estudio	Medio	S/D	Nación
15	Desarrollo de gasoductos Región Centro	Regional	S/D	Medio	S/D	Nación / Provincia
16	Acueductos:Centro,Norte,Sur	Regional	S/D	Corto	930	Nación / Provincia
17	Construcción de usina eléctrica en Timbúes	Regional	S/D	Medio	1466	Nación
	Ampliación de equipamiento e infraestructura de salud	Regional	S/D	Medio	S/D	Provincia
	Ampliación de equipamiento e infraestructura educativa ¹	Regional	S/D	Medio	S/D	Nación / Provincia
	Plan Federal de viviendas I y II ²	Regional	S/D	Medio	S/D	Nación / Provincia
18	Construcción de corredores transversales provinciales ³	Regional	S/D	Corto	S/D	Provincia
	Creación de parques Laguna la Verde, Las Vizcacheras y Parque Nacional "Isla del Paraná"	Regional	S/D	Corto	S/D	Provincia
	Bajos Submeridionales Fortalecimiento de los comités de cuenca. Regulación Laguna La Piccosa y Melincué	Regional	S/D	Corto	S/D	Nación / Provincia
	Sistema Río Salado, Saladillo y Ludueña	Regional	S/D	Corto	S/D	Nación / Provincia
	Construcción de Casinos en Melincué, Rosario y Santa Fe	Regional	S/D	Corto	S/D	Provincia / Privado

1. (Plan "700 escuelas"). Programa "Yo sí puedo" de alfabetización para los departamentos del norte. Programa "Pera" Electrificación de escuelas rurales.

2. Construcción de vivienda en lotes propios, Plan de auto construcción, Plan de mejoramiento de barrios en grandes ciudades.

3. N° 30-3-20-40-31-32 S-23 S.



PROVINCIA DE ENTRE RÍOS

La provincia de Entre Ríos tiene una superficie de 78.781 Km², una población de 1.158.147 habitantes (84,7% urbana y 15,7% rural) y un crecimiento poblacional del orden del 13,5%, en el último período intercensal. El proceso de integración regional al que asistimos transforma la histórica insularidad del territorio provincial en un potencial para su desarrollo, dado su emplazamiento en el centro de un vigoroso sistema de flujos comerciales a nivel nacional e internacional

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

OCCUPACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

El proceso de poblamiento del territorio es anterior al dominio español. Las comunidades indígenas fueron desplazadas por corrientes migratorias que arribaron desde Santa Fe, Misiones y Buenos Aires. A finales del siglo XIX y principios del XX desembarcaron en la provincia colonos alemanes, suizos, españoles, judíos, italianos, sirios y libaneses atraídos por las grandes extensiones de tierra fértil y el clima templado propicio para la agricultura. Esta combinación de aportes conformó la base poblacional de la provincia, cuyo crecimiento se mantuvo hasta mediados de la década del '40, cuando comenzó la migración hacia centros urbanos industrializados –especialmente Rosario y Buenos Aires– en busca de mejores oportunidades, convirtiéndose en impulsora de población. Esta dinámica se modificó recién hacia la década del '80, cuando la provincia comenzó a integrarse gracias a la construcción de infraestructuras que la conectaron con el resto del país, iniciando un proceso de migración interna de las áreas rurales a las localidades de mayor jerarquía en las costas de los ríos Paraná y Uruguay (que concentran el 85% de la población).

Otro factor determinante lo constituyó el modelo agroexportador nacional, que determinó el emplazamiento de la infraestructura provincial –vial, ferroviaria, aérea– hacia el puerto de Buenos Aires.

La extensa red troncal del ferrocarril que atraviesa la provincia, si bien tuvo un rol

significativo a principios del siglo XX, hoy se encuentra en condiciones deficitarias y es utilizada exclusivamente como corredor de cargas. Sin embargo, este sistema, de gran potencial para la provincia, ha de convertirse en factor determinante para el desarrollo.

En la actualidad existen en el territorio dos configuraciones en torno de los cuales se organiza el sistema de centros urbanos y las áreas rurales. En primer lugar el eje norte-sur de la RN 14, que vincula toda la Mesopotamia con el puerto de Buenos Aires, articulando las ciudades del sector este emplazadas sobre la ribera del Río Uruguay. Y en segundo lugar, el eje este-oeste que componen las RN 12 que continúa en la RP 39 y la RN 18, que conectan las ciudades puerto de Concordia y Concepción del Uruguay con el potencial polo multimodal de la ciudad de Paraná y desde allí a la región central del país.

Esta estructura se ha consolidado en los últimos años al calor del nuevo escenario global y de integración regional. Los ejes mencionados generan una dinámica de flujos de considerable significación que recorre la provincia estableciendo una red de múltiples beneficios, vinculando los centros con mayor desarrollo productivo y poblacional y determinando, a su vez, la existencia de disparidades hacia el interior de la provincia, inequidad que debe ser reparada con políticas públicas activas.

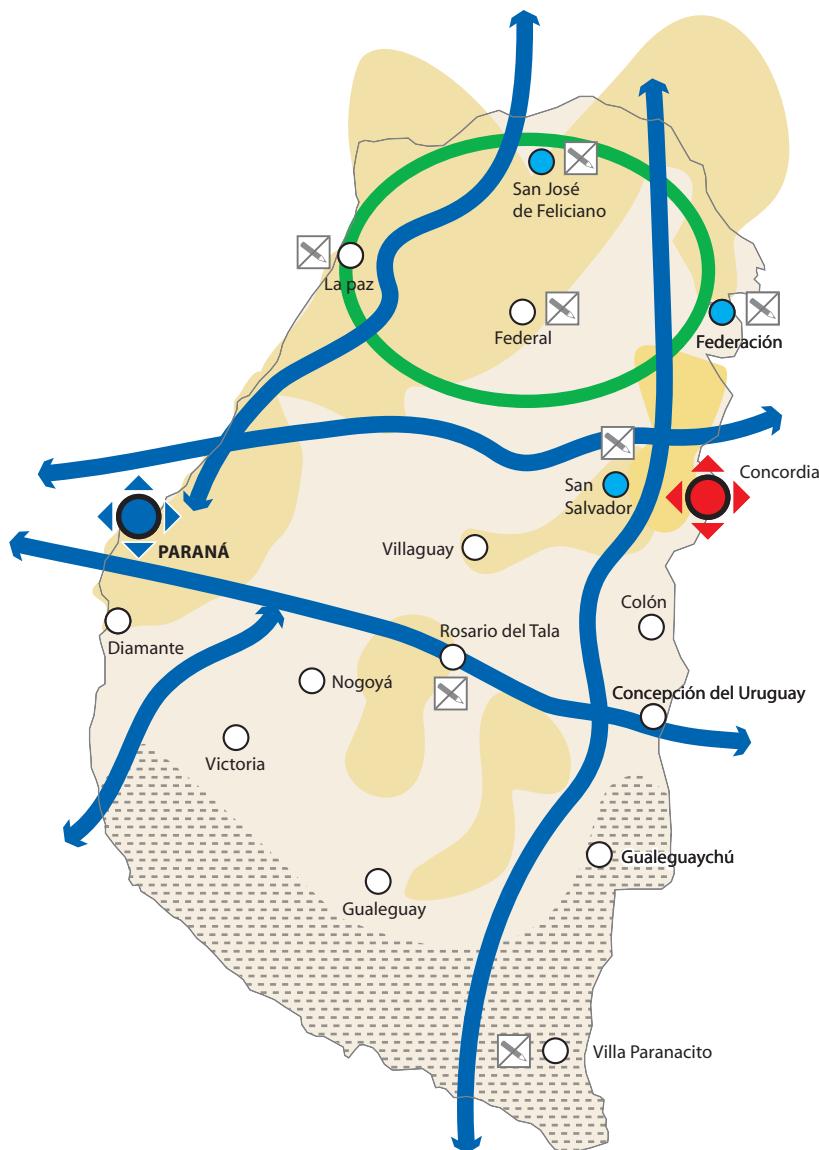
El actual territorio provincial reconoce el siguiente sistema de subregiones y ciudades: la margen del río Uruguay, estructurado por la espina dorsal del MERCOSUR (RN 14), con

"ciudades puerta" (por su condición fronteriza) como Concordia, Gualeguaychú y Colón; la región central, delimitada por las rutas transversales que van de este a oeste, donde se localiza el nodo metropolitano multimodal que conforman las ciudades de Paraná y Santa Fe y un conjunto de ciudades

Los ejes de integración regional norte-sur y este-oeste generan una dinámica de múltiples beneficios para los centros locales, aunque es indispensable una política pública activa para evitar exclusiones y disparidades hacia el interior del territorio entrerriano.

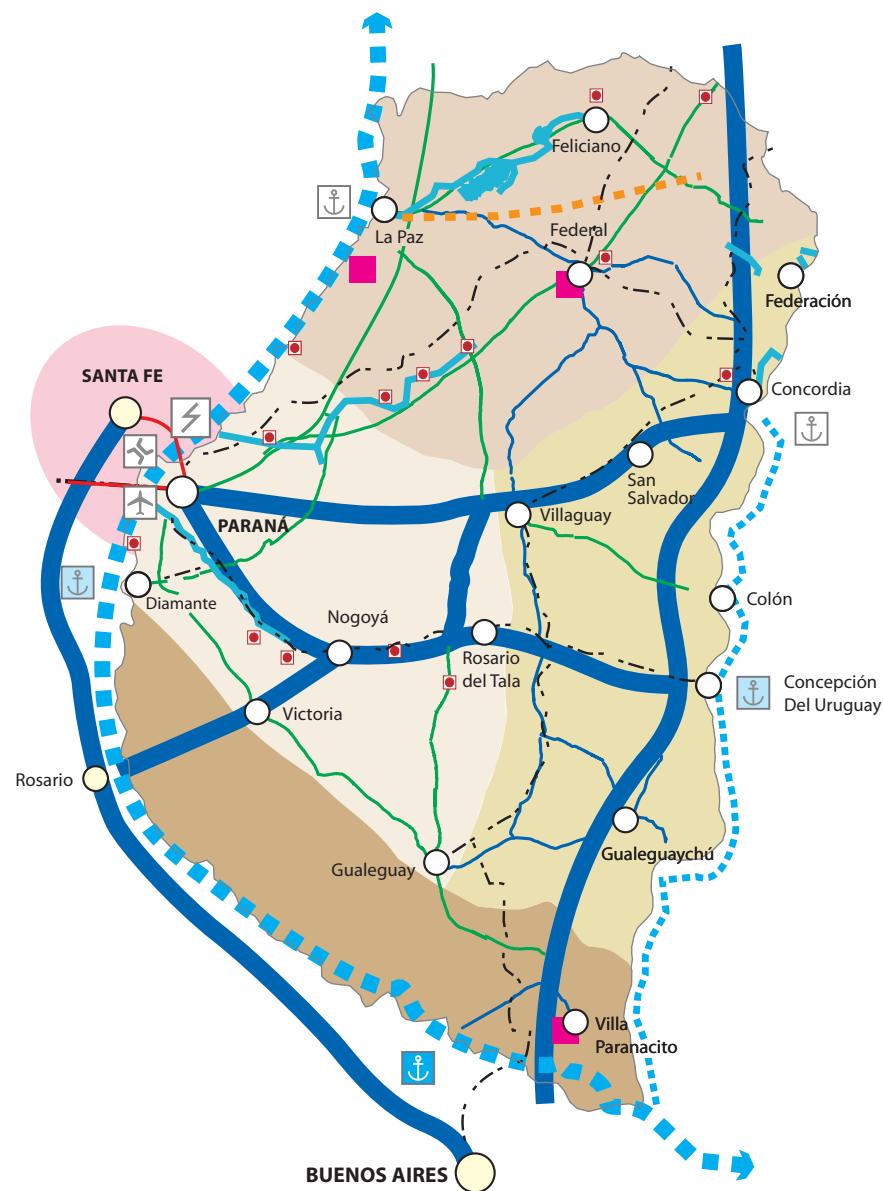
intermedias ligadas a la actividad agrícola y ganadera, potenciales centros de servicios; el eje complementario sobre la margen del Río Paraná, que vincula a la provincia con el noreste argentino y que, a partir de la construcción del puente Rosario-Victoria, la sitúa en una situación de privilegio con el área productiva de mayor crecimiento económico nacional. Excluidas de esta vigorosa dinámica regional, se observan las dos regiones más vulnerables del territorio provincial: el Centro-Norte, compuesta por pequeñas ciudades con potencial para prestar servicios rurales y articuladoras con la provincia de Corrientes; y el Sur-Oeste, zona de islas

PROVINCIA DE ENTRE RÍOS | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



- | | | | |
|--|---|--|--|
| | Nodo multimodal decreciente | | Localidades con menor nivel educativo |
| | Nodo multimodal creciente | | Microregiones |
| | Principales localidades | | Producción económica incompatible con la aptitud del suelo |
| | Centro principal con población en crecimiento | | Alta vulnerabilidad ambiental |
| | Ejes de desarrollo | | |

PROVINCIA DE ENTRE RÍOS | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



- Red arterial principal
- Red colectora primaria
- Red arterial primaria
- Vías férreas
- Hidrovía Río Paraná
- Hidrovía Río Uruguay
- Acueductos
- Cierre norte sistema eléctrico provincial
- Centros de innovación y servicios
- Nueva estación transformadora Paraná
- Puente ferroviario Paraná - Santa Fe
- Aeropuerto de carga de Paraná
- Gas: redes a construir

- | | |
|----------------|---|
| Puertos | |
| ■ | 1- Baranzas: calado 10 pies |
| ■ | 2- Intermedios:
Diamante: calado 26 pies
Concepción del Uruguay: calado 18 pies |
| ■ | 3- Aguas profundas: calado 36 pies |

- | | |
|---------------------------|---|
| Región a potenciar | |
| ■ | 1- Subárea Costa Paraná |
| ■ | 2- Subárea Costa Uruguay |
| ■ | Microregión metropolitana Paraná Santa Fe |

- | | |
|-----------------------------|------------------|
| Región a desarrollar | |
| ■ | 1- Subárea norte |
| ■ | 2- Subárea delta |

y bañados del Delta del río Paraná, con centros cuya mayores posibilidades se asocian a la actividad turística. Estas zonas –extensas reservas naturales, con una biodiversidad extraordinaria– se encuentran marginadas de las tendencias de desarrollo y presentan los peores indicadores socioeconómicos del territorio provincial.

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

La economía provincial se centra fundamentalmente en la producción agropecuaria y en las actividades de origen agroindustrial. Cabe destacar que el 98% de los productos primarios y el 78% de los agroindustriales son de origen alimentario.

Los cultivos agrícolas característicos son el trigo, el maíz, el girasol, el sorgo, el arroz y la soja, con un predominio notable de esta última, que comporta más de un 50% de la superficie cultivada.

En el último quinquenio se han duplicado las exportaciones de productos de origen agropecuario e industrial, con una proporción, en 2005, del orden del 54% de productos primarios, 37% agroindustriales y 9% industriales.

En el último quinquenio se han duplicado las exportaciones de productos de origen agropecuario e industrial, con una proporción, en 2005, del orden del 54% de productos primarios, 37% agroindustriales y 9% industriales.

La organización de estas actividades está teniendo hacia la conformación de cadenas de valor agroalimentarias. Si observamos la evolución del valor agregado (considerado a precios constantes) de actividades como: la metalmecánica, productos químicos y metálicos, servicios al agro, alimento balanceado, se destaca su importante crecimiento acompañando al de la agroindustria. Sin embargo no se ha logrado, todavía, una plena complementación y articulación entre sus actores que los lleve a una dinámica de innovación en productos y servicios, estrategias de comercialización y organización empresaria, fundamentalmente con la inclusión de PyMEs locales.

Los establecimientos industriales se radican, en su mayoría espontáneamente, en los ejidos urbanos. Con el gran impulso de este sector (las altas industriales pasaron de un promedio de 53 industrias por año en el período 1994 - 2004 a 267 en 2005) se acrecienta la posibilidad de generar conflictos ambientales y sociales. Para lograr un desarrollo urbano más equilibrado se promueve con diferentes incentivos la creación de parques industriales. En la actualidad existen 6 parques y 19 áreas industriales que cuentan con leyes específicas de promoción. Los primeros se ubican en las localidades más importantes de la provincia: Paraná, Gualeguaychú, Concepción del Uruguay y Concordia, donde a su vez se concentra la mayor diversificación industrial y las plantas que generan la mayor cantidad de empleo. En las localidades intermedias se asientan fundamentalmente las industrias ligadas a la cadena agropecuaria.

El turismo ha tenido un sostenido crecimiento llevando a la provincia del puesto 9 en materia de “elección de destino turístico” en 2002 al puesto 6 en 2004. Los ríos que abrazan la provincia, su abundante caudal y la belleza de sus paisajes costeros, representan un patrimonio privilegiado y un recurso económico de gran potencial. Paralelamente, la gestión promovida desde los estamentos nacional y provincial ha producido un gran avance en términos de inversión material y especialización de recursos humanos, ampliando la actividad a través de las “microregiones turísticas” que se extienden hacia el interior de la provincia.

El emplazamiento de las actividades económicas de la provincia y las nuevas formas de organización de la producción están estrechamente asociadas a la distribución espacial y a los indicadores sociales de su población. Los departamentos que concentran más población son los de Paraná, Concordia, Gualeguaychú y Uruguay –en los que existe mayor grado de diversificación de la economía– y los de menor población son Ibicuy y Feliciano, al sur y norte respectivamente, de precarias condiciones productivas y economías de subsistencia. Relacionar los datos de crecimiento, densidad poblacional y NBI por departamento, ilustra los desequilibrios del territorio provincial: en el Centro Norte e islas se conjugan zonas rurales despobladas o con población dispersa y ciudades cabeceras que concentran la mayor parte de la población departamental, con una tasa de crecimiento sostenido pero con altos índices de pobreza (por ejemplo: Feliciano con 32,1% NBI; Ceibas con 51,2% NBI y Villa Paranacito con

42,7% NBI); en las costas del Paraná y Uruguay la población se distribuye en pequeñas localidades y juntas de gobierno, con menores tasas promedio de NBI.

SITUACIÓN AMBIENTAL

La provincia presenta una gran variedad de ambientes fisiográficos y una amplia biodiversidad que han permitido, históricamente, el desarrollo de diferentes actividades productivas, conjugándose las características ambientales con las socioculturales de cada región. El actual escenario regional presenta amenazas y oportunidades para el medio ambiente, que, a grandes rasgos, se sintetizan en los siguientes:

- La situación de los montes nativos de la provincia se encuentra en estado crítico. El avance de la frontera agropecuaria —debido, fundamentalmente, al monocultivo de soja— da como resultado la erosión del 35% del suelo entrerriano.
- Casi el 40% de la superficie provincial está sujeta a un proceso de erosión hídrica en diferentes grados, la situación “aguas abajo” de la provincia exige que la problemática de las inundaciones sea considerada como cuestión prioritaria en un marco global de ordenamiento territorial.
- La provincia se encuentra sobre el Acuífero Guarani y posee distintas cuencas subterráneas, actualmente utilizadas para la extracción de aguas termales. Debido a procesos productivos como el del arroz, que suponen un aumento notable del consumo de este recurso, y de la creciente demanda para riego, así como de la contaminación que produce el crecimiento de los núcleos urbanos, resulta fundamental encarar una gestión moderna de los recursos hídricos que establezca lineamientos integradores en sus aspectos físico-científico, social, económico y legal.
- Los ríos Paraná y Uruguay, si bien tienen gran capacidad depuradora por su caudal, son objeto de contaminación debido a que las grandes ciudades de la provincia no poseen plantas de tratamiento de sus efluentes cloacales, arrojándolos en crudo a los ríos; asimismo, a los vertidos industriales en arroyos o cañadas que, al no tener el tratamiento adecuado, producen focos de contaminación significativos.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

La provincia de Entre Ríos aspira a desarrollar su territorio en base a un actualizado diseño de las infraestructuras y a la armonización entre producción y preservación de sus recursos naturales. Asimismo, se promueve consolidar el proceso de integración en la Región Centro, compartido con las provincias de Santa Fe y Córdoba, en la convicción de que la actual dinámica económica tiende a generar territorios abiertos, flexibles y de fronteras difusas, en los que se le asigna un rol protagónico a las ciudades y microregiones asociadas en sistemas solidarios. Sobre esta base conceptual se diseñan los siguientes lineamientos estratégicos:

- 1.** Desarrollo equitativo de regiones y microregiones, a fin de lograr el arraigo de los entrerrianos a sus lugares de origen. Esto supone promover el desarrollo local y microregional, consolidar el actual sistema de ciudades y afianzar su interacción con las áreas rurales.
- 2.** Equilibrio territorial en base al desarrollo de infraestructura y equipamiento social, dotando al territorio de la infraestructura y redes de servicios que se proyecten como soporte del desarrollo. Implementar un sistema integral multimodal de transporte que garantice la conectividad microregional, provincial y nacional, potenciando las vías de comunicación con las que ya cuenta el territorio. Optimizar el sistema de comunicaciones telefónicas e informáticas y proveer el equipamiento que garantice la salud y educación de toda la población.
- 3.** Sustentabilidad territorial y desarrollo de valores culturales, lo cual implica preservar los recursos naturales y el patrimonio cultural provincial, y desplegar políticas activas de prevención de riesgos ambientales de cualquier origen.

El análisis del Modelo Actual del territorio permite identificar los siguientes grandes agrupamientos, como base operativa para

definir las políticas públicas necesarias para alcanzar el Modelo Deseado:

Regiones a desarrollar: Subárea Norte y Subárea Delta

Se propone resolver las problemáticas estructurales que generan su actual condición de subdesarrollo, con el objeto de que la población pueda vivir dignamente en su lugar de origen.

- **Subárea Norte:** Requiere implementar políticas integrales que promuevan la articulación entre localidades y su entorno rural, poniendo énfasis en la capacitación de la población a fin de superar la resignación que la caracteriza. Para ello es necesario en materia de infraestructuras y equipamiento social: consolidar la red de caminos rurales, intransitables durante largos períodos del año; proveer redes de telefonía fija y móvil, energía eléctrica, gas, agua y cloacas y dotar a la región de una adecuada oferta educativa y de servicios de salud, además de brindar a los emprendedores locales información sobre sistemas productivos innovadores.

- **Subárea Delta:** Si bien se observa una dinámica de mayor diversificación económica basada en el turismo y en la recuperación del Puerto de Ibicuy, es necesario superar el histórico aislamiento de la población isleña y la economía de subsistencia que esta geografía les impone, y al mismo tiempo, proteger la biodiversidad característica del ecosistema del Delta del Paraná. Los requerimientos de infraestructura y equipamiento son similares a los de la Subárea Norte.

Regiones a potenciar: Subárea Costa del Paraná y Subárea Costa del Uruguay

Se trata de potenciar sus ventajas comparativas y competitivas en un marco de sustentabilidad ambiental y mejora de la calidad de vida de sus habitantes. La dinámica económica que las caracteriza ha traído aparejados

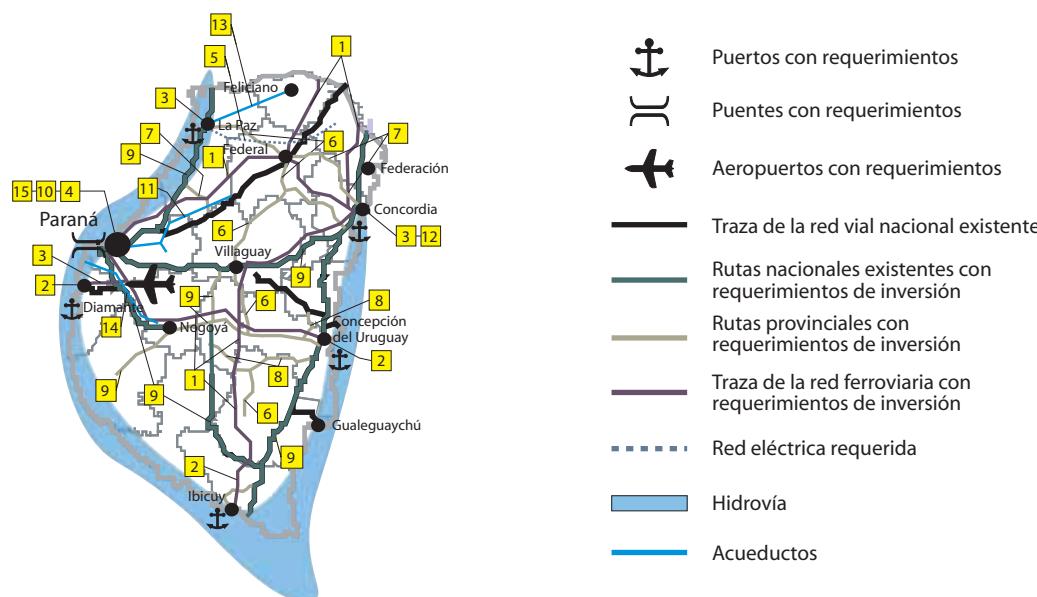
conflictos de saturación de tránsito en los corredores de transporte, y problemas ambientales debidos al crecimiento desordenado de las ciudades y a incompatibilidades de uso del suelo, sobre todo los periurbanos. Las obras de infraestructura que se proponen tienen por objeto optimizar las redes existentes para garantizar su eficiencia en el marco de una prospectiva sostenida de crecimiento de la economía y mitigar los conflictos ambientales emergentes.

La organización de las actividades productivas está tendiendo hacia la conformación de cadenas de valor, fundamentalmente agroalimentarias.

- **Subárea Costa del Paraná:** Cuenta con el más alto grado de capital construido en la provincia, y con la más alta dotación de equipamiento, destacándose en particular la microregión metropolitana de la capital provincial, que a su vez, conforma un nodo de relevancia regional con la ciudad de Santa Fe. Desde el punto de vista de las infraestructuras es necesaria la consolidación de un sistema de autovías compuesto por RN 12 y RN 18, así como la optimización de la red ferroviaria, ambos integrados a los corredores bioceánicos.

- **Subárea Costa del Uruguay:** Tanto las condiciones socioeconómicas como sus amenazas y oportunidades son similares a las descriptas para la Subárea Costa del Paraná. Por este motivo, se prevé la optimización de las redes vial y ferroviaria para potenciar el desarrollo equilibrado del territorio. Cabe consignar que se encuentran en proceso de ejecución parte de las inversiones necesarias en ambos casos.

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



REF.	PROGRAMA / PROYECTO	ESCALA DE IMPACTO	ESTADO	PLAZO	MONTO ESTIMADO (millones de \$)	FUENTE FINANCIAMIENTO
1	Sistema ferroviario multitrocha	Regional	En estudio	Largo	S/D	A determinar
2	Acceso ferroviario a los puertos: Puerto Diamante, Puerto Ibicuy, Puerto de Concepción del Uruguay	Local / Regional	Perfil de programa	Corto	S/D	Nación / Internacional / Provincia
3	Infraestructura portuaria: aumento calado y articulación con puertos barcazeros: La Paz, Concordia	Local / Regional	Requiere factibilidad	Corto / Medio	55,5	S/D
4	Aeropuerto de cargas regional en Paraná	Regional	Idea	Medio	S/D	Nación / Internacional / Provincia
5	Cierre norte del sistema eléctrico provincial	Local	Requiere factibilidad	Medio	28,5	Nación / Internacional / Provincia
6	Infraestructura vial: corredor centroeste ¹	Local	Requiere factibilidad	Medio	240	Nación / Internacional / Provincia
7	integración este - oeste ²	Regional	S/D	S/D	S/D	Nación / Internacional / Provincia
8	Obras para conexión local ³	Local / Regional	S/D	S/D	S/D	Nación / Internacional / Provincia
9	Sistema de autopistas regionales: RN 18, RN 12 y RP 39 hasta RN 14; RP 26, RP 6	Regional	Requiere factibilidad	Largo / Medio	S/D	Nación / Internacional / Provincia
10	Puente ferroviario Paraná - Santa Fe	S/D	Idea	Largo / Medio	S/D	S/D
11	Acueductos a partir del Río Paraná I	Local	Anteproyecto	Medio	54	S/D
12	Acueducto a partir del Embalse de Salto Grande	Local	Anteproyecto	Medio	S/D	S/D
13	Acueductos a partir del Río Paraná II	Local	Idea	Medio	210	S/D
14	Acueducto Diamante - Hernandarias	Local	En estudio	Medio	S/D	S/D
	Conexión de localidades al gasoducto troncal entrerriano y al gasoducto transportador del Mercosur	Local	S/D	Corto / Medio	S/D	S/D
15	ET de 500 a 132 kw y obras complementarias en la ciudad de Paraná	Regional	Requiere factibilidad	Corto	68,7	S/D
	Construcción de Centros de formación y capacitación profesional y docente	Local	Idea	Largo	S/D	S/D
	Polos oleo energéticos	Local	Idea	Largo	S/D	S/D

1. Integrado por los tramos Ruta 5 - La Paz - Federal (78 km); Ruta 20 - Tramos: Ruta 22 - Villaguay (92 km) y Villaguay - Basavilbaso (60 km); Ruta 51 Tramo Urdinarrain - Larroque (45 km).

2. Con los tramos Brovill - Ruta 12 (45 km); Ruta 5, Federal - Ruta 28, Los Charruas (80 km), San Salvador - Ruta 20 Sauce de Luna (95 km), Ruta 19 - Tramo Urdinarrain - Ruta 6 (50 km).

3. Ruta 28 - Tramo Feliciano - Rio Guayquiraró (22 km), Nogoyá (65 km) - Ruta 18 (65 km), Ruta 23 - Villa Elisa-Caseros (65 km), Ruta 45 tramo Ruta 12 - Puerto Ibicuy (25 km), Ruta A08 - Ruta 12 - Villa Paranacito (23 km).



PROVINCIA DE BUENOS AIRES

La provincia de Buenos Aires se encuentra ubicada en la región pampeana de la República Argentina, con una superficie de 307.751 Km², equivalente al 8,1% del territorio nacional. Su población y su participación en el producto bruto geográfico equivalen, aproximadamente, a un tercio de los totales del país

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

OCCUPACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

La estructura territorial de la provincia es heredera del modelo agroexportador que se delineó en nuestro país a principios del siglo XIX, y que se consolidó definitivamente a principios del siglo XX, producto de la primacía de los intereses de los sectores agrícola-ganaderos de la pampa húmeda, que concentraban su poder en base al control del Puerto de Buenos Aires. Este último se constituyó en la puerta de acceso y salida de los productos que se importan y exportan desde y hacia Europa, lo que es acompañado por un relevante flujo de inversión externa dirigido a construir infraestructuras que permitan este intercambio. Es así como con capitales provenientes fundamentalmente de Gran Bretaña se ejecuta la red ferroviaria nacional, con origen en las zonas productoras de materia prima y destino en el puerto de Buenos Aires, la cual tuvo, en el territorio de la provincia, una amplia cobertura asociada a la necesidad de tener llegada a las microregiones de producción de carnes y cereales. Esta dinámica sienta las bases de un modelo territorial que tiene a la Ciudad de Buenos Aires como epicentro de los procesos de desarrollo que se suceden en el país y que —dadas las ventajas competitivas de la aglomeración—, no ha sido significativamente alterado con los subsiguientes modelos económicos de sustitución de importaciones y apertura a los mercados internacionales.

Como resultado de este modelo, Buenos Aires se constituyó en el nodo multimodal en el que converge el sistema de infraestructuras de todo el país, cuyo carácter radiocéntrico

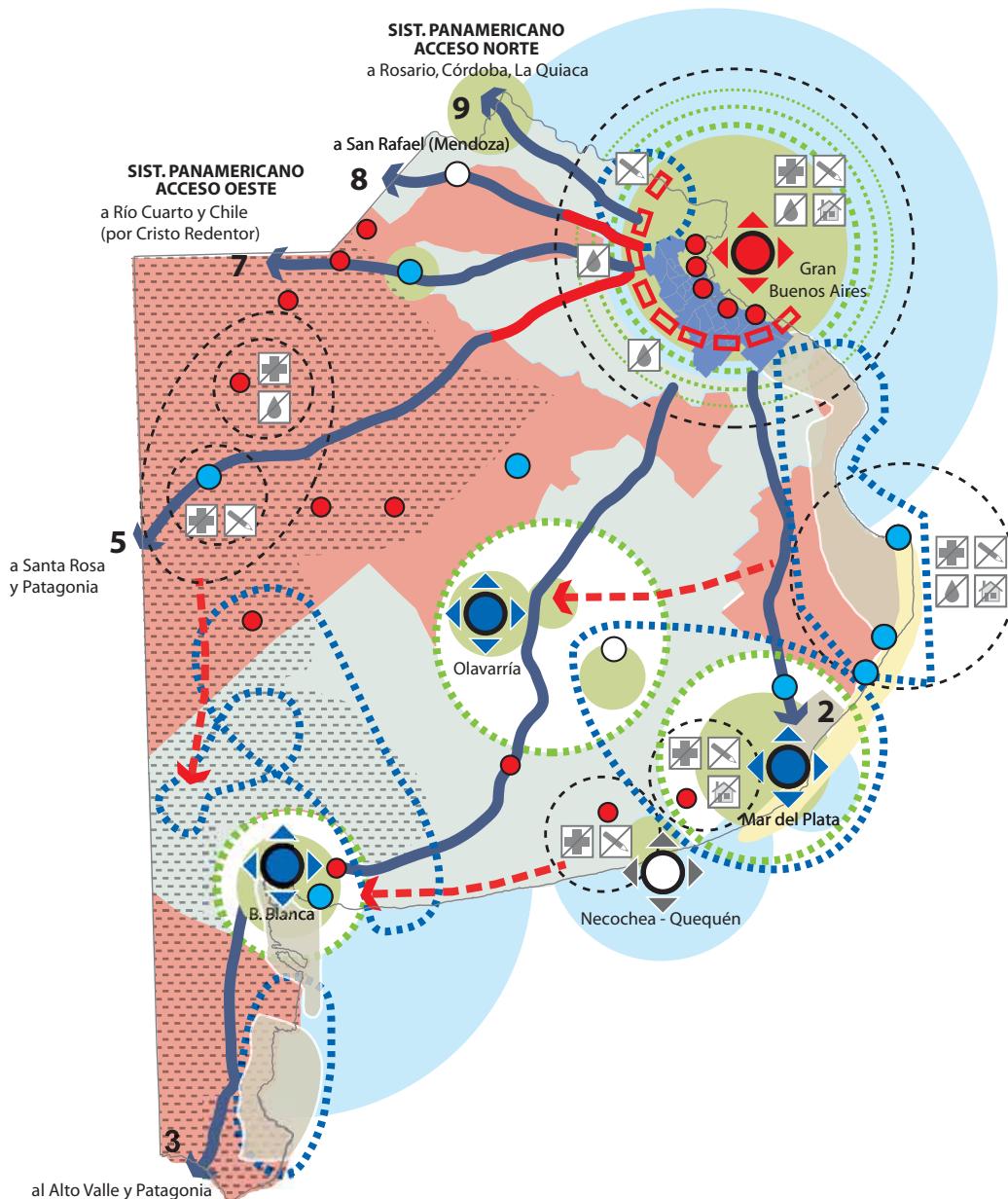
hace que gran parte de la provincia se comporte como “servidumbre de paso” hacia el resto del territorio nacional. Con esta impronta básica, se desarrolla sobre la planicie pampeana predominante en el territorio un sistema de centros y redes de infraestructura y servicios que son representativos del más alto grado de acumulación de capital construido en todo el país, y que reconoce dos rasgos fundamentales. Por una parte, vinculando el eje fluvial industrial que se extiende desde el Río de la Plata hasta Santa Fe con la Pampa Ondulada, se sitúa el área más densificada de la provincia, después del conurbano bonaerense, con condiciones ambientales sumamente favorables. Está atravesada por los principales corredores viales, ferroviarios y fluviales del país, que alimentan el flujo de bienes y personas en dirección noroeste. Y por otra, se destaca la situación netamente diferenciada entre la conurbación de Buenos Aires-La Plata —que concentra cerca de 13.000.000 de habitantes— y el interior provincial, donde la mayoría de las ciudades no superan los 50.000 habitantes, a excepción de las ciudades de Mar del Plata y Bahía Blanca, con 541.733 y 274.509 habitantes respectivamente.

El sistema de centros de la provincia de Buenos Aires se estructura en una serie de subsistemas, que se identifican a partir de su vocación dentro de la actual dinámica de integración regional. Estos son: A. las ciudades con posición privilegiada en el corredor central del Mercosur; B. la ciudades del litoral bonaerense, con posición en el Corredor Bioceánico Patagónico y C. las ciudades del corredor de la RN 226.

Las primeras ciudades con posición privilegiada en el corredor central del MERCOSUR son las favorecidas por su posición geográfica, ligada a la principal ruta de intercambios regionales. Dentro de este grupo se encuentran las ciudades del frente fluvial, conformado por un conjunto de concentraciones urbanas con funciones portuarias, industriales y de servicios, y espacios intersticiales de actividades agropecuarias intensivas. Su desarrollo reciente tiende a configurar un aglomerado continuo que presenta el más alto grado de dotación de infraestructuras, diversificación económica y concentración demográfica del país. Dentro del mismo se distinguen, por su especialización, ciudades industriales y portuarias (San Nicolás, Zárate y Campana); centros frutihortícolas intensivos (San Nicolás, Ramallo, San Pedro, Baradero y Zárate) y las ciudades capitales, Buenos Aires y La Plata, que con sus respectivas áreas metropolitanas configuran una conurbación que ha sido objeto de profundas transformaciones espaciales y socioeconómicas emarcadas en el proceso de globalización. Otro grupo a considerar como parte del mencionado corredor es el de las ciudades de la pampa agropecuaria (Pergamino, Junín y Arrecifes), caracterizadas por el desarrollo de un importante complejo agroindustrial basado en la incorporación de nuevas tecnologías.

Dentro del subsistema de ciudades del litoral bonaerense en el Corredor Bioceánico Patagónico, se reconocen como metrópolis de articulación regional a las ciudades de Mar del Plata y Bahía Blanca. La primera, desarrollada en base al complejo portuario, agroindustrial, petroquímico y nodo multimodal de

PROVINCIA DE BUENOS AIRES | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



INFRAESTRUCTURAS

- Nodo multimodal con población en crecimiento
- Nodo multimodal con población estable
- Centro principal y nodo multimodal con población en decrecimiento
- Centros urbanos con población en crecimiento
- Principales centros urbanos estables
- Centros urbanos con población en decrecimiento

← Principales ejes de conexión

↔ Áreas con corredores saturados en la red provincial

→ Corredor vial nacional con tramo saturado

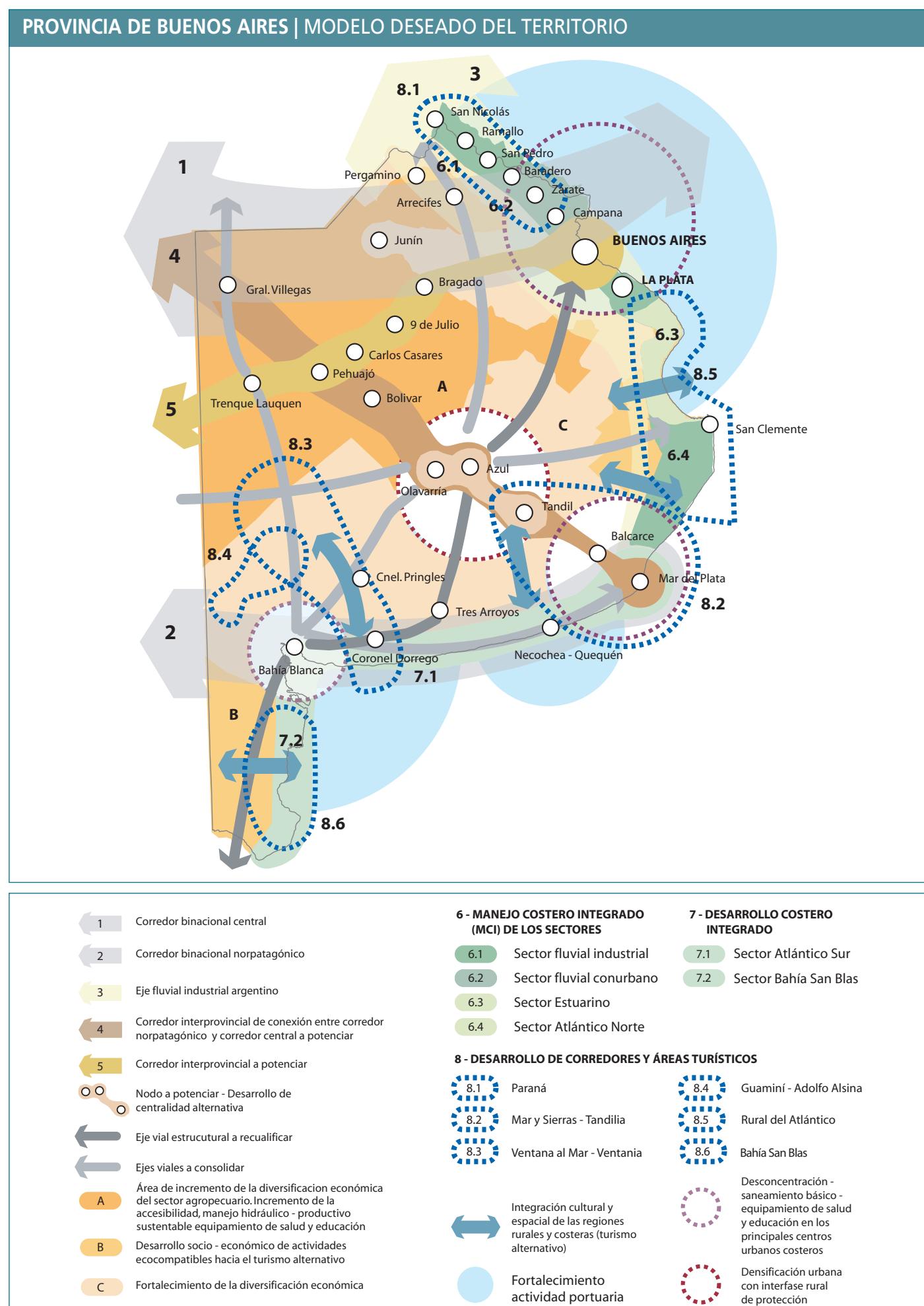
↔ Debilidad o falta de conexión

ECONÓMICO

- Alto desarrollo económico
- Medio desarrollo económico
- Bajo desarrollo económico
- Áreas de recursos naturales y paisajes de alto valor turístico
- Enclave turístico actual
- Polos económicos

SOCIAL

- Áreas con superposición de indicadores críticos
- Baja densidad de establecimientos de salud por distrito
- Déficit de vivienda mayor al 40%
- Déficit de agua potable mayor al 40%
- Alta cantidad promedio de alumnos por establecimiento
- Áreas con valor natural (Reservas, Monumentos, Refugios)
- Áreas con alta sensibilidad Ambiental (ó Vulnerables)



contacto con La Pampa y la Patagonia; la segunda, ciudad costera de mayor equipamiento del país, desarrollada en base al turismo de masas para las clases medias, que ha diversificado su economía con las industrias pesquera, textil y de producción hortícola. El complejo Necochea - Quequén, como ciudad balnearia y puerto provincial de importancia secundaria; el complejo productivo agroganadero de Coronel Villegas - Coronel Pringles - Tres Arroyos y las localidades balnearias de la costa Atlántica, caracterizadas por su actividad turística y dispuestas en forma continua en el Partido de la Costa, Partido de Pinamar y Partido de Miramar.

Por último, el subsistema que componen las ciudades del corredor de la RN 226, que atraviesa la provincia en sentido sureste-noroeste, estructurando áreas de características y potencialidades diversas. Entre estas se destacan las ciudades de Balcarce, centro de la zona papera de la provincia; el nodo tripolar TAO (Tandil - Olavarría - Azul), nodo regional de intercambio de bienes y servicios, con un alto grado de diversificación económica, un vigoroso crecimiento de la actividad turística y una moderna reestructuración de las actividades industriales; y las ciudades al norte de la cuenca del Río Salado -Bolívar, Pehuajó, General Villegas-, zona caracterizada por la actividad ganadera, seriamente afectada por el conflicto hídrico de la cuenca del Salado.

La decadencia del ferrocarril como modo de transporte, debido al proceso de desinversión y cierre de ramales, en relación a la flexibilidad del modo de transporte automotor que se distribuye por la amplia red de rutas nacionales y provinciales, hace que hoy sea esta última la que soporta básicamente la dinámica de intercambios de la provincia. El volumen de los flujos principales de esta red evidencia el rol de Buenos Aires como nodo multimodal concentrador, siendo Mar del Plata y Bahía Blanca la segunda categoría de nodos que tensionan el territorio hacia el sur.

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

La dinámica económica y social de la provincia evidencia una lógica espacial que se corresponde con la estructura de su sistema urbano. El conurbano bonaerense tiene un peso desmesurado en el aporte del producto bruto geográfico sobre el total de la provincia, lo que es un reflejo del alto grado de diversificación de las actividades económicas

que se localizan en su entorno. Paralelamente, y en proporción directa a su capacidad atractiva como proveedor de oportunidades de empleo en industria y servicios, la región evidencia una altísima concentración de indicadores sociales críticos. La deficiencia en la dotación de servicios básicos e infraestructura producto de la dinámica poblacional creciente en las áreas periurbanas menos consolidadas, coexiste con los estándares más altos existentes en las áreas centrales y nuevas urbanizaciones, verificándose serios procesos de polarización social.

Los otros polos de alto desarrollo económico se corresponden con las áreas del Gran Mar del Plata, Gran Bahía Blanca y el nodo TAO (Tandil - Azul- Olavarría). Este trípode interactúa organizando el área de desarrollo económico intermedio que se encuentra bajo su área de influencia, con una dinámica económica destacada respecto del interior provincial. Esto tensiona la región centro-sur de la provincia, contrarrestando el desequilibrio que la capital de la Nación provoca en el sector norte. En cuanto a los indicadores sociales, cabe considerar que en las periferias de los centros urbanos de La Plata y Mar del Plata y Gran Bahía Blanca se reitera el desborde de las áreas periurbanas con déficit de equipamiento y servicios, si bien la cantidad de población que involucran es notablemente inferior que en el conurbano de Buenos Aires: el 40% de la población en condiciones críticas no supera los 50.000 habitantes, mientras que el 40% de la población del conurbano se aproxima a los 3.500.000 habitantes.

Se distinguen tres zonas con bajo desarrollo económico: hacia el noroeste se encuentran un conjunto de partidos agroganaderos con bajo grado de diversificación económica, que han sido seriamente afectados por la problemática ambiental ligada a la cuenca del Salado; el litoral marítimo norte presenta una problemática similar, aunque agravada porque ha cedido su franja costera a la actividad turística estacional y esta no se complementa con los interiores rurales subequipados y empobrecidos; y en el extremo sur de la provincia se encuentra un área con escaso desarrollo económico, vinculada a los rigores climáticos patagónicos y a su gran distancia de los centros dinámicos al norte. En conjunto constituyen las tres áreas expulsoras de población, de bajos indicadores sociales y alta vulnerabilidad de su patrimonio ambiental y cultural.

SITUACIÓN AMBIENTAL

La provincia de Buenos Aires reconoce dos biomas característicos: el pastizal pampeano, una planicie de suelos fértiles y condiciones sumamente favorables para las actividades agropecuarias, que se extiende hacia el sur de las provincias de Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba; y el semidesértico, correspondiente a su zona occidental, de clima árido con bajas precipitaciones y superficie de relieve irregular. El bioma pampeano presenta gran potencialidad para el asentamiento antrópico, especialmente en la zonas más aptas: pampa elevada, costa fluvial y atlántica y sistemas serranos, especialmente. El resto de la provincia presenta una situación ambiental dominada por la Pampa Deprimida, con una casi inexistente pendiente hacia el océano atlántico, cuyas características naturales están totalmente alteradas por la actividad agrícola ganadera.

Las problemáticas ambientales críticas son:

A. Áreas Rurales Interiores: La Cuenca del Salado, que por la importancia productiva del área, su valor ambiental y sus recurrentes inundaciones y sequías ha dado lugar al proyecto estructural denominado "Plan Maestro Integral de la Cuenca del Salado", para el manejo integral de 170.000 hectáreas.

B. Áreas Urbanas y Periurbanas: vinculadas a la saturación del soporte por uso antrópico, que provoca criticidad ambiental por factores múltiples (impermeabilización del suelo, déficit de saneamiento, complejidad del tratamiento de residuos, contaminación de cursos de agua y aire, etc.). Las situaciones más graves se dan en el conurbano de Buenos Aires - La Plata y Mar del Plata.

C. Áreas Costeras: Involucran el litoral fluvial y marítimo sobre los que la actividad turística genera un alto impacto que demanda un control sistémico de los procesos de urbanización.

D. Ligadas a la Producción: relacionadas con el generalizado uso de agroquímicos, el sobrepastoreo de ganado y el monocultivo extendido de la soja.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

El territorio de la provincia de Buenos Aires se ha comportado históricamente como un territorio de "servidumbre de paso". Este fue funcional al modelo histórico de organización nacional y si bien trajo aparejado el desarrollo privilegiado de gran parte del territorio provincial respecto de otras regiones del país, comprometió el destino futuro del área portuaria rioplatense con una excesiva concentración de funciones. Por el contrario, el modelo provincial deseable requiere de un tratamiento diferenciado entre el área del conurbano y el interior provincial, respondiendo a la compleja problemática ambiental y social del primero (contaminación por déficit en el tratamiento de residuos domiciliarios y efluentes industriales; incompatibilidades de uso; déficit de infraestructuras, saneamiento básico equipamiento, vivienda y regularización dominial) y promoviendo el desarrollo del segundo.

No amerita discusión el hecho de que la compleja problemática del área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) requiere de la definición de políticas públicas intersectoriales e interjurisdiccionales, que puedan operar en un escenario sostenido en el tiempo. Pero este hecho indiscutible no debe obnubilar las oportunidades que presenta el vasto territorio de la unidad jurisdiccional, el cual reclama alternativas de desarrollo compatibles con la dinámica de integración global, que creen oportunidades de proyección y arraigo para sus habitantes.

En este contexto y de acuerdo al diagnóstico expeditivo realizado, se identifican los siguientes lineamientos estratégicos. Si bien se trata de medidas interactivas, a los efectos de su descripción se los agrupa en los referidos a la Región de la Pampa Ondulada y al Sector Costero:

Región de la Pampa Ondulada

- Potenciar sus ventajas competitivas en términos de accesibilidad, equipamiento, desarrollo logístico, formación de redes, etc., de modo de garantizar condiciones de equidad para los pequeños productores y Pymes de los distritos menos favorecidos.

- La presencia de los Corredores Bioceánicos Central y Norpatagónico genera tensiones territoriales que se pueden aprovechar beneficiosamente, mediante la consolidación de una buena conectividad en torno a la

RN 226, complementada con acciones que promuevan un desarrollo urbano integrado, dirigidas a dinamizar el interior provincial.

- La valorización de este corredor requiere la puesta a punto de la zona noroeste, a través del incremento de la accesibilidad, la promoción de la diversificación de la producción agropecuaria con el desarrollo de la cadena de valor agregado y la promoción de inversiones para el desarrollo de proyectos empresariales. Estas acciones deberán estar acompañadas de mejoras en la dotación de servicios y equipamientos que contribuyan al fortalecimiento del tejido social y a la retención y desarrollo de la población local, lo que cual redundará en una recalificación de los centros urbanos.

- En el esquema propuesto sobresale el ya dinámico Nodo TAO, al que se propone complementar con políticas integrales de fortalecimiento que repercutirán en una mayor densificación espacial y demandarán acciones preventivas sobre su interfase rural, preservando tanto su entorno paisajístico como la calidad ambiental urbana.

- Esta intensificación de los flujos diagonales de conexión del interior rural con la zona litoral portuaria, constituye una oportunidad para generar una organización alternativa, más tramada, del territorio interior, que propicie un sistema urbano policéntrico más equilibrado.

Sector Costero

El extenso desarrollo costero de la provincia merece una atención diferenciada en toda su extensión si se pretende conservar su valor estratégico para el desarrollo del territorio. Para esto se recomienda el tratamiento particularizado de los siguientes sectores:

Sector Norte

Vinculado al sistema fluvial Paraná Plata, se propone desarrollar estrategias para mitigar el impacto de las actividades económicas sobre el ambiente natural, orientando su manejo sustentable y complementándolas con un giro hacia el turismo alternativo en todo el denominado corredor turístico Paraná.

Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)

Es imperativo atemperar al ya conocido impacto ambiental costero de la actividad

del conurbano, especialmente sobre sus recursos hídricos vinculados al sistema de saneamiento básico. Dado el elevado índice de mineralización del suelo y la escasez de espacios verdes, se propone valorizar las interfases naturales del entorno urbano, extendiendo este tratamiento a toda el área costera rioplatense. Para ello se propone implementar estrategias de concientización y valoración de los recursos.

Sector sur del AMBA

Profundizar las estrategias de preservación ambiental en las áreas que aún presentan un muy buen estado de conservación de sus ecosistemas, con valores naturales de relieve internacional.

Costa Atlántica Norte

Promover un proyecto de recuperación integral del recurso costero, complementado con estrategias socioeconómicas, para lo que es deseable una diversificación de la modalidad turística, educando y promoviendo actividades con eje en los valores pampeanos, que promocionen una integración cultural y espacial de la región.

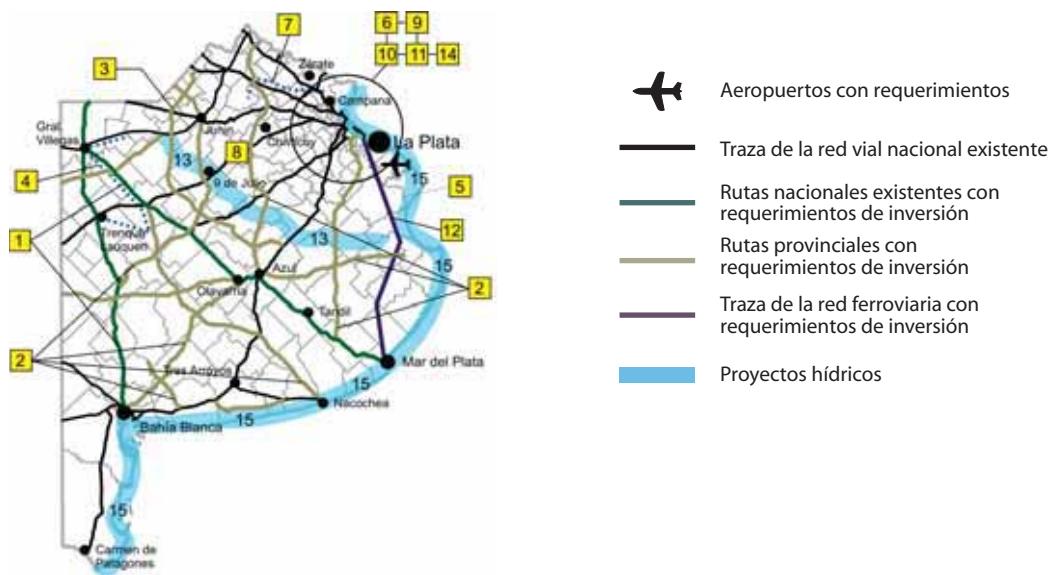
Costa Atlántica Sur

Impulsar un proyecto integral de desarrollo sustentable del territorio, que contribuya al fortalecimiento de un perfil recreativo-turístico alternativo al sobrecargado de la costa norte. Fundamental para ello es la optimización de la conexión territorial con un criterio paisajístico, a modo de camino costanero, capaz de albergar en el tejido mixto zonas equipadas y naturales, con desarrollo de un equipamiento lineal complementario a los pequeños centros urbanos. La presencia de interfases naturales evitará la formación de un continuo costero impactante, alejando la posibilidad de una actividad especulativa sobre los recursos fundiarios y paisajísticos.

Ciudades Portuarias

Tratamiento urbanístico y ambiental diferenciado de todas las importantes ciudades provinciales que se ubican sobre el frente costero del territorio, y demandan ordenamiento de sus funciones para albergar con calidad ambiental y habitacional sus complejos portuarios e industriales.

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



REF.	PROGRAMA / PROYECTO	ESCALA DE IMPACTO
1	Pavimentación y Mejora Rutas Nacionales 226,33,60	Nacional / Regional
2	Pavimentación y Mejora Rutas Provinciales 51, 72, 65, 86, 70, 31, 68 y 29	Regional
3	Mejoramiento RP 50 desde RN 3 hasta Colón	Regional
4	Línea de 132Kv Gral Villegas, Carlos Tejedor, Pehuajó, Henderson, Trenque Lauquen, Ameghino	Regional
5	Línea de 500kv próxima a la Costa Atlántica	Regional
6	Conexión Estación Gral. Rodríguez - Luján	Local
7	Conexión 132 kv Campana Salto por San Antonio de Areco (atravesando Arrecifes y Gral Sarmiento).	Regional
8	Línea de 500 Kv a Bragado	Regional
9	Estación de Transferencia de Cargas en el ingreso a Capital Federal	S/D
10	Rehabilitación de Conexión (BRT / TCR) en el Area Sur del Conurbano Bonaerense	Regional
11	Aeropuerto La Plata	Nacional / Regional
12	Fortalecimiento de las conexiones ferroviarias en eje a Mar del Plata	S/D
13	Plan Maestro Integral del Río Salado: 1) Tramo 3 de la Cuenca Inferior: Desde Arroyo Los Poronguitos - Gral Belgrano -Chascomús, hasta Laguna Las Flores Roque Perez. 2) Cuenca Media: hasta RN5 - Bragado - Alberti, 3) Cuenca Superior: C.Tejedor-Gral Villegas - Lincoln - Gral.Pinto	Regional
14	Proyecto Integral de la Cuenca Matanza - Riachuelo	Regional
15	Plan de Manejo Costero Integrado: Sector Fluvial Industrial, Sector Fluvial Conurbano, Sector Estuario, Sector Atlántico Norte, Sector Atlántico Sur, Sector Bahía de San Blas	Regional



CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

La Ciudad de Buenos Aires comparte su autonomía –recientemente alcanzada– con la condición de capital de la Nación. Su historia como epicentro de sucesivos modelos de organización nacional deviene, en la actualidad, en un territorio urbano que expresa el mayor grado de desarrollo del país, con una población de 2.776.138 millones de habitantes, una densidad de 13.679,6 hab/Km² y una variación intercensal negativa del 6,4%

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

En tanto ciudad capital y puerto, Buenos Aires cumple una suma de roles que definen una estructura compleja y diversificada. En ella conviven el centro de la administración nacional, de la actividad financiera, de los servicios y de la industria cultural. Al mismo tiempo, es nodo de la red regional e internacional de ciudades y centro de un área metropolitana que alcanza los 13 millones de habitantes, de los cuales casi 3 millones residen en la Ciudad. Esta región presenta dinámicas de crecimiento diferencial y una compleja situación de jurisdicciones e incumbencias, que afectan el funcionamiento equilibrado de la aglomeración. El Estatuto de la Ciudad Autónoma ha ampliado las posibilidades de gobierno interior, aunque restan definirse soluciones para las dimensiones compartidas con la Nación y la provincia de Buenos Aires.

Estos problemas son abordados en el Plan Urbano Ambiental –cuyo documento, que será elevado a la Legislatura, ya está en preparación– que ha combinado la acción institucional del gobierno de la Ciudad, de organizaciones intermedias y de la comunidad. Además, se encuentran en estudio en forma conjunta con los municipios del conurbano y la Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda de la provincia, los lineamientos estratégicos de la Región Metropolitana, que permitirán avanzar sobre los puntos problemáticos comunes.

ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

La ciudad muestra una fuerte convergencia hacia el área central a través de una red cir-

culatoria radial, y fuertes asimetrías entre las zonas norte y sur y entre las conexiones radiales y transversales. Mientras la zona norte presenta sectores de alta densidad y crecimiento y una buena oferta de equipamientos con alta accesibilidad, el sur registra pérdida demográfica, obsolescencia y patrimonio edilicio desaprovechado. El oeste, en tanto, se encuentra en una situación intermedia.

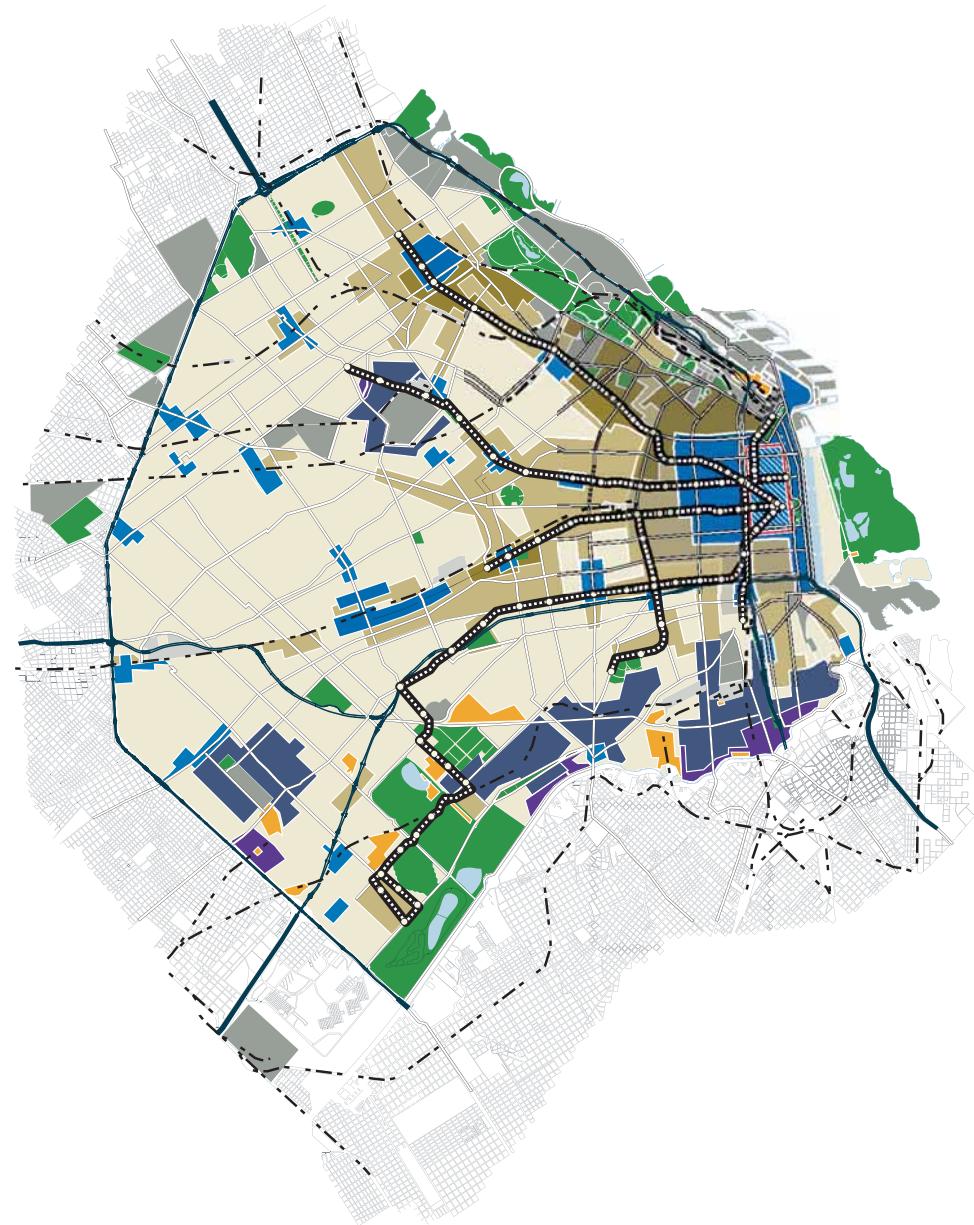
Por su concentración de actividades, Buenos Aires es núcleo de una infraestructura vial, ferroviaria y portuaria de dimensión local, regional e internacional. El puerto es el principal operador de contenedores en el corredor del MERCOSUR. Cabecera del sistema de hidrovías, se articula con la red ferroviaria y de autopistas locales, aunque es necesario mejorar su accesibilidad. A su vez, el crecimiento de la actividad portuaria impacta en la ciudad por los requerimientos (en aumento) de playones de contenedores. Aunque desde el punto de vista del sistema de puertos podría ponerse en discusión su continuidad, es indudable que su existencia contribuye a la centralidad de la ciudad y a su dinámica económica, por lo cual se desaconseja su traslado, y se recomienda una adecuación que contemple la implementación de nodos de ruptura de cargas, situación en análisis con la Nación y la provincia de Buenos Aires –en los terrenos del Mercado Central. Su cercanía al Aeroparque, a la estación de aliscafos y al centro de transbordo en Retiro, permiten constituir un nodo regional e internacional, sobre el cual está planteado un Plan de Reestructuración y Rehabilitación del Transporte Vial, Ferroviario y Aéreo para optimizar la operatividad y seguridad del Aeroparque. También está en

estudio la realización de un puerto de pasajeros, que se adecúe al turismo que arriba por vía marítima.

La infraestructura vial constituye, en muchos casos, una verdadera barrera urbana, tanto interna como externas —por ejemplo por la escasez de puentes en el Riachuelo o de cruces en la Avenida General Paz. El sistema de autopistas no constituye una red integrada con una articulación transversal adecuada, y el transporte de cargas genera conflictos por la ausencia de una red jerarquizada. Los subterráneos existentes refuerzan esta convergencia central, aunque se encuentra en construcción la nueva línea H –que permitirá una conexión transversal– y el Plan de Subtes –que ya cuenta con sanción legislativa, previendo una verdadera red para el conjunto de la ciudad.

A pesar, entonces, de su polifuncionalidad e intensa dinámica, la ciudad no se encuentra plenamente integrada y las infraestructuras actúan como barreras urbanísticas potenciando la fragmentación. En ese sentido, se encuentran en proceso de licitación las obras de soterramiento del ex Ferrocarril Sarmiento, entre Caballito y Liniers, que implican la realización del Corredor Verde del Oeste. Este emprendimiento facilitará las vinculaciones norte-sur además de permitir una mayor frecuencia del servicio ferroviario, disminuir la contaminación vehicular, reducir accidentes y dotar de espacios públicos al área. Si milares soluciones, por vía de soterramiento o elevación de vías o arterias, están siendo estudiadas para los demás ramales que atraviesan la ciudad.

CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

**TRANSPORTE GUIADO**

— Subterráneo

- - - Superficie

Centro de la aglomeración

Área central y subcentros urbanos

Subcentros barriales

Tejido mixto con actividades productivas y residenciales de baja densidad

Tejido industrial

Asentamientos precarios

Tejido consolidado con alta densidad de ocupación predominantemente residencial

Tejido consolidado con media densidad de ocupación predominantemente residencial

Tejido consolidado con baja densidad de ocupación predominantemente residencial

Grandes equipamientos con predominancia de espacio abierto

Grandes espacios verdes

CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



Equilibrar el desarrollo de la ciudad y afirmar el Corredor Sur



Ampliar la conectividad interna y externa, especialmente la vinculación transversal y la norte-sur de la ciudad



Conformación de sistemas verdes, puesta en valor de los grandes parques y creación de corredores forestados y equipados y articulados entre sí



Afirmar y completar el centro urbano de la región en base a la riqueza y variedad de sus actividades



Mejorar la infraestructura de transporte portuario, ferroviario y aéreo, y las grandes puertas de acceso a la ciudad



Promover la realización de una gran operación conjunta con la Provincia de Buenos Aires en el eje del Riachuelo



Promover el fortalecimiento de los subcentros, redistribuyendo funciones hoy focalizadas en el Área Central



Eliminar las barreras urbanas de las vías ferroviarias y los grandes predios desactivados; y articular las potencialidades de la zona Chacarita, Agronomía, Paternal, con la operación en el área de la Ex-Au3



Ejes de desarrollo transversal/conectividad Norte/Sur



Aprovechar los nodos de transferencia para formar nuevas centralidades



Eliminar las barreras urbanas mediante el soterramiento del Ferrocarril Sarmiento, que implica la realización del Corredor Verde del Oeste

La densidad y el tipo de ocupación presentan fuertes concentraciones sobre los ejes circulatorios (sobre las avenidas Santa Fe, Cabildo, Rivadavia, Corrientes) y menor densidad en las áreas restantes, excepto en los complejos habitacionales y las villas de emergencia. Esta distribución es el resultado de una apropiación diferencial del suelo guiada por el mercado y, a pesar de los incentivos otorgados para la inversión edilicia en la zona sur, no se observan resultados que reviertan esta tendencia. Finalmente, existen subcentros que se estructuran sobre la relación comercio-transporte que definen centralidades (barriales y a niveles más amplios) como en Flores y Belgrano, o en los centros de transbordo en Chacarita, Liniers, Nueva Pompeya y Constitución.

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

La actividad económica está liderada por el sector de servicios, que abarca el 84% del total del producto; en tanto el restante 16% corresponde a la industria y aporta el 12% de la generación de empleo local, con perfil intensivo de mano de obra y fuerte presencia PYMEs. A la pérdida de potencial productivo se reconoce, dentro de una tendencia de largo plazo, una más reciente, ligada a la recuperación post devaluación. Cabe destacar también la dinámica de las llamadas industrias culturales, tanto por demanda interna y como por exportaciones. La industria se localiza sobre todo en la zona sur y se encuentran actividades conexas en Chacarita y Paternal, además de una distribución mixta con tejidos residenciales de baja densidad.

Mientras la zona norte presenta sectores de alta densidad y crecimiento y una buena oferta de equipamientos con alta accesibilidad, el sur registra pérdida demográfica y patrimonio edilicio desaprovechado. El oeste, en tanto, se encuentra en una situación intermedia..

Las actividades terciarias son el rubro que caracteriza la economía de la ciudad como cabeza gerencial del país. Su localización es preponderante en el área central, ampliada hacia la zona norte y Puerto Madero, y también en los subcentros barriales. La actividad

comercial, por su parte, se distribuye por toda la ciudad, asociada a los niveles de ingreso y consumo, al tránsito de no residentes, a la accesibilidad y al turismo, con predominio sobre el eje norte. Aunque el índice de actividad no decrece, se observa una disminución en las bocas de expendio merced al crecimiento de centros comerciales y supermercados. El turismo, creciente desde 2002, impacta positivamente en el área central, pero sus efectos son escasos en la generación de empleo en el resto de la ciudad.

El crecimiento de la edificación también contribuye a la distribución desigual, a favor de los ejes norte y oeste, donde se concentran las inversiones en residencias de categoría suntiosa, favoreciendo el desplazamiento de la población hacia esos sectores y sin aportar soluciones al déficit habitacional.

De los más de 2.300.000 puestos de trabajo existentes (según datos de 2005), la gran mayoría pertenecen al sector terciario y cuaternario (estatal). De ese total, cerca del 40% es ocupado por personas que no residen en la ciudad. Sin embargo, y a pesar del nivel de actividad creciente, el desempleo se mantiene por encima del 10% como problema estructural que, agregado a la subocupación, afecta al 16% de la PEA porteña. A esto se agrega una mano de obra local con un alto nivel educativo, que convive con un atraso tecnológico evidente en ciertos sectores (textil, calzado, transporte, servicios públicos) y con una distribución inequitativa del ingreso. Por su parte, la inversión continúa orientándose a los servicios para los sectores de altos ingresos, que consecuentemente se localizan en el área central y en el eje norte, consolidando la fractura social y urbana entre norte y sur.

Aunque se registra descenso demográfico, existe un aumento de unidades residenciales con tendencia al hogar unipersonal, y un envejecimiento de la población. Esto implica una polarización creciente con nuevas construcciones para sectores altos y medios de bajo o nulo crecimiento demográfico, y un fuerte incremento de la población en villas con situación deficitaria habitacional (que se duplicó en el último período intercensal, concentrando 110.000 personas). Cerca del 15% de la población presenta índices de hacinamiento y habita viviendas subestándar (inquilinatos, hoteles, ranchos, casillas, edificios tomados), debido a la escasez de viviendas en alquiler y a la imposibilidad de acceso al crédito para los sectores más bajos, lo cual lleva a la ciudad a perder su riqueza social.

Además no se ha podido dotar de infraestructuras de agua y cloacas a esos sectores por la falta de regularización del trazado de las villas —problemáticas sociales más amplias que, ciertamente, no pueden resolver los programas puramente habitacionales.

Es destacable la jerarquía de los servicios educacionales superiores y los servicios de salud, que trascienden la escala local para ser referentes regionales, ofreciendo prestaciones para la población del área metropolitana. La distribución espacial de los primeros presenta una relativa concentración en el macrocentro y la zona norte, en tanto los segundos se distribuyen a partir de una mayor correlación con la estructura residencial. Si bien a nivel general no es necesaria una expansión de estos servicios, son constantes los requerimientos de modernización, equipamiento y mantenimiento.

SITUACIÓN AMBIENTAL

La ausencia de concertación en políticas ambientales constituye una de las falencias metropolitanas. Los problemas se distribuyen en cinco aspectos fundamentales: contaminación hídrica, manejo de residuos, inundaciones, contaminación aérea y sonora y escasez de espacios verdes.

- La contaminación hídrica es un tema crítico, producto de los volcamientos cloacales clandestinos en la red pluvial (espiches), efluentes industriales sin tratamiento adecuado y lixiviado de basurales. El mayor volumen de contaminantes del Río de la Plata proviene del Matanza-Riachuelo. La contaminación costera se amplía por flujos provenientes del sistema de desagües del llamado radio antiguo y por la colectora costanera y segunda cloaca máxima, que producen fugas que afectan la costa del Río de la Plata y del Riachuelo.

- El manejo de los residuos domiciliarios es parte de la gestión metropolitana y su recolección está a cargo de cada una de las jurisdicciones con disposición final a cargo del CEAMSE. Sin embargo, se registran diversas disfuncionalidades tanto en la recolección como en la presencia de basurales clandestinos en la ciudad (cerca de 40 ha) que, no obstante, están, en su mayoría, en proceso de saneamiento. Es necesario revisar toda la política sobre el tema, incluyendo la cultura de producción de desechos, las posibilidades de reciclaje y las formas alternativas de recolección y disposición.

- Las inundaciones se presentan de manera recurrente, generadas por precipitaciones combinadas con suestadas, que superan la capacidad de conducción de los arroyos entubados y del Riachuelo. Esto se combina con la ocupación de las cuencas, con el efecto de una inadecuada pavimentación-repavimentación de la red vial que acelera el movimiento de las aguas, y con el abandono de la forestación, que contribuye al retardo de la caída del agua. Cabe mencionar que está en marcha un Plan Hídrico Integral que apunta a solucionar parte de estos problemas –especialmente en la cuenca del arroyo Maldonado– teniendo como objetivo a la puesta en valor de zonas anegables.

- Las contaminaciones aérea y sonora están relacionadas, ya que ambas presentan valores máximos en las zonas de mayor tráfico automotor, el principal emisor de gases contaminantes y de ruidos perturbadores. Las áreas más vulnerables son los nodos de tránsito y el Área Central, presentando valores que son superiores a los admitidos. En toda la ciudad la contaminación visual implica riesgos que no están plenamente ponderados.

- Las áreas verdes contribuyen a la mitigación de estos efectos. Si bien la ciudad posee amplios parques y reservas aún no alcanza los parámetros internacionales,

y su mayor carencia se registra en la escala local de uso cotidiano, especialmente en las zonas de mayor crecimiento en altura, que plantean demandas crecientes de espacios abiertos. Las costas de los ríos y la existencia de grandes predios desactivados por el ferrocarril y equipamientos obsoletos, representan oportunidades importantes para el desarrollo de espacios públicos ligados al verde. En el área sur, sobre todo, estos espacios aprovechables presentan dificultades de accesibilidad y situaciones degradadas por la contaminación.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

La Ciudad de Buenos Aires plantea calificar su organización territorial actual sobre la base de lineamientos estratégicos que apuntan al logro de un modelo de ciudad integrada, policéntrica, plural, saludable y diversa. Esto requiere conciliar el objetivo general de calidad ambiental y el objetivo particular de receptividad de actividades productivas para la generación de empleo y la diversificación económica de la ciudad, con el objeto de retener a la población y superar los desequilibrios territoriales. Tales lineamientos son:

- Reforzar la conexión externa con el Área Metropolitana mediante puentes, nodos de transferencia y redes viales. Ampliar la conexión interna, especialmente la transversal y la norte-sur, mejorando los transportes y ampliando la red de subterráneos. Eliminar las barreras urbanas de las vías ferroviarias y los grandes predios desactivados, aprovechando los espacios resultantes para resolver la dotación de espacios públicos y para equilibrar los beneficios a toda la ciudad.
- Consolidar el Área Central como centro metropolitano, nacional, regional e internacional. Promover la formación y el fortalecimiento de los subcentros, redistribuyendo funciones hoy focalizadas en ella, con respecto al establecimiento de las Comunas. Aprovechar los nodos de transferencia con el AMBA, para generar nuevas centralidades “excéntricas” complementarias.
- Formar un sistema vial que contemple autopistas para tránsito pasante, y reordenar el circuito para el transporte de cargas. Redefinir estaciones de transferencia y rup-

tura de carga con los organismos competentes.

- Estimular la ocupación plena del área sur, reteniendo la población existente. Dotar de infraestructura a los asentamientos precarios contribuyendo a su urbanización y a resolver la demanda habitacional de los sectores medios y bajos. Recuperar la tradición industrial en la zona, promoviendo la localización de industrias de avanzada de bajo impacto ambiental y alta ocupación de mano de obra, asegurando mediante las infraestructuras la conectividad y minimizando su impacto negativo en los tejidos residenciales y mixtos.

- Ampliar los espacios verdes a nivel metropolitano y de proximidad. Mejora de las costas para su aprovechamiento. Consolidar los sistemas verdes que atraviesen la ciudad, con corredores forestados y equipados, vinculados y articulados entre sí.

- Sanear el Riachuelo, redefiniendo los tipos de industria a localizar, asegurando el tratamiento de efluentes contaminantes. Consolidar la Autoridad de la Cuenca, integrada por las distintas jurisdicciones afectadas, recientemente creada.

El Modelo Deseado, en síntesis, supone el logro de los siguientes objetivos fundamentales, en base a los cuales se identifica la cartera de iniciativas y proyectos que la Ciudad propone llevar a cabo:

- Mejorar la integración territorial, mediante obras de infraestructura vial, ferroviaria y subterránea de conexión interna y externa.

La Ciudad de Buenos Aires plantea calificar su organización territorial actual sobre la base de lineamientos estratégicos que apuntan al logro de un modelo de ciudad integrada, policéntrica, plural, saludable y diversa.

- Potenciar la zona sur mediante saneamiento, aumento de la conexión, promoción de la industria, urbanización y dotación de infraestructura en la villas de emergencia, y aprovechamiento de la condición edilicia existente.

- Ordenar el sistema de transporte de cargas.

- Equilibrar la centralidad con subcentros.

- Sanear las cuencas y aumentar los espacios públicos.

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS E INICIATIVAS PRIORIZADAS POR LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

ESTRATEGIAS	PROGRAMAS / PROYECTOS
1 MEJORAR la integración territorial, mediante obras de infraestructura vial, ferroviaria y subterránea de conexión interna y externa.	<ul style="list-style-type: none"> • Red vial: Completamiento de la Autopista Illia Construcción de playas de estacionamiento disuasorias Construcción de conexiones a nivel sobre el Riachuelo <ul style="list-style-type: none"> • Red ferroviaria: Línea Mitre Ramal Tigre en viaducto: tramo La Pampa - Congreso Línea Mitre Ramal Suárez en trinchera: tramo Monroe - Constituyentes Línea Urquiza en trinchera: tramo Chorroarín - Mosconi Línea San Martín en viaducto: tramo Av. Santa Fe - Av. San Martín Línea Sarmiento en túnel: tramo Hidalgo - Av. Gral. Paz Línea Belgrano Sur en viaducto: tramo Tilcara - Av. Amancio Alcorta Proyecto de transporte guiado por vías de carga existentes <ul style="list-style-type: none"> • Red de Subterráneos: Extensión de la Línea E hasta Retiro Complejamiento de la Línea H Pompeya - Retiro Construcción de la Línea F Barracas-Plaza Italia y conexión con FFCC Belgrano Norte y Sur <ul style="list-style-type: none"> • Ampliación de cabeceras Norte y Sur del Aeroparque Jorge Newbery
2 POTENCIAR la zona sur mediante saneamiento, aumento de la conectividad, promoción de la industria, urbanización y dotación de infraestructura en las villas de emergencia, y aprovechamiento de la condición edilicia existente.	<ul style="list-style-type: none"> • Programa de urbanización de villas (dotación de infraestructuras) • Construcción e integración de la vivienda social en la trama urbana existente • Nuevos programas productivos en áreas industriales degradadas • Instalación de infraestructuras informáticas y de comunicación • Financiamiento y subvención a la demanda de vivienda nueva en áreas de desarrollo prioritario • Proyectos de desarrollo urbano asociados a inversiones públicas y/o privadas
3 ORDENAR el sistema de transporte de pasajeros y de cargas.	<ul style="list-style-type: none"> • Promoción de una autoridad metropolitana del transporte y de un sistema unificado de transporte para el área • Reestructuración de los principales centros de transbordo: Plaza Constitución, Once, Liniers, Sáenz • Construcción de la Autopista Ribereña • Completamiento de la Av. 27 de Febrero (costanera del Riachuelo) • Creación de un centro de ruptura de cargas en el Mercado Central (La Matanza) • Construcción de un puerto de pasajeros en Dársena Norte
4 EQUILIBRAR la centralidad con subcentros.	<ul style="list-style-type: none"> • Programa para el Área Central: Peatonalización y rediseño de veredas y calzadas Promoción de la residencia mediante políticas crediticias • Reestructuración del sistema de transporte público de pasajeros • Fortalecimiento de centro y subcentros barriales: Localización de las sedes de las futuras comunas Desarrollo de centros comerciales a cielo abierto • Readecuación de las áreas densas con infraestructuras sanitarias saturadas
5 SANEAR las cuencas y aumentar los espacios públicos.	<ul style="list-style-type: none"> • Fortalecimiento de la autoridad de la Cuenca Matanza-Riachuelo • Gestión integral de los residuos sólidos urbanos (ley de Basura Cero) • Programa de la Ribera Norte: rediseño de la Av. Costanera Norte, Ciudad Universitaria y vinculación con el parque de la Ribera de Vicente López • Implementación de una coordinación de las áreas verdes metropolitanas



PROVINCIA DE LA PAMPA

La provincia de La Pampa tiene una superficie de 143.440 Km², con una población de 299.294 habitantes distribuida con una densidad de 2,1 hab/Km² –muy por debajo de la media nacional–, y una variación intercensal del 15,1%. Situada en el centro geográfico del país, la transición climática entre el noreste subhúmedo y el sudoeste árido caracteriza su organización territorial, así como la distribución asimétrica de su población y actividades económicas

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

OCCUPACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

Los pobladores autóctonos del territorio provincial fueron los indios tehuelches que se distribuían en gran parte de la Patagonia, a los que se sumaron, a lo largo del siglo XIX, grupos mapuches y araucanos provenientes de Chile. Las campañas militares de la Conquista del Desierto marcaron el ocaso del dominio indígena y el inicio del poblamiento moderno, el que imprimió el actual carácter étnico de la provincia. Este reconoce dos etapas sucesivas: la primera, entre los años 1880 y 1899, de fuerte inmigración española, y la segunda, a principios del siglo XX, representativa de la “época de oro” de la colonización agraria, realizada por inmigrantes provenientes del conjunto de Europa.

El tendido de las líneas ferroviarias convergentes al puerto de Buenos Aires –trazado con el objeto de transportar la producción agrícola hacia los puertos de ultramar– determinó la localización de gran parte de los asentamientos provinciales. Sobre esta impronta se desarrolló el sistema de rutas nacionales y provinciales que conectan a la provincia tanto interiormente como con el resto del país. Dicho patrón original de asentamientos explica el hecho de que la región pampeana al noreste —la de mejores condiciones para la explotación agropecuaria—, concentre las principales ciudades y la mayor cantidad de población, con un sistema urbano integrado; mientras que la región suroeste de la provincia, de clima árido-semiárido con limitantes ambientales comunes a la meseta patagónica, cuenta con un sistema urbano no inte-

grado, de asentamientos aislados y escasa población dispersa.

Como consecuencia de esta organización territorial, las principales ciudades se sitúan en la porción este de la provincia y monopolizan el crecimiento poblacional, emplazándose en el resto del territorio un conjunto de localidades medianas y pequeñas (de entre 3.000 y 500 habitantes) con crecimiento inferior a la media. Este sistema de asentamientos reconoce las siguientes categorías: **A.** la capital provincial y ciudades industriales –conglomerado de Santa Rosa-Toay y General Pico–, con la mayor concentración de población y actividades económicas; **B.** las ciudades industriales medianas –General Acha, Castex, Realicó–, con un grado moderado de diversificación de la economía y **C.** las cabeceras microregionales, un conjunto de localidades medias y pequeñas, en general centros de servicios vinculados a las explotaciones agropecuarias, que organizan los subespacios provinciales.

Basándose en una evaluación de las fortalezas y debilidades del territorio provincial es posible distinguir tres subregiones:

• Región Noreste:

Posee el mayor capital construido de la provincia, con un grado de urbanización del 95% y con la presencia de las principales ciudades, Santa Rosa y General Pico —con 110.000 y poco más de 55.000 habitantes respectivamente—, ambas receptoras permanentes de inmigración interna desde las áreas rurales circundantes. El resto de las localidades oscilan entre 9500 y 1500 habitantes.

Tiene una excelente conectividad con todo el país a través del nodo multimodal de Santa Rosa a lo que se agregan las nuevas posibilidades de desarrollo de comunicaciones, transporte y localización de actividades industriales, que supone la presencia del Aeropuerto Internacional de Cargas con Zona Franca, ubicado en General Pico.

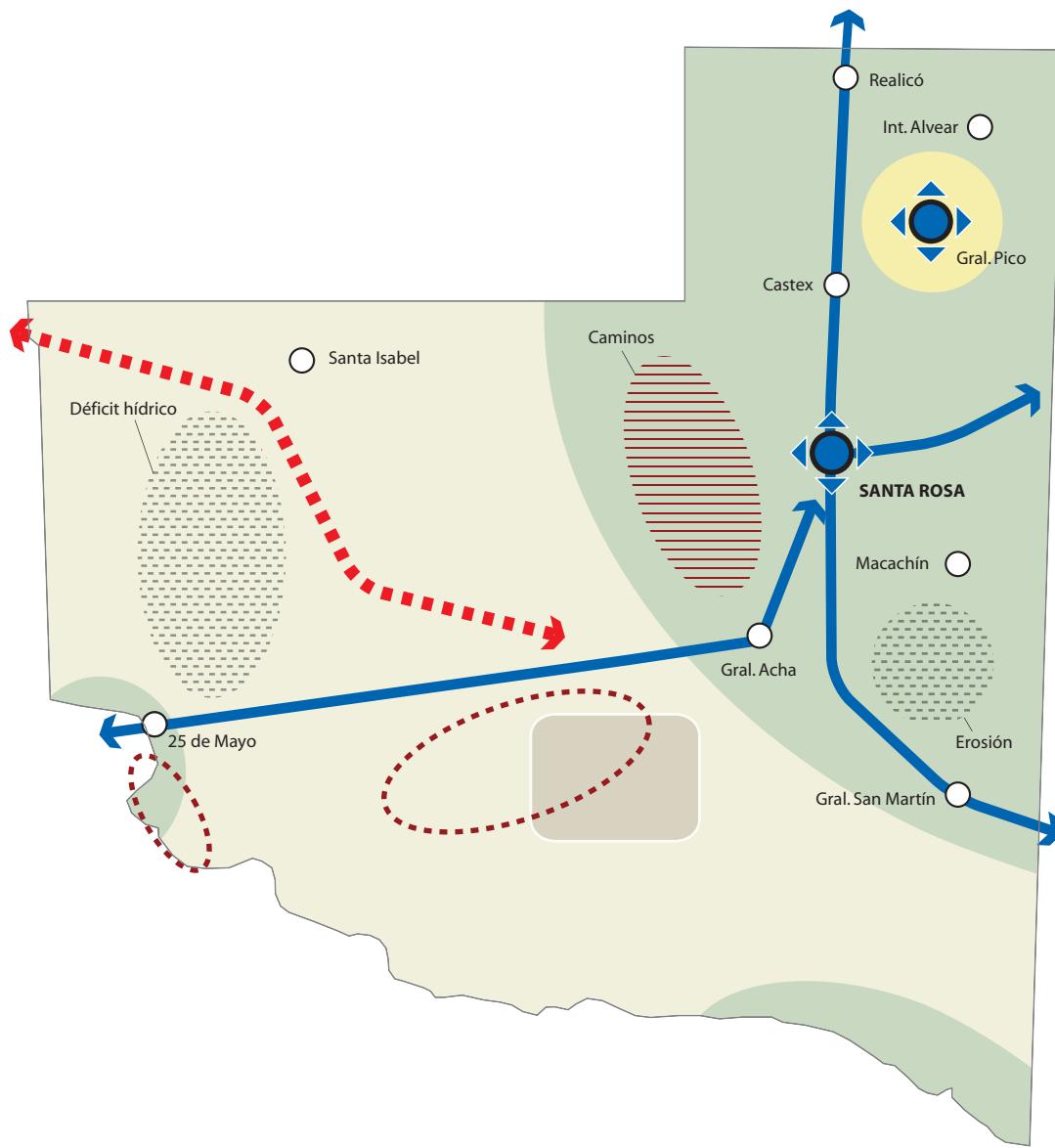
Además de ser la región con mayor productividad en el sector agropecuario (fundamentalmente cereales, oleaginosas, ganadería bovina y apicultura), cuenta con actividades innovadoras como la agroindustrial y la metalmeccánica, así como con un buen nivel de servicios comerciales, profesionales y educativos, que garantizan una elevada calidad de vida.

• Región Centro

La población total del área es de 22.211 habitantes –el 7,5% del total de la provincia–, con un 80% de población urbana. El centro urbano de referencia es General Acha –tercer ciudad provincial con 12.500 habitantes–, a la que sigue Victorica con 5.571. Los centros restantes son de menos de 2.000 habitantes, percibiendo un permanente éxodo de población hacia las mencionadas ciudades principales.

La fortaleza más destacable de la región es la posición estratégica de la ciudad de General Acha, situada en la intersección del corredor de exportación Buenos Aires-Valdivia, por paso Puyehue, y el corredor de integración Bahía Blanca-Valparaíso, por el paso Pehuenche. Este emplazamiento, asociado a la dinámica de intensificación del comercio

PROVINCIA DE LA PAMPA | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



- | | | | |
|--|---|--|---|
| | Nodo multimodal con demanda creciente | | Áreas de potencial valor económico |
| | Flujo de cargas y pasajeros | | Necesidad de infraestructura de apoyo a la producción |
| | Áreas con problemas de conectividad | | Áreas vulnerables |
| | Áreas con escaso desarrollo económico y producción no diversificada | | Áreas con alto valor paisajístico y ecológico |
| | Áreas económicas medianamente desarrolladas diversificadas y con industrialización incipiente | | |
| | Áreas económicas con mayor desarrollo, diversificadas y con industrialización relevante | | |

PROVINCIA DE LA PAMPA | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



	Nodo multimodal		Producción caprina		Noreste
	Centros urbanos		Producción bovina		Centro
	Red vial Primaria		Explotación petrolera		Oeste y sur
	Red vial estratégica a pavimentar		Red de telecomunicaciones		Ribera del Río Colorado
	Red vial secundaria		Red de gas		
	Red vial secundaria a pavimentar		Red de cloacas		
	Acueductos		Parque Nacional		
	Acueducto proyectado		Zonas de bajo riego		

regional, propicia muy buenas perspectivas para su desarrollo como centro de servicios. La ciudad es, asimismo, el tercer complejo industrial de la provincia y cuenta con una buena dotación de establecimientos sanitarios y educativos.

La actividad económica predominante del resto de la región es la ganadería bovina extensiva de baja productividad, con la posibilidad de mixtura con agricultura al este, dadas las mejores condiciones ambientales. La región cuenta con una adecuada cobertura de los servicios vinculados a la comercialización y a la sanidad animal, remate, ferias de alcance nacional, etc.

La dinámica económico-productiva es notablemente mayor en el noreste –donde se concentra la actividad agrícola-ganadera de más altos rendimientos, así como la más importante diversificación de la economía– y va disminuyendo en intensidad hacia el sudoeste, donde predomina la ganadería extensiva de baja productividad.

• Región Oeste y Sur

Representa un 60% de la superficie provincial y es la menos poblada de las regiones, con una densidad de 0,1 hab/Km² que se asientan en un sistema de pequeños pueblos y localidades dispersas, funcionando como centros de servicios rurales, de los cuales la cabecera es Santa Isabel, con 2.200 habitantes.

Se encuentra atravesada por los ríos Salado-Chadileuvú y Atuel, abundantes bañados y meandros de carácter semi-permanentes —debido a que las obras hidráulicas realizadas en el curso superior limitan su caudal—, y se caracteriza por la presencia de una variedad de paisajes y ecosistemas que definen una rica complejidad territorial y ambiental.

• Región de la Ribera del río Colorado

Comprende toda la franja sur de la provincia sobre la ribera norte del río Colorado, alcanzando una población de 9.400 habitantes, el 3,1% del total de la provincia. La ciudad de 25 de Mayo, que por su situación geográfica gravita en el área de

influencia de Neuquén, presenta un sector terciario bien desarrollado, con adecuados servicios educativos y de salud, mientras las otras localidades cuentan con bajo nivel de complejidad.

El río Colorado es aprovechado en la zona próxima a 25 de Mayo con centrales hidroeléctricas y agricultura intensiva bajo riego (horticultura, fruticultura, forestación y vid). Es de destacar la importancia que tiene, en este sentido, el Ente Provincial del Río Colorado (EPRC), un organismo descentralizado que implementa proyectos productivos integrales de desarrollo local y micro-regional. En la zonas sin influencia directa del río las actividades características son la ganadería extensiva, la explotación hidrocarburífera de gas y petróleo (en el extremo oeste) y la minería.

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

Pueden observarse tres grandes dimensiones que caracterizan la dinámica productiva de la provincia de La Pampa:

1. Una economía de base territorial sustentada en los recursos propios y actividades dependientes: la agricultura, la minería, la agroindustria y la prestación de bienes y servicios constituyen los principales sectores, siendo finalmente la base económica primaria de la provincia la que organiza el territorio.

2. Una economía de base extraterritorial e inducida, que depende de la industria metalmecánica, de la textil y del calzado, industria química y del plástico. Esta no depende de recursos locales, por lo que supone instalaciones fácilmente deslocalizables.

3. Una economía de base espacial del sector logístico, que depende de la posición de la provincia dentro del contexto nacional y que dinamiza un sector de prestación de servicios vinculado al transporte y las comunicaciones. Su desarrollo se basa en la oportunidad que representa la condición geográfica y de dotación de infraestructuras de la provincia, la cual se encuentra fuertemente conectada con el resto del país a través de rutas pavimentadas que la posicionan como un nodo de comunicaciones entre el norte y el sur y entre el este y el oeste.

El sistema productivo es fuertemente dependiente del sector primario y terciario, habiéndose registrado, en los últimos años, un aumento del sector terciario de baja competi-

tividad (comercio y servicios minoristas) en detrimento del sector primario y del manufacturero agropecuario, a pesar del impulso instrumentado por el Estado provincial a este último mediante estrategias de promoción industrial. La pérdida de competitividad de la economía provincial se debe a que sus ventajas comparativas aún no representan una oportunidad para la presencia de los sectores más dinámicos o de mayor capacidad de generación de riqueza.

Desde el punto de vista de las infraestructuras con las que cuenta el territorio para su desarrollo productivo, la restricción más destacada es su limitante hídrica. En este sentido, la construcción del acueducto que atraviesa el territorio provincial de sur a norte, proveerá de agua a todo el este pampeano y permitirá generar nuevas posibilidades de dinamización productiva en la región. Por otra parte, las redes eléctrica y de gas natural se distribuyen en todo el territorio, aumentando la factibilidad de instalación espacial de emprendimientos industriales.

En cuanto a su distribución, el emplazamiento de la estructura productiva y social de la provincia tiene un correlato directo con el perfil territorial descripto con anterioridad. La dinámica económico-productiva es notablemente mayor en el noreste –donde se concentra la actividad agrícola-ganadera de más altos rendimientos, así como la más importante diversificación de las actividades económicas–, y va disminuyendo en intensidad hacia el sudoeste, donde predomina la ganadería extensiva de baja productividad.

Los indicadores sociales reflejan a su vez la dualidad entre el noreste y el sudoeste: el primero es captador de población, con altas tasas de crecimiento demográfico y presenta un índice de NBI del 13,5%, mientras que el segundo ostenta Tasas de Crecimiento negativas, e Índices de NBI que se sitúan en órdenes que van del 22% al 40%, aproximadamente.

Es de destacar sin embargo, que el conjunto de indicadores sociales de la provincia de La Pampa son relativamente muy buenos respecto de los del promedio del país: el índice de Bienestar Infantil es de 0,25 —la cuarta provincia de la Argentina—; el Índice de Desarrollo Humano es de 0,45, contra el 0,78 promedio nacional y el nivel educativo de la población económicamente activa para todos los niveles excede varios puntos porcentuales a los registrados en el país. Los centros educativos y de salud de mayor complejidad

localizados en las principales ciudades, se complementan con una amplia cobertura de dotaciones básicas en todo el territorio provincial.

SITUACIÓN AMBIENTAL

Los riesgos ambientales más importantes están relacionados con la sobreexplotación de los recursos naturales, destacándose el reem-

plazo del pastizal natural por cultivos de secano, el manejo inadecuado del bosque de calden –pese a los esfuerzos que desde el Estado Provincial se dirigen a preservar el remanente que de la especie perdura en el planeta– la agriculturización con un avance técnicamente desaconsejable, el generalizado uso de agroquímicos, y la contaminación por derrames de hidrocarburos en el río Colorado.

La recolección y disposición final de residuos sólidos domiciliarios cuenta con un grado de desarrollo destacable si se lo compara con el resto del país. Igualmente se lleva adelante una tarea continua respecto de las áreas protegidas en sus diferentes categorías, y en lo referido a sensibilización de la ciudadanía en cuanto amenazas y puesta en valor de los recursos naturales y sus oportunidades.

MODELO DESEADO DE TERRITORIO

El escenario deseado para el futuro de la provincia de La Pampa no es utópico, sino una posibilidad que se encuentra a mitad de camino entre la realidad actual y un futuro ideal. Podrá concretarse promoviendo cambios significativos en el modelo productivo primario, una fuerte dinamización del sector secundario y la incorporación de nuevas actividades comerciales y de servicios vinculadas a los sectores productivos y de apoyo a las economías de aglomeración.

Las estrategias propuestas para alcanzarlo se basan en:

- El firme rol del Estado como socio del desarrollo y constructor de equilibrios sociales y territoriales: un Estado eficaz, eficiente y moderno.
- Una economía diversificada con crecimiento y con especialización relativa en agroindustria.
- Un fuerte desarrollo del capital humano con nuevas modalidades de trabajo e inclusión social.
- El trabajo por la identidad, el sentido de pertenencia, la valorización de los recursos propios y conciencia ecológica.

En base al trabajo realizado conjuntamente entre los equipos técnicos provinciales y del Gobierno nacional se han detectado las acciones susceptibles de promover, en orden a las potencialidades de cada región del territorio provincial. La siguiente zonificación constituye la base operativa para aplicar las políticas públicas necesarias para alcanzar el Modelo Deseado e incluye la identificación de los principales proyectos e iniciativas que se proponen:

• Región Noroeste

Dada la envergadura de su capital construido y sus recursos humanos capacitados, tiene las condiciones para jugar un rol de líder en la construcción de procesos de encade-

namientos productivos con base primaria. Se plantea por tanto su crecimiento y diversificación, asociada al desarrollo de complejos productivos que incorporen innovación tecnológica, que aumenten su calidad y su integración con otros sectores.

La construcción de la “Ruta de la Cría” – pavimentación de la RP 13 - 105–, permitirá la conexión longitudinal del centro de la provincia y mejorará significativamente la comercialización de la producción ganadera de la región.

La ciudad de Santa Rosa puede convertirse en un centro de actividades comunicacionales y de logística.

La región puede liderar el desarrollo turístico utilizando sus recursos naturales y paisajísticos.

La explotación del caldenal representa una oportunidad en la medida en que se realice con cuidadosas pautas de sostenimiento ambiental.

• Región Oeste y Sur

Se promueve el desarrollo de Santa Isabel como centro regional del sector secundario y de servicios —particularmente logísticos de transporte y comunicaciones—, dada su localización estratégica en el cruce de dos corredores bioceánicos. En este sentido resulta fundamental la pavimentación de la RP 14 y la RN 143.

Con el objeto de terminar con el histórico aislamiento del oeste del territorio, el gobierno de la provincia efectúa importantes inversiones para mejorar el sistema de comunicaciones.

Se propone apoyar la diversificación de la tradicional producción local, consolidando

las incipientes iniciativas productivas basadas en el desarrollo de nuevas tecnologías y nuevos productos, así como el turismo rural, el turismo de naturaleza del Parque Nacional Lihuel Calel o el turismo de paso.

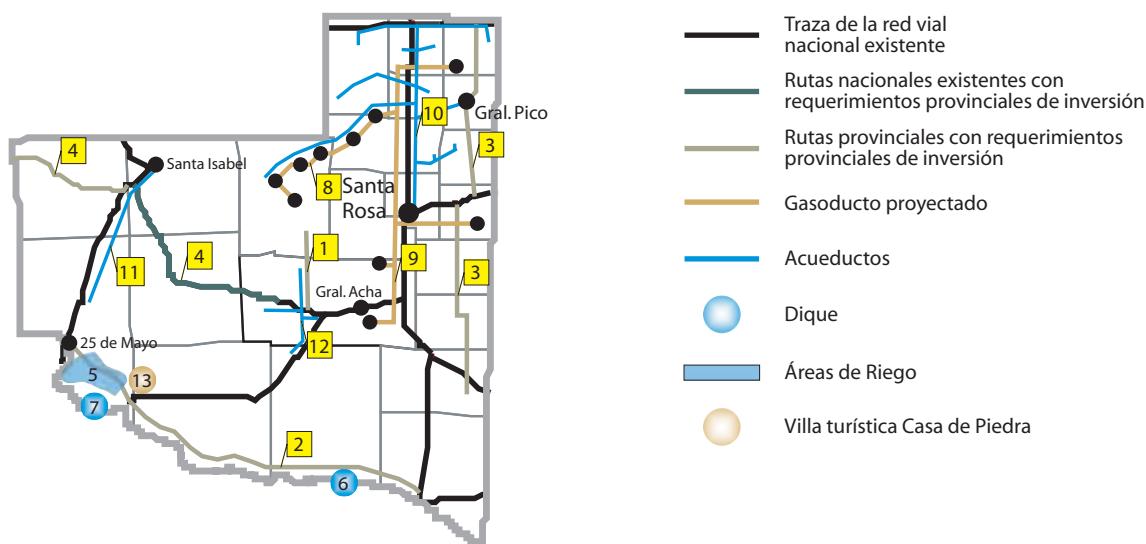
El escenario deseado podrá concretarse promoviendo cambios significativos en el modelo productivo primario, una fuerte dinamización del sector secundario y la incorporación de nuevas actividades comerciales y de servicios vinculadas a los sectores productivos y de apoyo a las economías de aglomeración.

• Subregión de la Ribera del río Colorado

La ribera del río Colorado constituye un corredor minero y energético por excelencia. Presenta además, condiciones naturales y paisajísticas muy diversas que la hacen susceptible de desarrollar a través de diferentes tipos de actividades turísticas. En este marco se impulsa la construcción de una nueva ciudad: la villa “Casa de Piedra”, cuyo perfil será tanto turístico cuanto productivo.

Se encuentran en marcha proyectos de ampliación de las obras de riego en 25 de Mayo y en la Planicie Curacó, en base a las cuales se pretende la creación de una nueva área bajo riego en el Bajo de los Baiguales en cercanías de la Localidad de La Adela y la interconexión de estas áreas con la pavimentación de la RP 34.

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



REF.	PROGRAMA / PROYECTO	ESCALA DE IMPACTO	ESTADO	PLAZO	MONTO ESTIMADO (millones de \$)	FUENTE FINANCIAMIENTO
1	Pavimentación de las RP 105 y 13. "Ruta de la cría"	Regional	Proyecto ejecutivo	Corto	60	Nación / Provincia
2	Pavimentación de la RP 34. Interconexión Áreas de Riego	Regional	Factibilidad	Medio	S/D	Nación / Provincia
3	Reconstrucción de la RP 1	Regional	Proyecto ejecutivo	Corto	57	Nación / Provincia
4	Pavimentación de la RN 143 y RP 10 "Paso Pehuenche"	Regional	Factibilidad	Medio	S/D	Nación
5	Casa de Piedra - Planicie de Curacó	Regional	1º Etapa a licitar	Medio	40	S/D
6	Salto Andersen - Bajo de los Baguales	Regional	Anteproyecto	Largo	93	Nación
7	Construcción del dique compensador de Casa de Piedra con generación de energía	Regional	Factibilidad	Largo	S/D	Nación / Provincia
8	Redes de gas natural en Rucanelo, Conhelo, Luan Toro, Loventué, Victorica, Carro Quemado	Local	Proyecto ejecutivo	Medio	20	Nación
9	Red de gas natural en Falucho, Anchorena, Zona Industrial La Adela, Quehue, Unanue	Local	Anteproyecto	Medio	S/D	Nación
10	Acueducto del río Colorado - localidades del norte de la provincia	Regional	Proyecto ejecutivo	Corto	S/D	Nación
11	Acueducto Puelen - Santa Isabel	Regional	Factibilidad	Corto	S/D	Nación
12	Acueducto Meauco - La Reforma	Regional	Proyecto ejecutivo	Corto	S/D	Nación
13	Construcción de la Villa Turística Casa de Piedra	Local	En ejecución	Corto	10	Nación / Provincia
Obras Hídricas en el Atuel Superior		Regional	Anteproyecto / Factibilidad	Medio	52	Nación
Ampliar la cobertura de telecomunicaciones en el suroeste		Local	Proyecto ejecutivo	Corto	800	Provincia
Acueducto Puelen - Puelches		Regional	Anteproyecto	Corto	S/D	Nación
Redes de cloacas en Guatraché, Catriló, Quemú Quemú, Colonia Barón, Victorica, Rancul, San Martín, Jacinto Arauz		Local	Proyecto ejecutivo	Corto	46	Nación / Provincia
Redes de cloacas en Caleufu, Santa Isabel, Parera, Miguel Riglos		Local	Proyecto ejecutivo	Corto	24	Nación / Provincia
Refacción y adecuación de edificios escolares		Local	Proyecto ejecutivo	Corto	58	Nación



PROVINCIA DE NEUQUÉN

El territorio de la provincia de Neuquén se localiza en el extremo noroeste de la Patagonia y ocupa una superficie de 94.078 Km², representando el 3,4% del territorio nacional. La población ascendía a 474.155 habitantes en el año 2001, el 1,3% del total del país. Si bien su densidad es menos de la mitad del promedio nacional –5 hab/Km²– presenta una variación intercensal muy significativa, del 18,9%.

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

OCCUPACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

La provincia presenta un paisaje donde el soporte natural condiciona fuertemente la instalación humana. La población se concentra mayormente en las márgenes de los ríos Limay y Neuquén, y en la meseta predomina la estepa arbustiva que admite escasa población dedicada a la ganadería caprina u ovina.

El aprovechamiento de los cursos de agua para riego y producción de energía ha permitido el surgimiento de oasis y ciudades que, conjuntamente con la explotación de hidrocarburos, conforman la base actual de la economía provincial. La cuenca neuquina, explorada y explotada desde 1918 con distintos ritmos, modificó la histórica estructura económica. Las obras hidroeléctricas originaron nuevos paisajes en ámbitos anteriormente dominados por los ríos en estado natural y emergieron nuevos actores sociales, cambios en las relaciones de producción y en la estructura ocupacional de la provincia.

La densidad media de población es de 5,02 hab/Km², y si bien está por debajo de la media nacional, es la más elevada de la región patagónica. El patrón de asentamientos es similar a los promedios del país: 11,4% de población rural, de la cual 3,8% está agrupada en localidades de menos de 2 mil habitantes, y 7,6% habita en forma dispersa el territorio provincial.

La mayor concentración poblacional se encuentra en el departamento de Confluencia,

específicamente en el aglomerado Neuquén-Plottier, donde vive el 48% de la población provincial. Este área urbana se une con la localidad de Cipolletti (provincia de Río Negro) conformando una aglomeración metropolitana de acuerdo a la definición del INDEC.

El factor principal que explica las altas tasas de concentración de los asentamientos poblacionales es un fuerte proceso migratorio desde áreas rurales hacia las ciudades. No obstante, es importante consignar que las principales localidades de la provincia reciben inmigrantes del interior de la misma tanto como de otras provincias y de países limítrofes.

A pesar de la fuerte primacía de la aglomeración de la que forma parte la capital provincial, Neuquén cuenta con un sistema urbano diversificado jerárquicamente y que cubre las diferentes subregiones. Posee un corredor central sobre la RN 22, un subsistema andino norte con centro en Chos Malal, un corredor andino sur sobre la RN 234 y un corredor sureste sobre la RN 237. Si bien el eje Neuquén-Cutral Có-Zapala concentra el 78,3% de la población urbana total, el sistema urbano provincial registra rasgos de un incipiente policentrismo que debería ser potenciado.

La red vial, que constituye el soporte de accesibilidad del sistema urbano provincial, se compone de unos 6000 Km de caminos troncales y secundarios. Un 75% corresponden a la red provincial y el 25% restante a la red nacional.

La red se vertebraba a través de cuatro trazas importantes: la RN 22 que atraviesa la provincia de este a oeste, la RN 40 que corre de sur a norte y la RN 237 que vincula la capital con la zona turística del sur provincial con un recorrido de este a suroeste, y las RP 7 y 5 que vinculan la zona petrolera.

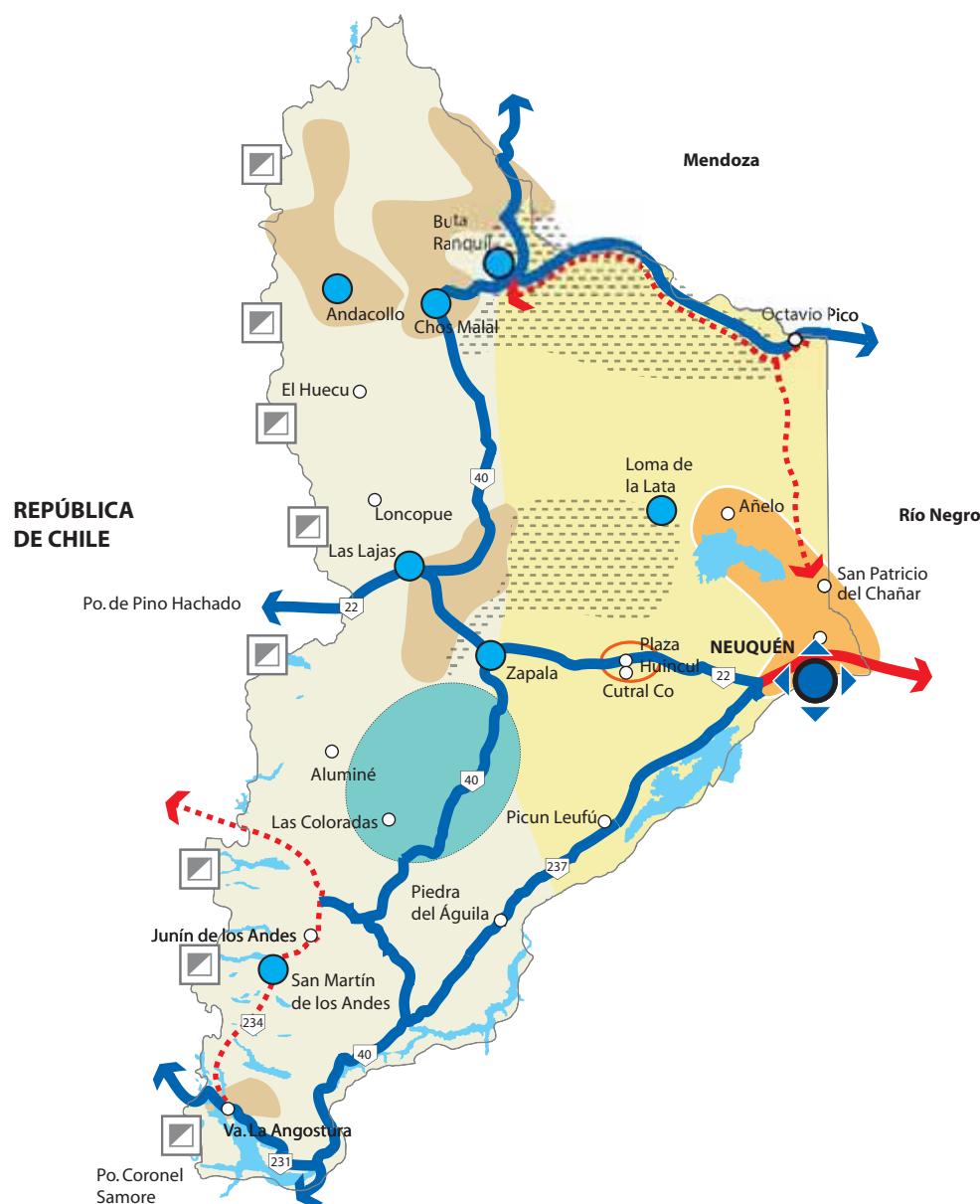
El aprovechamiento de los cursos de agua para riego y producción de energía ha permitido el surgimiento de oasis y ciudades que, conjuntamente a la explotación de hidrocarburos, conforman la base actual de la economía provincial.

A partir de estas trazas se extiende una trama vial que vincula la totalidad de las localidades de la provincia. Sin embargo, de acuerdo a la evaluación provincial, existen problemas de conectividad y accesibilidad en múltiples tramos de la red vial.

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

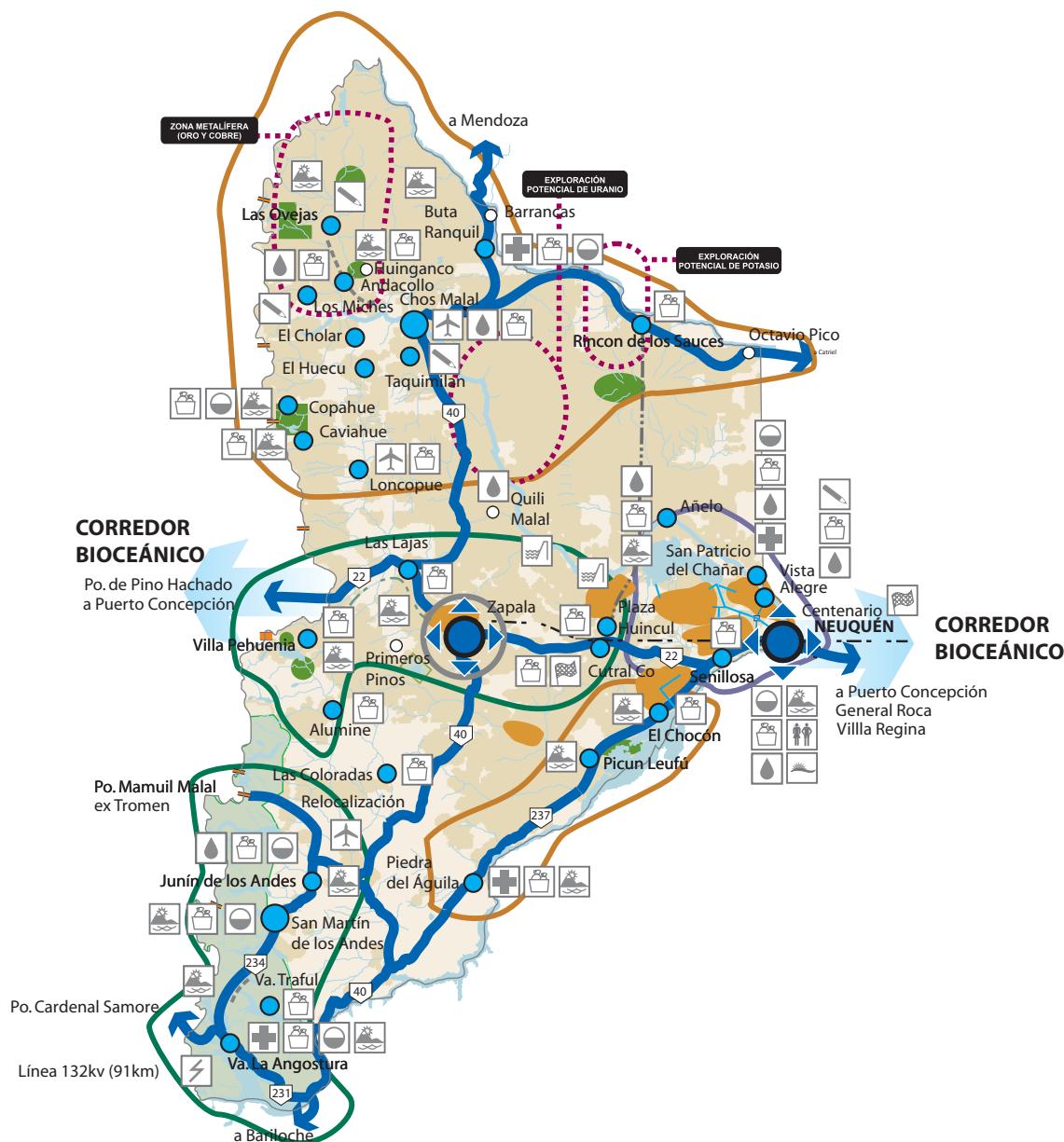
La provincia del Neuquén ha experimentado un gran crecimiento durante los últimos cuarenta años. Su Producto Bruto Geográfico (PBG) actual es 25 veces mayor al promedio de los años '60, lo que indica un crecimiento anual para ese período del 8,2%, basado principalmente en las actividades de explotación de recursos energéticos y conexas, como la construcción y los servicios.

PROVINCIA DE NEUQUÉN | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



- | | | | |
|--|---|--|---|
| | Nodo multimodal con demanda creciente | | Área de mediano desarrollo económico integral y sustentable |
| | Población en crecimiento | | Zona de escaso desarrollo económico |
| | Principales corredores | | Consolidación de la actividad primaria |
| | Problemas de conectividad | | Zona de expulsión de mano de obra |
| | Corredores saturados | | Zona con indicadores sociales críticos |
| | Área de mayor desarrollo económico integral y sustentable | | Zona ambiental crítica |

PROVINCIA DE NEUQUÉN | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



	Centro con población y Nodo multimodal creciente		Zona metalífera de potencial valor productivo
	Centro con población en crecimiento		Áreas naturales protegidas
	Población en crecimiento		Parques Nacionales
	Principales corredores		Áreas potenciales a regar
	Red ferroviaria		Tierras privadas
	Proyecto Ferrocarril Trasandino		Tierras fiscales
	Proyecto Rodovía de Potasio (Construcción privada)		Áreas a desarrollar
	Proyecto riego: Canal Mari Menuco-Confluencia Represa Chihuido II Canal Challacó-Arroyito-Chocón Canal del Aº Covunco Aº Picún Leufú		Áreas a potenciar
	Zona Franca		Áreas a cualificar

En el año 2004, el PBG alcanzó los 13.499 millones de pesos, lo cual representa aproximadamente el 3% del Producto Bruto Interno (PBI). Dentro de la composición del PBG (en pesos de 1993) la actividad primaria es la de mayor significación con el 55% del total, participación muy superior a la del nivel nacional (9%). Le siguen en importancia el sector terciario con el 30%, y el secundario con el 15%, ambos inferiores al nivel nacional (66% y 25% respectivamente). Por ello se caracteriza a la provincia como productora de bienes primarios.

La provincia del Neuquén ha experimentado un gran crecimiento durante los últimos cuarenta años. Su Producto Bruto Geográfico actual es 25 veces mayor al promedio de los años '60, lo que indica un crecimiento anual para ese período del 8,2%, basado principalmente en las actividades de explotación de recursos energéticos y conexas, como la construcción y los servicios.

Las principales actividades económicas que se desarrollan en la provincia están relacionadas con la explotación de sus recursos naturales. Un primer grupo lo constituyen las actividades relacionadas con sus recursos energéticos entre los cuales se destacan los hidrocarburos y la hidroenergía.

La extracción y producción de petróleo crudo, gas y destilados ocupa el primer lugar en el PBG. Desde 1999, los niveles de extracción de petróleo han registrado un descenso del orden del 30%, acompañando el comportamiento de la producción nacional. En 2004 la caída fue del 10% respecto del año anterior. En lo que refiere a la producción de gas desde 1999 se registró un incremento del 20% –al igual que a nivel nacional–, y en 2004 tuvo lugar un alza del 11,5%. Los cambios resultantes del abandono de la convertibilidad determinaron una importante modificación de las condiciones en las que se desarrolla la explotación hidrocarburífera. Los nuevos precios relativos tuvieron un efecto positivo sobre las finanzas provinciales, al producirse una sustancial mejora en sus ingresos debido

al aumento de las regalías. En este concepto, en 2004 se registró un crecimiento del 20% en lo que refiere a petróleo, mientras que para el gas el incremento fue del 40%, ambos respecto del año anterior.

Durante el año 2005 la provincia de Neuquén aportó al Sistema Nacional el 11,95% de la generación total del Mercado Eléctrico Mayorista, algo inferior al 13% del año 2003 y al 15,1% del año 2002. La potencia instalada en centrales eléctricas, en el año 2005, fue de 5.701 Mw, con una mayor participación de las centrales hidráulicas (del 77%).

El turismo, que constituye otro de los sectores principales, ha evolucionado favorablemente durante la última década, transformándolo en un renglón importante dentro de los ingresos provinciales. La devaluación del peso generó un aumento de las expectativas en cuanto a la evolución futura del sector. El incremento en la afluencia de turistas –tanto nacionales como extranjeros– ha sido constante en las últimas temporadas, lo que ha estimulado el interés de los inversores privados. En el año 2005, los pernoctes se incrementaron respecto al año anterior, un 9% en la temporada estival y un 7% en la temporada invernal. Los alojamientos turísticos llegaron a 440 con 15.327 plazas, es decir, el 7,5% más que en 2004. Desde Bariloche a San Martín de los Andes, puente aéreo-terrestre, se transportaron 3.642 turistas, el triple de los transportados en 2004.

La actividad agropecuaria y la silvicultura representan el tercer sector de importancia en el Producto Bruto Provincial. La agricultura es el subsector más importante dentro de la actividad agropecuaria y aporta el 65% del Producto Bruto del sector, correspondiéndole a la producción de manzanas y peras el 95% de dicho valor. La ganadería es una actividad de gran impacto social en todo el interior de la provincia. Se trata sobre todo de ganadería menor, asentada sobre las tierras fiscales que alcanzan el 57% de la superficie provincial. Finalmente, la actividad forestal se inicia en la provincia como extractiva, actuando sobre los bosques nativos de la cordillera y precordillera y las formaciones leñosas del monte. A partir de la década del '70 se generaron, desde el sector público y privado, acciones dirigidas a la implantación de especies forestales exóticas en secano, desde la isohieta de los 700 mm hacia la Cordillera de los Andes.

Entre el resto de las actividades se destacan la producción minera (que representa sólo el

0,87% del PBG de la provincia) de Neuquén) y las actividades industriales (estrechamente vinculadas al aprovechamiento de los recursos naturales) y las comerciales. Las principales actividades manufactureras son la destilación de petróleo, la producción de cerámicos, la elaboración de jugos y la fabricación de agua pesada.

Para describir la situación social se han considerado cuatro variables: saneamiento, vivienda deficitaria, mortalidad infantil y pobreza e indigencia.

El porcentaje de viviendas conectadas a la red de agua corriente ha aumentado en el período intercensal del 71% al 88%. Asimismo el porcentaje de viviendas conectadas a la red de desagües cloacales en dicho período prácticamente se duplicó, pasando de un 35% a un 68%.

Según los datos arrojados por el censo 2001, el 70% de los hogares son propietarios de vivienda y terreno. Sin embargo, si tomamos el Índice de Privación Material de los Hogares (IPMH) en la provincia, el 34% no puede satisfacer las necesidades básicas de vivienda: un 16,7% de los hogares sufre privaciones corrientes –no logran cubrir mediante sus ingresos los bienes y servicios básicos para su subsistencia–, un 10% padece privaciones patrimoniales –las viviendas que habitan tienen pisos o techos insuficientes, sin inodoro o descarga de agua–, y un 6,7% vive con privaciones convergentes, lo cual implica la presencia simultánea de ambas privaciones. Si se compara con la situación nacional se puede observar la similitud de las tasas anteriores y su evolución. En respuesta a esta problemática, el gobierno provincial sancionó en 2004 la Ley N° 2460 que creó la Agencia de Desarrollo Urbano Sustentable (ADUS) cuya principal función es propiciar la resolución de necesidades habitacionales de la población con políticas de financiamiento a través de préstamos personales.

Según los datos del INDEC y de la Subsecretaría de Salud provincial, en el año 2004 la Tasa de Mortalidad Infantil neuquina ascendía a 10,4 %, cuatro puntos por debajo del promedio nacional (14,4 %), ocupando el tercer lugar después de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Tierra del Fuego. A partir de la década del '70, Neuquén implementó un Plan Integral de Salud que permitió alcanzar importantes niveles de salud a bajo costo. Se trabajó sobre la prevención y promoción de la salud (poniendo especial énfasis en la atención médica primaria) y se adecuaron los servicios sanitarios a los niveles de complejidad necesarios, cobrando

relevancia los establecimientos rurales. Como resultado de la implementación de este Plan se logró, además de una considerable baja en la Tasa de Mortalidad Infantil, un aumento de la longevidad de la población.

En el primer semestre del año 2006 el 22,4% de los hogares del conglomerado Neuquén – Plottier eran pobres, lo que significa que se trata de población que no puede cubrir de manera satisfactoria sus necesidades habitacionales, de alimentación, educación, salud, vestimenta y transporte. El 8,7% de los hogares para el mismo período se encontraban bajo la línea de indigencia, es decir, con ingresos inferiores al costo de la canasta básica de alimentos.

SITUACIÓN AMBIENTAL

La provincia pertenece a la ecoregión de la estepa patagónica, y se puede establecer que los principales problemas ambientales son:

- La desertificación, producida entre otros factores por el sobrepastoreo de la ganadería trashumante mayoritariamente caprina y ovina.
- Los altos impactos de la actividad minera e hidrocarburífera.
- La problemática de residuos sólidos urbanos en concentraciones poblacionales.
- La problemática de los residuos patológicos, industriales, agropecuarios y peligrosos derivados de actividades especiales.

- La contaminación hídrica superficial que producen las actividades hidrocarburífera e industrial, y las plantas de tratamiento de líquidos cloacales.
- La contaminación de napas freáticas, producida, en su mayor parte, por la explotación hidrocarburífera.
- El avance continuo de las zonas urbanizadas sobre suelos con aptitud productiva.
- El escaso porcentaje de áreas naturales protegidas en relación a la superficie total del territorio. Los parques nacionales cumplen una función turística, en contraposición a los objetivos de su creación, referidos a la sustentabilidad.
- Las sequías e inundaciones producidas por nuevos fenómenos climáticos.

MODELO DESEADO DE TERRITORIO

Para la elaboración del Modelo Territorial Deseado se llevaron a cabo en la provincia mesas temáticas, en las cuales participaron los técnicos de los distintos organismos provinciales, intercambiando sus diferentes visiones, necesidades y proyecciones. En cuanto al nivel local (municipios) la instancia de participación fue indirecta, a través de los directores de región de la Dirección General de Planificación del COPADE.

A continuación se describen los objetivos provinciales en relación a los objetivos nacionales generales y específicos planteados por el Plan Estratégico Territorial. También se detallan las líneas estratégicas y las obras de infraestructura y acciones proyectadas por el gobierno provincial para alcanzar el Modelo Deseado.

Como gran objetivo general la provincia se plantea un cambio en la matriz productiva, lo que implica pasar de una economía basada principalmente en la actividad hidrocarburífera a una economía más diversificada e integrada verticalmente, con predominio de la actividad agroindustrial. Este cambio surge en respuesta a la tendencia descendente que presentan las reservas de gas y petróleo en la provincia.

Durante el año 2005 se tomó la decisión política de avanzar en la consolidación de la reconversión de la matriz productiva hacia un perfil de mayor sustentabilidad, basado en recursos renovables y permanentes. Esta idea se concretó en la sanción de la Ley N° 2.505, que autorizó la emisión de los Títulos Pùblicos Provinciales denominados Títulos de Deuda para el Desarrollo Provincial (TIDE-PRO), a la vez que determinó el plan de obras

pùblicas al que serán destinados los fondos. A la fecha se avanzó en los requisitos legales y operativos para poder concretar las dos primeras emisiones de dichos bonos en el transcurso de 2006, por un monto de 120 millones de dólares.

Los objetivos provinciales específicos son:

- Promover el aumento sistemático de la producción y la competitividad en las distintas fases del proceso.
- Reactivar y desarrollar la actividad minera.
- Crear un desarrollo vertical de la producción primaria.
- Proponer perfiles complementarios para desarrollar las localidades del interior de la provincia.
- Establecer nuevas zonas bajo riego para la producción de frutícola, vitivinícola, hortícola, de orgánicos, forestal y de pastizales.
- Mejorar la situación habitacional con un acompañamiento legal de la entrega y la construcción de las viviendas sociales.
- Gestión responsable de los recursos naturales y protección del medio ambiente, que fortalezca el desarrollo social de las comunidades neuquinas.
- Acompañar el crecimiento poblacional de las comunidades con infraestructura en educación y salud.
- Aumentar la conectividad entre los centros urbanos a nivel provincial.
- Establecer rutas estratégicas para el desarrollo equilibrado.
- Priorizar los pasos fronterizos hacia la República de Chile para afianzar los lazos internacionales.
- Mejorar la conectividad aérea.

- Desarrollar el gobierno digital en la provincia.
- Acompañar el crecimiento poblacional de las localidades con infraestructura energética.
- Desarrollar nuevas fuentes de energía renovable.

Como objetivo general la provincia se plantea un cambio en la matriz productiva, que implica pasar de una economía basada principalmente en la actividad hidrocarburífera a una economía más diversificada e integrada verticalmente, con predominio de la actividad agroindustrial.

- Programar el aprovechamiento racional y sustentable de los recursos naturales, aplicando la tecnología más limpia para la producción, evitando las externalidades económicas que producen las industrias de más alto riesgo.
- Control y manejo sustentable del bosque nativo e implantado.
- Prevenir inundaciones en zonas rurales y urbanas.
- Mejorar el estado de las vías de comunicación terrestre.
- Establecer acciones tendientes a disminuir accidentes de tránsito.

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



- Puentes
- Canal de riego
- Aeropuertos
- Diques
- Trazas de la red vial nacional existente
- Rutas nacionales existentes con requerimientos de inversión
- Rutas provinciales con requerimientos de inversión
- Pasos fronterizos
- Trazas de la red ferroviaria con requerimientos de inversión
- Áreas de riego
- Red eléctrica requerida

REF.	PROGRAMA / PROYECTO	ESTADO	PLAZO	MONTO ESTIMADO (millones de \$)	FUENTE FINANCIAMIENTO
1	Ferrocarril Trasandino del Sur	En licitación	Largo	180	144 TIDEPRO *
2	Proyecto Aprovechamiento Hidroeléctrico y Agroindustrial Chihuido II ¹	En licitación	25 años	1.416	S/D
	Proyecto Multipropósito Marimenuco - Confluencia: infraestructura hídrica	En ejecución	5 años	270	195 TIDEPRO
3	Proyecto Canal de Riego Plaza Huincul - Paraje Challacó	En licitación	Corto	130	TIDEPRO
4	Proyecto de Desarrollo Integral Agroproductivo Challacó - Villa El Chocón - Arroyito	Idea	S/D	S/D	S/D
5	Pavimentación RP 43 Huaraco - Andacollo - Las Ovejas	En licitación	Corto	71	TIDEPRO
6	Pavimentación RP 45 Las Ovejas - Las Lagunas de Epulafquen	En licitación	Corto	20	TIDEPRO
	Pavimentación RP 39 Andacollo - Huinganco	En licitación	Corto	7	TIDEPRO
7	Reubicación del Puente sobre el Río Nahueve - RP 43	En licitación	Corto	12	TIDEPRO
8	Pavimentación RN 234 - Tramo IV	En licitación	Corto	20	TIDEPRO
9	Autopista Parque de Circunvalación Neuquén ²	S/D	S/D	S/D	S/D
10	Circunvalación de Acceso a Villa La Angostura	En licitación	Corto	9	TIDEPRO
11	Pavimentación RN 242 entre Pino Hachado y el límite con Chile	S/D	Corto	8	Vialidad Nacional y Provincial
12	Refuncionalización del complejo vial fronterizo en el Paso Cardenal Samoré	En ejecución	Corto	S/D	S/D
13	Relocalización del Aeropuerto Chapelco	En estudio	S/D	S/D	S/D
	Conexión de la localidad de Villa La Angostura al Sistema Interconectado Nacional	Preparación Pliegos	S/D	45	S/D
14	Construcción de la represa Chiuido I	En estudio	S/D	2640	S/D

1. Central hidroeléctrica (228 MW), sistema de riego sobre 7,000 ha, desarrollo agroindustrial.

2. Nueva RN 22: Concesión por Peaje Corredor 29, Remodelación de la actual RN 22. Multitrocha Neuquén - Centenario: (Concesión por Peaje Provincia), Acceso Norte: Continuación de la Multitrocha Neuquén - Centenario en el punto de unión con la nueva RN 22, Autovía Circunvalación Neuquén - Plottier, Autovía Circunvalación Plottier - Senillosa, Cuarto Puente sobre Río Neuquén y Accesos, Camino vinculación Neuquén - Loma de La Lata - Añelo.

(*) TIDEPRO: Títulos públicos provinciales



PROVINCIA DE RÍO NEGRO

La provincia de Río Negro se encuentra en la región patagónica de la República Argentina, limitando al norte con La Pampa, al sur con Chubut, al este con Buenos Aires y al oeste con Neuquén y la República de Chile. Su superficie alcanza los 203.013 Km² –el 7,5% de la superficie continental del país– y cuenta con una población de 587.430 habitantes. El nivel de urbanización es algo menor que el promedio nacional, alcanzando casi el 85% del total de la población

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

OCCUPACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

Los habitantes primigenios, con un bagaje cultural paleolítico, arribaron a la norpatagonia hace unos 13 mil años. Luego fueron absorbidos por los tehuelches, quienes a partir del siglo XVI se enfrentaron con los araucanos provenientes del actual Chile, pugna que clausuró la Edad de Piedra en la Patagonia.

La presencia hispana se remonta a las expediciones en procura de la comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico en el siglo XVI. En 1878 se creó la Gobernación de la Patagonia y se designó capital a Mercedes de Patagones (actual Viedma). El flamante territorio se extendía hasta el Cabo de Hornos y ocupaba un millón de kilómetros cuadrados, inexplorados en su mayoría.

Como consecuencia de la campaña militar de 1879 surgieron las poblaciones de Choele Choei –en el Valle Medio– y General Roca –en el Alto Valle– entre otras. En 1884 se subdividió la Gobernación de la Patagonia y surgieron los territorios nacionales de Río Negro, Neuquén, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego. A partir de entonces, y por 71 años, quedaron supeditados al gobierno central, lo cual les acarreó serias limitaciones políticas y administrativas.

Los esfuerzos colonizadores, entre ellos la radicación de colonos alemanes y la explotación agrícola centrada en el primer intento de regadío –el Canal de Los Milicos, en 1884– resultaron un fracaso y una experiencia restringida respectivamente. Viedma constituía

el núcleo del comercio territorial y alcanzaba los valles del río Negro merced al transporte fluvial. La construcción del ferrocarril al Neuquén en 1896, en previsión de una presunta guerra con Chile, la marginó y ocasionó la desaparición de dicho tráfico.

En 1882 se fundó la Colonia Roca, que evolucionó a través de la producción y exportación de alfalfa. Luego de la construcción del sistema de riego a partir de 1910, y gracias a las explotaciones vitícolas y frutícolas, dio comienzo la expansión del Alto Valle.

En la primera década del siglo XX se construyó el ferrocarril estatal que unió San Antonio Oeste con San Carlos de Bariloche. Con la sanción de la primera Constitución provincial, en 1957, el territorio nacional de Río Negro adquirió un nuevo rol institucional aunque manteniendo la denominación y los límites que correspondían al territorio creado en 1884, así como la división política interna en trece departamentos que databa de 1915.

La estructura actual del territorio rionegrino se consolidó como consecuencia de una dinámica de flujos de considerable dimensión, que se produjo inicialmente a partir de los ramales ferroviarios Constitución-Zapala y Constitución-Bariloche. Continuó luego en función del eje de integración regional en sentido este-oeste representado por la RN 22, en sentido norte-sur vía la RN 3 y la RP 6, y en el sector oeste a través de la RN 40.

Si se considera la conexión entre el Alto Valle y San Carlos de Bariloche a través de la provincia del Neuquén, el resultado es un triángulo

urbano que une las localidades de más de 20 mil habitantes y concentra casi el 60% de la población urbana de la provincia. Por otra parte –excepto Viedma y Bariloche– el resto de las localidades mayores forma parte del sistema urbano del Alto Valle del Río Negro.

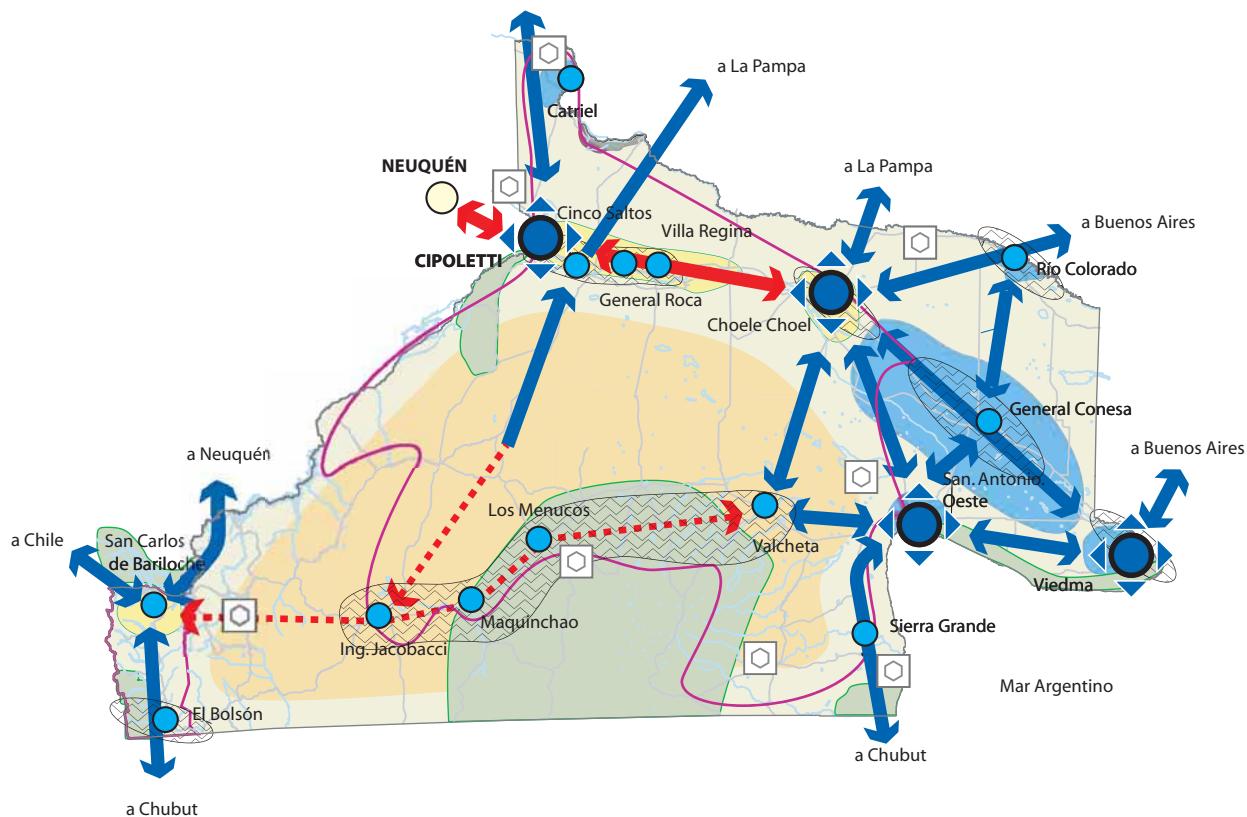
Cada una de las mencionadas aglomeraciones constituye la cabecera de las regiones en que el gobierno de Río Negro ha dividido el territorio provincial. San Carlos de Bariloche (el mayor de los centros urbanos de la provincia) es el principal nodo de la región andina, Viedma es la capital provincial y centro de la región Atlántica, y el sistema urbano del Alto Valle (que conforma el asentamiento urbano más importante en términos de cantidad de población residente) constituye el corredor central de la región de los Valles Interfluviales. La región de la Meseta Centro-Sur –de menor grado de desarrollo– no cuenta con ningún asentamiento de más de 20 mil habitantes (el mayor de ellos, Ingeniero Jacobacci en el departamento de 25 de Mayo, no alcanza los 6 mil habitantes).

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

El Producto Bruto Geográfico para el 2005 alcanzó a los 4.265 millones de pesos (a moneda constante de 1993). El 9% correspondió al sector primario, el 26% al secundario y el 65% restante al terciario, en tanto el crecimiento para el 2005 fue del 9,9% respecto al 2004.

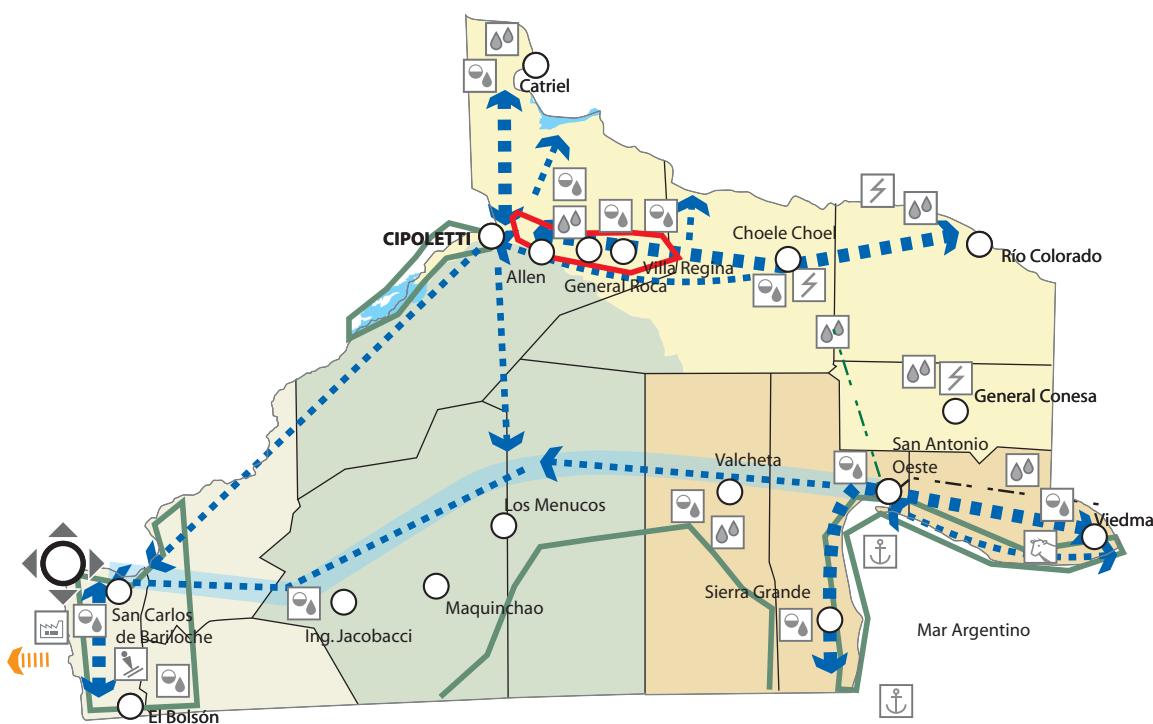
Las zonas agrícolas más características son el Alto Valle y el Valle Medio del río Negro. La primera significa el 30% del área cultivada

PROVINCIA DE RÍO NEGRO | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



- | | | | |
|--|--|--|---|
| | Nodo multimodal con demanda creciente | | Necesidad de infraestructura de apoyo a la producción |
| | Localidades con población en crecimiento | | Áreas económicas con mayor desarrollo, diversificadas y con industrialización relevante |
| | Flujo de cargas y pasajeros | | Áreas económicas medianamente desarrolladas diversificadas y con industrialización incipiente |
| | Capacidad saturada | | Áreas con escaso desarrollo económico y producción no diversificada |
| | Problemas de conectividad | | Área con alto valor paisajístico y ecológico |
| | Enclaves económicos (minería y petróleo) | | Áreas vulnerables |

PROVINCIA DE RÍO NEGRO | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



- | | | | | | |
|--|--|--|-------------------------------------|--|--|
| | Nodo multinacional a construir | | Ampliación del área bajo riego | | Región Andina |
| | Corredores regionales a mejorar capacidad | | Obras de infraestructura energética | | Región Meseta Centro-Sur |
| | Infraestructura vial a mejorar | | Agua potable y cloaca | | Región Atlántica |
| | Vía férrea | | Desarrollo portuario | | Región de los Valles Interfluviales |
| | Vía férrea a construir | | Infraestructura deportes invernales | | Proyecto Integral del Río Negro |
| | Apertura de paso internacional Chile por Río Negro | | Complejo tecnológico industrial | | Perfil turístico recreativo Protección ambiental |
| | Corredor bioceánico Atlántico-Pacífico | | Acueducto ganadero turístico | | |

provincial y aporta el 70% de la producción nacional de manzanas y peras, con una producción total de 1,5 millones de toneladas en promedio. Otro de los productos primarios es la vid, con 3.200 hectáreas bajo cultivo y una producción de 12,5 millones de kilogramos, destinada en su casi totalidad a la elaboración de vinos que significa 40.297,53 hectolitros. Río Negro produce el 70% de la producción total de lúpulo del país y es significativa la producción de hortalizas, entre las que se destaca el tomate con un total de 56 mil toneladas, en su mayoría destinadas a la industria procesadora.

San Carlos de Bariloche es el principal nodo de la región andina, Viedma es la capital provincial y centro de la región atlántica, y el sistema urbano del Alto Valle constituye el corredor central de la región de los Valles Interfluviales.

Un 50% de la explotación forestal rionegrina se realiza en la región boscosa andina (comprendiendo especies como las coníferas y el ciprés, entre otros), y el 50% restante tiene lugar en los valles irrigados. La actividad productiva básica de la zona árida central es la cría de ganado ovino, cuya existencia alcanza a 1,6 millones de cabezas, el stock de ganado bovino alcanza a 620 mil cabezas y el caprino a 180 mil. La actividad pesquera explota los recursos existentes en aguas rionegrinas del Golfo San Matías, en particular de merluza hubbsi, que representa el 75% de las capturas.

Río Negro posee una de las principales zonas productoras de petróleo del país, con un 5% del total nacional y un porcentaje equivalente de reservas comprobadas. La producción de gas natural representa el 3,7% del total nacional y las reservas comprobadas ascienden al 1,5%. La producción minera se orienta a los minerales no metalíferos y rocas de aplicación, y existen expectativas vinculadas con la minería aurífera. Según el Censo Nacional Económico 2004 hay más de 1.300 locales industriales, situados en su mayoría en la zona del Alto Valle.

La provincia se ha constituido en un polo turístico de relevancia internacional, con San

Carlos de Bariloche como su centro más destacado, que recibe un promedio de 700 mil turistas anuales. Otro punto importante es el balneario Las Grutas, con más de 100 mil visitantes por año.

En referencia a la situación social el porcentaje de NBI alcanzó el 16,1% en 2001, la tasa de natalidad fue del 18,6 y la de mortalidad del 5,8 por mil en 2005, mientras que el registro de mortalidad infantil fue de 8,9 por mil (significativamente menor que el 15,5 por mil del año 2000). Según datos del Censo Nacional 2001, la tasa de analfabetismo fue de 3,1%, mientras que en lo que respecta a la provisión de servicios de saneamiento el 88,3% de los hogares cuenta con agua potable y el 52,1% posee red cloacal.

SÍNTESIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Como parte de la elaboración de un plan de desarrollo estratégico para la provincia se realizaron los trabajos preliminares de la organización territorial, diagnóstico y propuesta de criterios para regionalizar. Sobre esa base se diseñó una nueva regionalización adecuada a la actual realidad, que se tradujo en las regiones Andina, Meseta Centro Sur, Valles Interfluviales y Atlántica.

• Región Andina

Comprende los departamentos Bariloche, Norquincó y Pilcaniyeu, con el importante centro turístico internacional de San Carlos de Bariloche, otros menores como El Bolsón, y pequeños asentamientos urbanos de servicios turísticos y rurales, con una población de 118.019 habitantes.

Posee recursos naturales de alto valor paisajístico que la posicionan como uno de los principales destinos turísticos de Argentina. Participa con el 50% de la explotación forestal provincial y existen áreas agrícolas donde predomina el cultivo de lúpulo y de frutas finas. Prevalece la ganadería ovina extensiva en la zona de mesetas y la bovina en los valles precordilleranos.

• Región de la Meseta Centro-Sur

Está conformada por los departamentos 25 de Mayo, 9 de Julio y El Cuy, y ubicada en el centro de la meseta patagónica (de condiciones climáticas extremas). Es la menos poblada de la provincia, con 20.906 habitantes. La actividad económica depen-

de de la ganadería ovina y caprina extensivas, es importante la minería de áridos y piedras ornamentales –en especial piedra laja y pórfitos– y también surgen, muy lentamente, iniciativas de turismo rural y de aventura.

• Región de los Valles Interfluviales

Es la región más importante de la provincia por su población –334.278 habitantes– y por las actividades económicas que la caracterizan. Comprende los departamentos de General Roca, Avellaneda, Pichi Mahuida y General Conesa, y está localizada en el área mesopotámica de Río Negro, entre los valles fluviales de los ríos Colorado y Negro.

La principal actividad económica en el Valle Medio –que abarca los municipios de Choele Choel, Lamarque, Luis Beltrán, Coronel Belisle, Darwin, Pomona y Chimpay– es la frutihorticultura, que se alterna con la producción de forrajes, la vitivinicultura, ganadería y apicultura.

En el extremo noroeste de la región y en la margen sur del río Colorado, Catriel se destaca por la actividad petrolera, con un incipiente desarrollo de la agricultura bajo riego. Es una de las puertas de entrada a la provincia de Río Negro y a toda la Patagonia, su área de servicios atiende a la explotación petrolera de la zona y al tránsito permanente por las rutas de conexión de la región y el resto del país. Por otra parte, en el noreste, el sector del valle del río Colorado próximo a la localidad homónima es otro de los centros de acceso a la provincia de Río Negro (a través de la RN 22). Posee una extensa área bajo riego con una importante producción frutihortícola, que abastece los mercados regional, nacional y externo. Tiene también una significativa producción vitivinícola.

• Región Atlántica

Conformada por los departamentos Adolfo Alsina, Valcheta y San Antonio tiene una población de 79.619 habitantes. La actividad económica de la franja costera se apoya principalmente en la ganadería, la pesca y el turismo. El área posee recursos paisajísticos ambientales que es necesario proteger y poner en valor.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

La provincia de Río Negro tiene en elaboración un plan de desarrollo estratégico denominado Río Negro 2015, que plantea objetivos y estrategias con esa meta cronológica. En este sentido se realizaron los trabajos preliminares sobre formación para el desarrollo económico local, creación de un instituto regional, relevamiento de parques industriales, áreas industriales e incentivos para la inversión y Sistema Provincial de Planificación, Consejos Regionales de Planificación y Entes de Desarrollo, así como una recopilación de objetivos, estrategias y proyectos existentes en las áreas del gobierno provincial. Y, sobre esa base, se detectaron también los proyectos regionales prioritarios.

• Región Andina

En términos de desarrollo regional se considera fundamental su integración con los circuitos turísticos de la costa atlántica, por lo cual es indispensable la finalización de la pavimentación de la RN 23 para conformar un eje junto a la línea ferroviaria Viedma-Bariloche del corredor bioceánico Atlántico-Pacífico, y la construcción de una playa multimodal de transferencia de cargas en Bariloche.

Otros objetivos se centran en la puesta en marcha del Complejo Tecnológico Industrial de Bariloche, en el desarrollo de nuevos centros de deportes invernales, en la apertura del paso terrestre internacional a Chile por El Manso, en el acceso a la región por la margen sur del río Limay y en los planes de manejo de áreas naturales protegidas.

• Región de la Meseta Centro-Sur

Para mejorar la calidad de vida de los pobladores, es prioritario finalizar la pavimentación de la RN 23 (que vincula la región con el oeste y este de la provincia) y de la RP 8 (que la conecta con el Alto Valle). Es preciso incrementar la eficiencia y la diversificación de los modelos tradicionales de producción y establecer un sistema de transferencia y capacitación permanente que permita lograr una ganadería rentable e incorporar actividades económicas alternativas.

Requiere, además, un mejor equipamiento de las localidades en servicios educativos,

salud, vivienda y saneamiento ambiental, y acciones que frenen la permanente migración que sufre la región hacia centros poblados más importantes.

• Región de los Valles Interfluviales

Se procura integrar los valles fluviales de ambos ríos, ampliar la conectividad norte-sur e integrarla al resto del país. Es imprescindible mejorar y repavimentar las rutas existentes (entre ellas, la conexión Chelforó-La Japonesa).

El Alto Valle requiere en forma perentoria la concreción del Proyecto Integral del Río Negro, cuyos objetivos son protección contra inundaciones, mejoramiento del sistema de drenaje, recuperación de tierras y generación eléctrica, entre otros. Es indispensable la ampliación y mejoramiento de la RN 22 y la construcción del ramal ferroviario Choele Choel-Vintter-San Antonio Este-San Antonio Oeste, así como el empalme al puerto de San Antonio (ramal Viedma-San Antonio Oeste).

El valle medio cumple el rol de centro nodal de la provincia, ya que en Choele Choel se conectan las principales rutas que atraviesan la provincia, tanto norte-sur como este-oeste. Esta función potencia la región y genera una importante área de servicios que puede mejorar su desempeño con la ampliación de la red eléctrica zonal.

En el noroeste, con centro en Catriel, resulta indispensable mejorar la accesibilidad y potenciar 5 mil hectáreas productivas existentes en la zona, de manera de prever actividades alternativas ante la reducción del horizonte de extracción de hidrocarburos. Por otra parte, en la zona nororiental, uno de los objetivos es la ampliación de la superficie irrigada mediante el proyecto Salto Andersen sobre el cauce del Colorado, que además de generar energía pondrá en pie de cultivo unas 20 mil hectáreas.

Otra de las áreas bajo riego de la provincia es General Conesa, ubicada sobre el río Negro, donde se localiza el proyecto de desarrollo de Colonia Josefa que tiene como objetivo poner en producción bajo riego presurizado 67 mil hectáreas, siendo

necesaria la ampliación de la red de electrificación rural Trapalcó-General Conesa.

• Región Atlántica

La provincia inició el desarrollo de un corredor turístico costero integrado por los balnearios El Cóndor, Las Grutas y Playas Doradas. Pero es indispensable la pavimentación de la RP 1 (o ruta de la costa) y del acceso de la RN 3 a ese último balneario, y la construcción de un acueducto ganadero turístico (que abastecerá 250 mil hectáreas ganaderas y pequeños asentamientos turísticos).

La provincia de Río Negro tiene en elaboración un plan de desarrollo estratégico denominado Río Negro 2015, que plantea objetivos y estrategias con esa meta cronológica, base sobre la cual se detectaron los proyectos regionales prioritarios.

La ampliación del Puerto de San Antonio y la construcción de un muelle de pesca artesanal en Puerto Lobos favorecerán la actividad económica que demanda nueva infraestructura. Hacia el sur la puesta en funcionamiento del yacimiento de hierro de Sierra Grande reactivó esa localidad, mientras el resto de la región desarrolla actividades relacionadas con la ganadería bovina y ovina.

Se prevé incrementar a 19.500 hectáreas la superficie regada en la margen norte del río Negro (en la localidad de Guardia Mitre) y potenciar la zona bajo riego con producción frutihortícola del Instituto de Desarrollo del Valle Inferior (IDEVI) vecina a Viedma. Por otra parte, el valle de Valcheta requiere para su desarrollo la construcción de la represa de Chipauquil, que abastecerá agua para consumo y riego además de cubrir la futura demanda de Sierra Grande.

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



- Puertos con requerimientos
- Traza de la red vial nacional existente
- Rutas nacionales existentes con requerimientos de inversión
- Rutas provinciales con requerimientos de inversión
- Traza de la red ferroviaria con requerimientos de inversión
- Estación transformadora
- Diques
- Acueducto
- Área de riego
- Área de electrificación rural
- Paso de frontera

REF.	PROGRAMA / PROYECTO	ESCALA DE IMPACTO	ESTADO	PLAZO	MONTO ESTIMADO (millones de \$)
1	Puesta en marcha del proyecto Corredor Bioceánico Atlántico - Pacífico (Puerto de San Antonio Este - Puerto Montt-Valdivia)	Regional	S/D	S/D	S/D
2	Proyecto Integral del río Negro de Cipolletti a Chichinales: protección de 20 mil has bajo riego, generación de energía y línea de contención de crecidas	Regional	Con estudio de factibilidad	Medio	S/D
3	Presa de Salto Andersen en el río Colorado	Local	Con estudio de factibilidad	Corto	S/D
4	Proyecto de riego de colonia Josefa (67.000 ha)	Regional	Prefactibilidad	Medio	60
5	Empalme ramal Viedma - San Antonio - Puerto de San Antonio Este (26 Km)	Regional	Nuevo	Medio	S/D
6	Construcción de la playa de transferencia de cargas en San Carlos de Bariloche	Internacional	Con estudio de factibilidad	Medio	S/D
7	Obras de electrificación rural en la margen norte del Río Negro	S/D	S/D	S/D	S/D
8	Ampliación de la estación transformadora de San Carlos de Bariloche	S/D	S/D	S/D	S/D
9	Mejoramiento y obras de riego para la localidad de Catriel (5.000 ha) Construcción del canal terciario de riego en Valle Verde	Local	S/D	Corto	S/D
10	Puente sobre el canal principal de riego en Allen	S/D	S/D	S/D	S/D
11	Finalización de las obras de pavimentación de la RN 23	Internacional	Con estudio de factibilidad	Corto	S/D
12	Construcción de muelle de cargas generales, mineralero y pesquero en San Antonio Este	Internacional	Con estudio de factibilidad	Corto	S/D
13	Proyecto Complejo Tecnológico Industrial de San Carlos de Bariloche	Internacional	Nuevo	Largo	S/D
14	Proyecto de máxima de ampliación de la zona de riego en altiplanicies de la meseta al sur del río Negro	Local	Nuevo	Largo	S/D
15	Represa de Chipauquil en el arroyo Valcheta para aprovechamiento de riego (2.500 ha), turístico y de agua potable	Local	Con estudio de factibilidad	Corto	S/D
16	Ampliación RN 22 desde Chichinales a Cipolletti (98 Km)	Regional	S/D	S/D	S/D
17	Apertura del paso terrestre internacional de Río Negro a la República de Chile por El Manso	Regional	S/D	S/D	S/D
18	Acueducto ganadero - turístico desde Río Negro hasta La Lobería (35 Km y 250 mil ha)	Local	Ejecución	Medio	37
19	Pavimentación de la RP 8 Los Menucos-La Esperanza (56 Km)	S/D	S/D	S/D	S/D
20	Mejoramiento de la ruta provincial 6 General Roca - Casa de Piedra (94 Km)	Local	S/D	Corto	S/D
21	Pavimentación RP 1 La Lobería-Puerto de San Antonio Este (150 Km)	Regional	Con estudio de factibilidad	Medio	S/D
22	Ampliación de la red eléctrica del Valle Medio	Local	S/D	Corto	S/D
23	Ampliación de la red de electrificación rural Trapalcó - General Conesa	Local	S/D	Corto	S/D



PROVINCIA DE CHUBUT

La provincia de Chubut cuenta con una población de 413.237 habitantes, con una densidad de ocupación media muy baja –aproximadamente 1,8 hab/Km²–, característica común a toda la región patagónica. Su territorio representa el 8,1% de la superficie nacional y en él reside el 1,1% de la población del país. No obstante es una de las provincias de mayor crecimiento demográfico, observándose que en los últimos 40 años triplicó la cantidad de habitantes

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

La geografía de la provincia de Chubut presenta las tres áreas características de la región patagónica: al oeste, el sector cordillerano con extensas zonas boscosas, disponibilidad abundante de agua y suelos fértiles en los valles; al este, un importante litoral marítimo sobre el Océano Atlántico; y entre ambos sectores, el área central, donde predomina la desértica meseta patagónica con su vegetación esteparia.

Habitado originalmente por los indios tehuelches, el territorio provincial ha sido objeto de diversas expediciones colonizadoras desde el siglo XVII; pero fue el asentamiento de colonos galeses el que le otorgó su impronta poblacional característica: los primeros colonos llegaron en el año 1865 y se establecieron en el valle inferior del Río Chubut, donde fueron puestos en posesión de las tierras por el gobierno argentino y en el año 1891 una segunda corriente migratoria se emplazó en la zona cordillerana.

El 82% de la población se concentra en los cinco principales municipios de la provincia, que son: Comodoro Rivadavia, Trelew, Puerto Madryn, Esquel y Rawson. La población rural, en el año 1991, era del 12,18%, pasando a ser, en el año 2001, del 10,50%. Esta se mantuvo constante en valor absoluto, concentrándose en las ciudades el crecimiento demográfico. Es de destacar que en el año 1960 el 45,5% de la población residía en áreas rurales y que la dinámica de despoblamiento de las mismas se hizo muy importante a partir de la década del '70,

siendo su causa fundamental la crisis del modelo ovino extensivo que caracterizó a la Patagonia Austral.

El conjunto de ciudades mencionadas configuran los vértices del triángulo de desarrollo del territorio provincial. Los dos primeros se emplazan sobre la franja costera, donde se concentran la mayor cantidad de población y actividades económicas. Están representados por la ciudad de Comodoro Rivadavia –nodo multimodal más importante de la provincia, así como centro principal de la cuenca petrolífera del golfo San Jorge que comparte con la provincia de Santa Cruz–, y por el subsistema que componen las ciudades de Trelew, Puerto Madryn y Rawson –polo industrial y de servicios regionales, en cuya dinámica actual se destaca la actividad turística nacional e internacional–. El tercer vértice del triángulo se localiza en el área cordillerana, con centro en las ciudades de Esquel y Trevelín, y con una incipiente extensión de localidades hacia el norte, cuya tradicional actividad forestoganadera y hortícola se complementa en la actualidad con el turismo.

Este sistema de asentamientos tiene como principal soporte de conectividad al también característico triángulo vial que componen la RN 3 (que articula a todo el sistema de ciudades atlánticas de la Patagonia), la RN 25 (que atraviesa el centro de provincia) y las RN 26 y RN 40 (que la atraviesan en sentido este-noroeste). Son todas rutas asfaltadas, en regular estado de conservación, lo que implica esfuerzos permanentes de mantenimiento y reparación.

La provincia cuenta con abundantes recursos naturales entre los que se destacan: suelos con aptitud agrícola; hídricos, cubriendo una extensa parte del territorio; mineros, con alto valor estratégico; extenso litoral marítimo sobre el Atlántico; pesqueros diversos y áreas paisajísticas y turísticas de alta diversidad y singularidades. A la vez cuenta con la existencia de puertos de aguas profundas con características actuales de competitividad, y un sistema eléctrico provincial que vincula sus principales áreas de desarrollo, en proceso de interconexión al Sistema Interconectado Nacional.

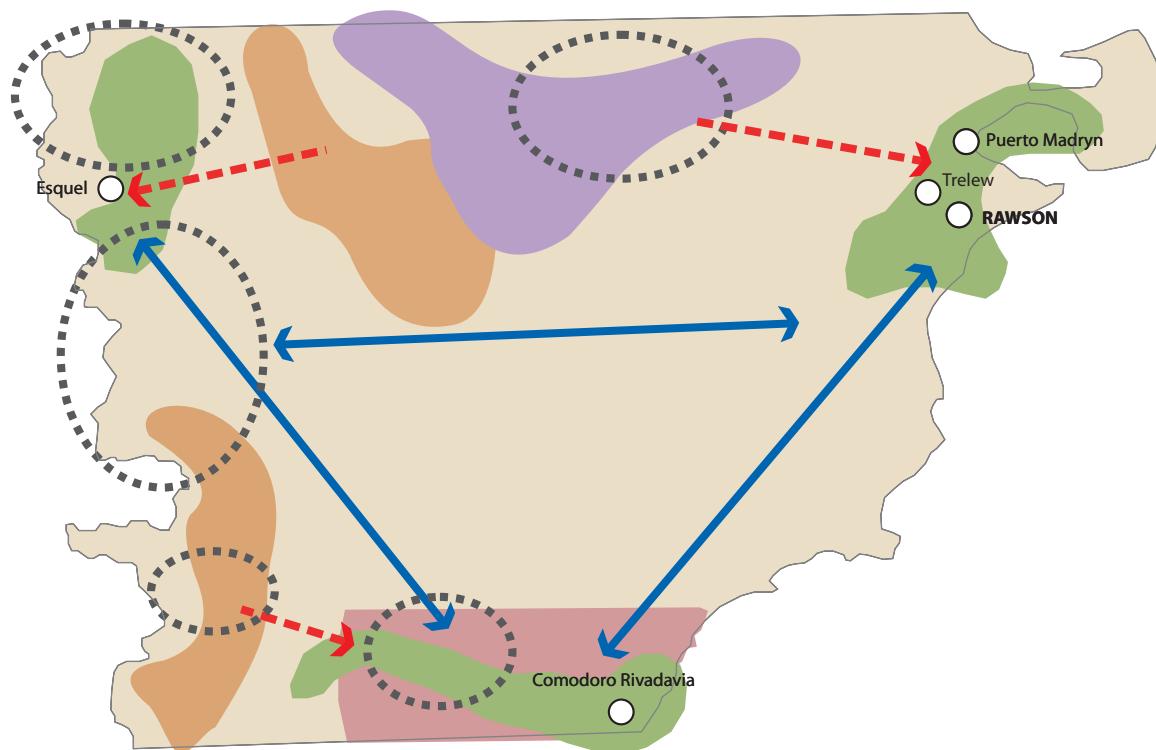
Como contraparte, la infraestructura de transporte está reducida a la red vial con rutas primarias y secundarias en regulares condiciones de mantenimiento y alta vulnerabilidad a los fenómenos naturales. No se cuenta con red ferroviaria y es insuficiente el desarrollo del transporte naval, así como los servicios de transporte aéreo, que no responden a las necesidades de los mercados de escala regional.

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

El Producto Bruto Geográfico de la provincia está conformado, en alrededor del 52%, por el sector terciario, distribuyéndose el resto en proporciones similares entre el sector primario y el secundario: 23,98% y 24,40%, respectivamente.

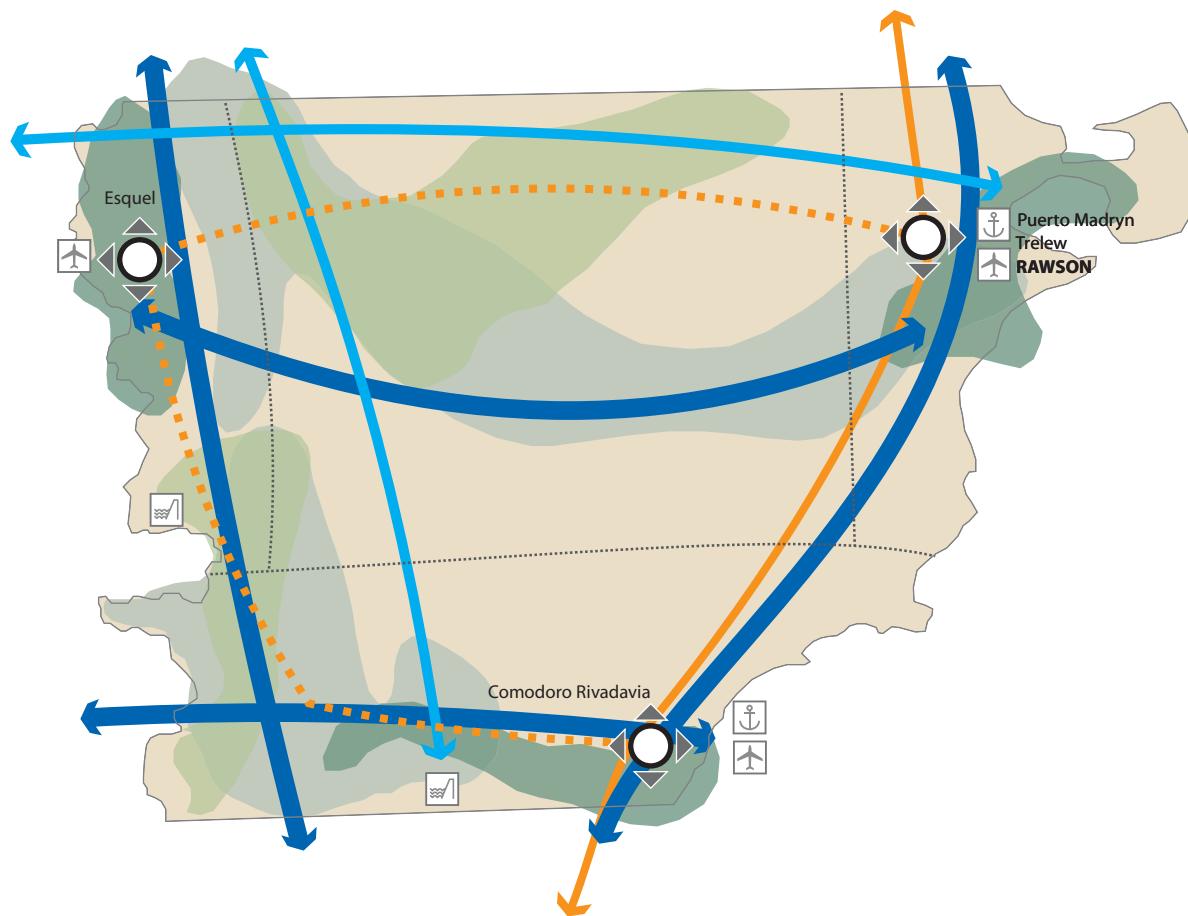
La participación del sector primario en el PBG provincial es marcadamente superior a la existente a nivel nacional debido al peso de la explotación petrolífera. La producción

PROVINCIA DE CHUBUT | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



- ←--- Baja conectividad
- ← Altas conectividades
- [Green rectangle] Áreas consolidadas
- [Purple rectangle] Área en retracción con potencialidades
- [Orange rectangle] Área de potencial desarrollo
- [Pink rectangle] Agotamiento de hidrocarburos
- [Dashed circle] Potencialidades

PROVINCIA DE CHUBUT | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



- | | | | |
|-------|---------------------------------|--|---------------------------|
| | Nodos multimodales | | Centrales hidroeléctricas |
| | Red vial nacional | | Cuenca interprovinciales |
| | Red vial provincial | | Áreas a consolidar |
| | Límites comarciales | | Áreas consolidadas |
| | Anillo energético | | |
| | Sistema interconectado nacional | | |

primaria la integran, principalmente, la petrolífera, la pesca y la ganadería ovina (orientada a la producción lanera). En cuanto a su distribución espacial, es de destacar que la explotación ganadera ocupa el 70% del territorio provincial con distintas densidades, mientras la actividad hidrocarburífera se encuentra en el sur y la pesca en el extenso litoral marítimo.

Entre las actividades industriales se destacan la producción de aluminio y productos derivados, procesamiento de pescado, producción de textiles –sintético y lanero– y maquinaria y equipos para la extracción de petróleo, los que en conjunto generan más del 70% del valor de la producción industrial de la provincia.

Dada la importancia que el petróleo tiene en la economía provincial y ante el casi cierto agotamiento de reservas petrolíferas en los próximos quince años, resulta necesario estimular la integración regional a través de economías que, además de generar recursos de exportación, actúen como inducadoras de los sectores secundario y terciario.

Dentro del sector terciario, el turismo se presenta como una de las actividades de mayor crecimiento. El más alto grado de desarrollo del turismo está dado en la región de la Península de Valdés, que concentra alrededor del 60% de oferta hotelera de la provincia y, en menor medida, en la zona cordillerana, con centro en Esquel.

Las exportaciones del Chubut, en relación a su PBG, están muy por encima del promedio nacional, siendo los rubros principales el petróleo crudo, el aluminio y sus derivados y los pescados y mariscos. En cuanto a su evolución, la tendencia es positiva, habiendo duplicado su valor entre 1998 y 2004.

Cabe considerarse que, dada la importancia que el petróleo tiene en la economía provincial y ante el casi cierto agotamiento de reservas petrolíferas en los próximos quince años, resulta necesario estimular la integración regional a través de economías que, además de generar recursos de exportación, actúen como inducadoras de los sectores secundario y terciario.

Los principales problemas que enfrenta la producción provincial están asociados a la explotación ovina, en la que, a pesar de la mejora que ha significado la suba de precios en los últimos tres años, predominan explotaciones con características de minifundio con la consiguiente secuela económica y social. Se observa también en zonas que pueden ser claves del desarrollo, escasa oferta de mano de obra, con costos no competitivos y baja capacitación, relacionada con los índices de escolaridad bajos y altas tasas de deserción y reprobación en la educación básica de algunas comarcas.

La gran dispersión poblacional, asociada a la escasa inversión pública en materia de infraestructuras a lo largo de mucho tiempo, ha incrementado los desequilibrios sociales, destacándose la brecha creciente entre la Región de la Meseta Central y el resto de la provincia, lo que lleva a que la población con mayor iniciativa emigre hacia polos de desarrollo fuera de su comarca. En la medida en que las oportunidades de progreso se dan tan sólo en las ciudades más pobladas, donde existen alternativas de ocupación laboral en la industria, la construcción, el comercio, los servicios y donde se ofrece mejor cobertura social y cultural, existe el riesgo de que las diferencias existentes en materia de conocimiento y desarrollo aumenten y algunas zonas pierdan preeminencia respecto de otras regiones emergentes de la Patagonia y del país.

Los indicadores sociales tienen relación directa con la concentración de las actividades económicas en el territorio: el más alto porcentaje de NBI se presenta en la meseta central, región que a su vez alberga la menor cantidad de habitantes en la mayor extensión territorial. Según datos del INDEC, sobre el total de 114.725 hogares, 15.402 (13,4%) presentan Necesidades Básicas Insatisfechas, lo que significa unas 62.872 personas con esa condición. Es de destacar sin embargo, que el número de hogares con NBI ha decrecido en los últimos tres censos, lo cual muestra una tendencia alejadora. Se presume que la activación económica que tuvo lugar en el último trienio ha modificado favorablemente estos indicadores.

En materia educativa, los últimos dos censos (1991-2001) revelan una disminución del 2% de la Tasa de Analfabetismo, a pesar de lo cual el índice actual es del 3,08%, lo que sitúa a la provincia por encima de la media del país, que fue del 2,61%. Respecto a la cobertura de salud, en el año 2001 se ob-

serva que el 40% de la población no tiene obra social, plan médico privado o mutual. En relación a ello cabe considerar el fuerte impacto que tuvieron las políticas privatizadoras y recessivas de la década pasada, que produjeron récords en materia de desocupación, con la consecuente pérdida de cobertura de salud de la población.

La situación habitacional muestra indicadores aceptables comparados con la media nacional, revelando una importante mejoría respecto de los correspondientes al año 1991: el 87% de la población vive en casas, el 10% habita en departamentos y un 3% en ranchos o casillas, el 97,26% poseía provisión de agua potable y cerca del 78,56% disponía de inodoro con descarga de agua y desague a red pública.

SITUACIÓN AMBIENTAL

La provincia de Chubut, como consecuencia de su histórica protección del medio ambiente, ha llegado a nuestros días sin registrar graves impactos de las actividades que se desarrollan en el territorio. A pesar de ello, la fragilidad característica de su medio natural y el hecho de que sus actividades económicas fundamentales estén asociadas a la explotación del suelo, es necesario tomar medidas para garantizar su sostenibilidad.

Toda la región patagónica es azotada por fuertes vientos que corren de oeste a este, siendo el sur de Chubut y el centro de Santa Cruz las zonas más castigadas. Desde el paralelo 41°, en Río Negro, hasta el Estrecho de Magallanes, se ubican 1.128 focos erosivos que afectan aproximadamente 4 millones de hectáreas. El incremento anual de la superficie afectada por la erosión eólica se calcula en un promedio del 5%.

A este factor natural se suma la acción del hombre que con la actividad ganadera en condición de sobrepastoreo, la extracción de arbustos para la leña, etc., degradan el suelo y su capacidad de producción en forma progresiva. En este contexto, la cría de ganado ovino se transforma en una fuerza capaz de acelerar el proceso de desertización, incrementando los procesos erosivos propios de la acción eólica.

En cuanto al recurso hidrocarburífero, el proceso de degradación pasa como ya hemos mencionado, por la perspectiva de su agotamiento a corto plazo. Esto plantea la necesidad imperiosa de encontrar una forma de manejo tal que permita gradualmente hallar

el sustituto, energético en este caso, que satisface las necesidades de las generaciones futuras, remplazando el aporte que la actividad genera al PBG provincial.

Finalmente debe mencionarse la potencial degradación ambiental que supone la existencia de vastas áreas sujetas a riesgo de incendio forestal. Estas corresponden a la totalidad de la zona cordillerana, donde la

existencia de bosque nativo o implantado, sumada a condiciones climáticas favorables y a un mayor o menor grado de prevención, dan lugar a incendios recurrentes.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

La visión estratégica territorial de la provincia de Chubut se inserta en la política de desarrollo sostenible que promueve el gobierno provincial, la cual plantea como objetivo primordial la integración del territorio con criterios de equidad, que propicien la radicación genuina de la población, garantizándole condiciones igualitarias en materia de calidad de vida y acceso al desarrollo humano y económico.

A la vez, la provincia adhiere a los lineamientos del Plan Estratégico Territorial llevado adelante por el gobierno nacional, proponiéndose contribuir a un crecimiento económico sostenido y sustentable, que preserve el medio ambiente y los recursos naturales de la región, en coordinación y consenso con los gobiernos de las provincias vecinas.

En este marco se elabora un plan integral de mediano y largo plazo, que tiene como finalidad llegar a convertirse en un instrumento de participación activa de la sociedad y de concertación con los diferentes agentes del desarrollo, cuyos lineamientos fundamentales son los siguientes:

Visión del Territorio 2016

- La provincia se encuentra dividida en comarcas con particularidades geográficas, socioculturales y recursos económico-productivos con potencialidad para fortalecer su desarrollo.

- Los ámbitos urbanos de todas las localidades cuentan con cobertura de servicios y equipamiento acordes con la dinámica poblacional y el ordenamiento territorial indicado, así como con adecuadas condiciones de accesibilidad a la vivienda social y conectividad con el resto de la provincia.

- La estructura rural dispone de caminos y de servicios que la conectan con los ámbitos urbanos, también con equipamientos adecuados para garantizar condiciones de competitividad para el desarrollo de las actividades económicas propias.

- La infraestructura caminera conforma un sistema que articula las rutas provinciales y nacionales en el marco de un esquema de transporte multimodal e interrelación comarcal que acerca los espacios territoriales, bajo condiciones de transitabilidad garantizadas por un eficiente sistema de gestión vial.

- Los nuevos sistemas de generación y el anillo energético provincial se encuentran interconectados al Sistema Integrado Nacional, con prevalente desarrollo del subsistema eólico como sustituto de energías no renovables.

- Los sistemas provinciales de comunicación constituyen una malla que permite el acceso en los lugares más distantes de los centros poblados de la provincia, conformando una red de apoyo al conocimiento y a la información.

- Los recursos hídricos se encuentran regulados y administrados por una entidad que aglutina la participación de usuarios en Comités de Cuencas con un diagrama especial en cuanto al uso consuntivo de las aguas y a la protección del medio ambiente.

- Las cuencas hidrográficas y la preservación de sus márgenes se tratan en forma consensuada con los usuarios, vecinos y localidades, de manera de guardar dominio sobre los efectos de crecidas y sobre las intervenciones que posibiliten desarrollos económico-productivos.

- A través del Plan de Ordenamiento Territorial, la provincia ha rescatado su patrimonio cultural, turístico y paisajístico, integrándolo a su oferta de desarrollo socioeconómico, adoptando medidas estructurales y no estructurales para garantizar la sostenibilidad del medioambiente.

Objetivos Particulares

- Mejorar y equiparar las condiciones de calidad de vida de los habitantes de la pro-

vincia, promoviendo el arraigo, la inclusión y el desarrollo armónico de su territorio.

- Mejorar las condiciones de desarrollo y competitividad de la economía y la producción en forma equilibrada en todo el territorio provincial, mediante la adecuación de la infraestructura y el equipamiento.

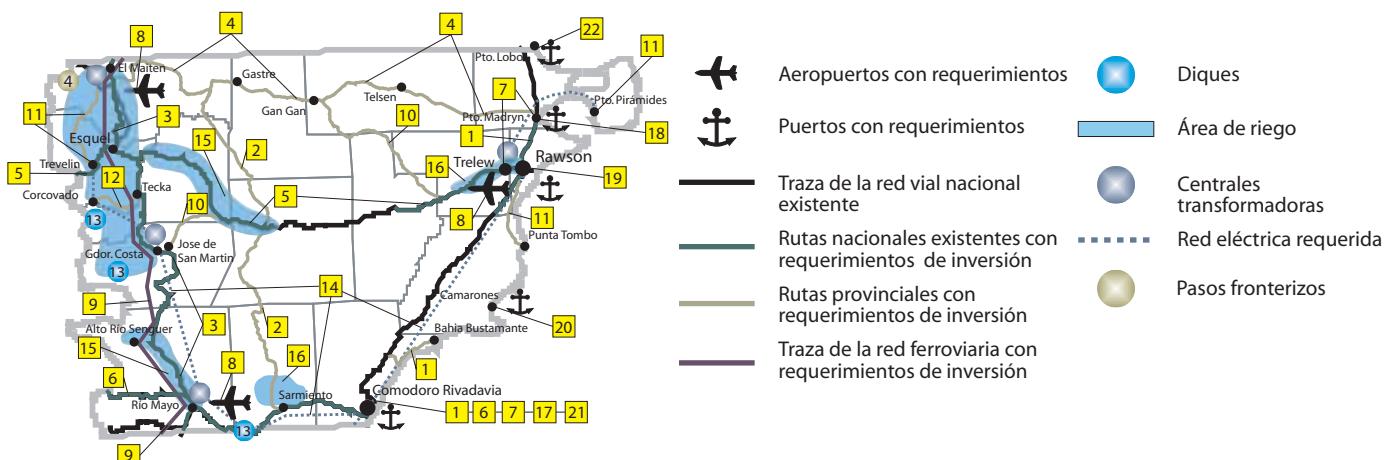
- Valorizar el patrimonio natural y cultural a través de una gestión integrada y responsable.

Estos tres grandes objetivos han sido desagregados en una serie de lineamientos estratégicos que a continuación se exponen, y en segunda instancia, los planes, programas y proyectos de los que se enumeran los más relevantes en la ficha adjunta.

Líneas estratégicas

1. Desarrollar y fortalecer la infraestructura de transporte multimodal y sus nodos de transferencia.
2. Fortalecer la conectividad y accesibilidad entre localidades.
3. Promover y maximizar la oferta energética y su uso racional en todo el territorio provincial.
4. Promover el uso planificado y la regulación y gestión de los recursos hídricos.
5. Promover el desarrollo de programas de telecomunicaciones integrados.
6. Equiparar y mejorar la cobertura de servicios públicos de la provincia.
7. Fortalecer y regular los Planes de Vivienda Social.
8. Desarrollar y fortalecer el Plan de Infraestructura Educativa.
9. Desarrollar y fortalecer el Plan de Salud Pública.
10. Fortalecer la planificación y el ordenamiento territorial.
11. Fortalecer la capacidad de gestión y contralor del Estado.

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



REF.	PLAN / PROGRAMA / PROYECTO	ESCALA DE IMPACTO	ESTADO	PLAZO
1	Corredor Vial de la Costa	Regional	Expansión	Corto
2	Corredor Vial Central Vertical	Local	Requiere estudio de factibilidad	Largo
3	Corredor Vial de la cordillera	Regional	Con estudio de factibilidad	Medio
4	Corredor Vial Norte	Regional	Expansión	Medio
5	Corredor vial Central Este Oeste	Local	Expansión	Medio
6	Corredor vial Sur	Regional	Con estudio de factibilidad	Largo
7	Programa Desarrollo Nodos Transferencia ¹	Regional	Requiere estudio de factibilidad	Medio
8	Plan Aeroportuario Provincial	Regional	Requiere estudio de factibilidad	Largo
S/D	Refuncionalización del aeropuerto de Trelew	Regional	Expansión	Medio
9	Estudio Proyecto Ferrocarril Transpatagónico (tramo provincia Chubut)	Regional	Nuevo (con estudio de factibilidad)	Largo
10	Plan mejoramiento conectividad comarcal	Local	Expansión	Corto
11	Programa Caminos Turísticos	Local	Expansión	Corto
12	Plan caminos vecinales	Local	Expansión	Medio
13	Plan Centrales Generación Electrica ²	Regional	Expansión	Medio
14	Plan Sistemas Media Tensión	Local	Expansión	Corto
15	Plan Hídrico Provincial. Ordenamiento y Regulación De Cuenca	Regional	Expansión	Medio
16	Plan Hídrico Provincial. Aprovechamientos Hídricos	Local	Requiere estudio de factibilidad	Largo
17	Programa Puerto Comodoro Rivadavia ³	Regional	En formulación	Medio
18	Programa Puerto Madryn ⁴	Regional	En formulación	Medio
19	Proyecto Puerto Rawson	Local	En formulación	Medio
20	Proyecto Puerto Camarones	Local	En construcción	Corto
21	Proyecto Puerto Caleta Córdova	Local	Proyecto ejecutivo	Corto
22	Proyecto Puerto Lobos	Local	En formulación	Corto

1. Terminales carga - contenedores, Proyecto Nodo Trelew-Pto Madryn, Proyecto Nodo Comodoro Rivadavia.

2. Proyecto Energía paraje "Los Monos" Cuenca Río Senguer, * Proyecto Energético "La Elena", Proyecto Energético "Cajón R.Pico".

3. Obra de Abrigo Norte - Prolongación de la existente, Recuperación de tierras en la restinga sur del área portuaria.

4. Ampliación sitios 1 y 2. Muelle Almirante Storni, Ampliación del Muelle Comandante Luis Piedra Buena, Edificio Terminal de Pasajeros, Construcción de la Dársena Deportiva "El Golfito".



PROVINCIA DE SANTA CRUZ

Es la provincia más austral del territorio patagónico continental y comporta, además, el proceso de poblamiento más reciente del país. Su extensión presenta un bajo grado de ocupación –8,8% de su superficie– con una población de 197.191 habitantes –un 0,5% del total del país–, de la cual un 96% es urbana. Su densidad promedio es 16 veces menor que la media nacional, y posee una de las mayores tasas de crecimiento en el último período intercensal

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

OCCUPACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

Santa Cruz –habitada originalmente por los indios tehuelches–, adquirió sus actuales límites y su jerarquía definitiva como provincia en el año 1956, luego de varios siglos en los que se sucedieron avanzadas colonizadoras y acciones del Gobierno Nacional que, en pos de reivindicar la soberanía sobre el territorio patagónico fueron fundando sus principales ciudades. Durante el siglo pasado, y al compás de políticas de impulso a la explotación de los recursos naturales, se fue consolidando el sistema de asentamientos urbanos con el que hoy cuenta el territorio provincial, conformado por 14 localidades de más de mil habitantes (con nivel de municipios) y centros menores (de los cuales 6 alcanzan la categoría de comisiones de fomento).

La organización espacial de este sistema tiene a la RN 3 como eje vertebrador norte-sur de las ciudades más importantes –todas ellas ligadas a la costa atlántica– así como de los principales flujos de bienes y servicios. El desarrollo histórico se dio a partir de dos nodos regionales: Río Gallegos que, como capital provincial concentra la mayor proporción de equipamientos y servicios, y ejerce su influencia sobre el sur de la provincia; y Comodoro Rivadavia (provincia de Chubut), que como centro de servicios de la actividad petrolífera regional repercute sobre la zona norte santacruceña. El área central de la provincia recibe la influencia de ambos polos regionales, siendo la menos desarrollada y ocupada.

En la zona norte se desarrolla un sistema subregional con una articulación transversal que tiene a la ciudad de Caleta Olivia como cabecera –segunda ciudad en importancia de la provincia, con una población de 36.077 habitantes-. Se triangula con las ciudades de Las Heras –con 10.688 habitantes– y Pico Truncado –con 14.985 habitantes– vinculándose hacia el sur, mediante la RN 281, con la ciudad de Puerto Deseado y hacia el oeste con la localidad cordillerana de Perito Moreno. Su actividad característica es la petrolífera asociada a la actividad pesquera, de importancia fundamental en Puerto Deseado. El conjunto presenta una dinámica demográfica diferenciada: el subsistema central más populoso y de mayor nivel de consolidación, recibe a su vez el mayor crecimiento poblacional –dentro del que se destaca Puerto Deseado con una tasa intercensal del 44%–, mientras que los centros periféricos de menores niveles de consolidación detentan un crecimiento más moderado.

Puerto San Julián, Puerto Santa Cruz y Comandante Luis Piedrabuena son los centros intermedios entre el segmento norte y sur de la red de ciudades. Río Gallegos se articula mediante otro eje transversal este-oeste con las localidades cordilleranas, de las cuales las más relevantes son la ciudad de Río Turbio (estrechamente ligada a la actividad minera) y El Calafate (centro de referencia de la actividad turística provincial). La RN 40 es el corredor de conexión de este subsistema, y su consolidación hacia el norte, ya ejecutada en varios tramos, es fundamental para proveer posibilidades de desarrollo al conjunto de localidades cordilleranas de la provincia. En cuanto a su

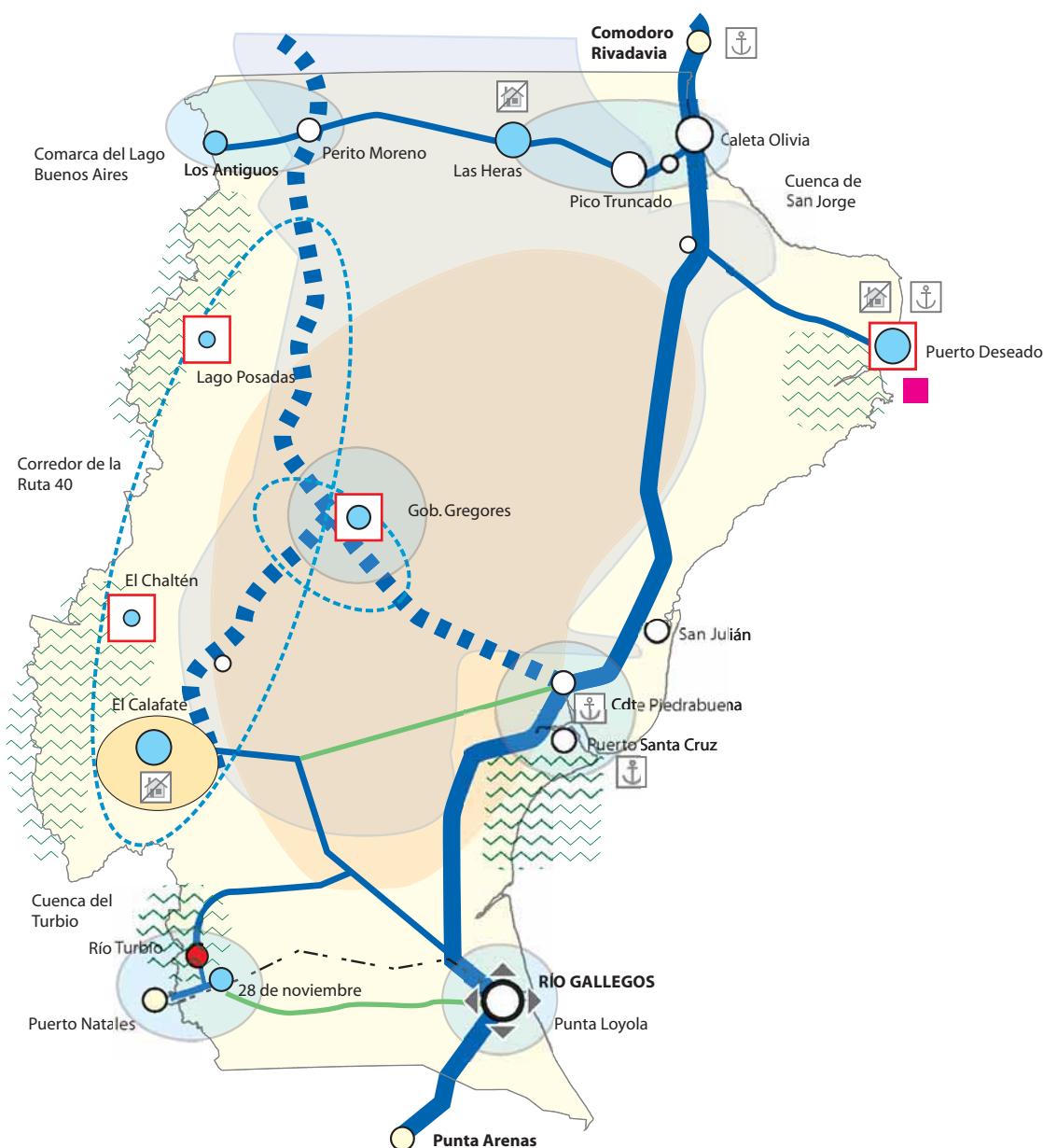
dinámica demográfica, mientras las localidades del frente marítimo y las próximas al Yacimiento Río Turbio registran un mayor nivel de consolidación y un crecimiento moderado, se observa una situación opuesta en la zona andina, en la cual es más baja la consolidación y muy fuerte la tendencia de crecimiento. La situación paradigmática la presenta El Calafate, con 6.143 habitantes en el año 2001 y una tasa de crecimiento intercensal del 207%. Con la población actual estimada en 20.000 habitantes, se está convirtiendo en el tercer centro de importancia como polo turístico internacional, única actividad a partir de la cual se despliegan tendencias de expansión de los circuitos turísticos en dirección norte.

La extensión del territorio y la dispersa localización de los recursos naturales en explotación ha originado un sistema de asentamientos muy alejados entre sí y con redes de infraestructura interurbana altamente insuficientes para garantizar su conectividad.

La vinculación con Chile se realiza a través de tres pasos habilitados: Los Antiguos al norte, y dos al sur que comunican con Puerto Natales y Punta Arenas.

En síntesis, la extensión del territorio y la dispersa localización de los recursos naturales en explotación ha originado un sistema de

PROVINCIA DE SANTA CRUZ | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



- | | | | | | |
|--|---|--|------------------------------|--|---------------------------------------|
| | Nodo multimodal
(puerto, carretera aeropuerto) | | Corredor principal | | Áreas de desarrollo potencial |
| | Población de más de 10.000 hab. | | Corredor principal potencial | | Áreas de alto valor ecológico |
| | Población de más de 1.000 hab. | | Corredor secundario | | Proceso de degradación de suelos |
| | Población menor a 1.000 hab. | | Otras rutas | | Enclave |
| | Población de más de 10.000 hab. en crecimiento | | Ferrocarril | | Localidades con déficit de vivienda |
| | Población de más de 1.000 hab. en crecimiento | | | | Área con importante diversificación |
| | Población menor a 1.000 hab. en crecimiento | | | | Área con mediana/baja diversificación |
| | Población menor a 1.000 hab. en decrecimiento | | | | Áreas de escaso desarrollo |
| | Asentamiento con problemas de accesibilidad | | | | |

PROVINCIA DE SANTA CRUZ | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



- | | | |
|---|-------------------------------------|-----------------------|
| ● ● Estancamiento o decrecimiento con NBI alto | ◇ Proyecto de nueva urbanización | ○ Saneamiento |
| ○ ○ Crecimiento bajo con NBI bajo | ■ Vivienda | ● Agua potable |
| ○ Crecimiento bajo con NBI medio | ■ Aeropuerto Aeródromo | ■ Energía eléctrica |
| ● Crecimiento alto con NBI medio o Crecimiento medio con NBI alto | ■ Riego | ■ Gas |
| — Ruta pavimentada | ■ Generación de energía en proyecto | ■ Áreas a desarrollar |
| ····· Ruta en construcción (pavimentación) | | ■ Áreas a cualificar |
| ····· Línea férrea en construcción | | ■ Áreas a potenciar |
| ····· Acueducto en construcción | | ■ Áreas a reconvertir |
| ····· Línea eléctrica en construcción | | ● Área protegida |
| ····· Gasoducto en construcción | | |

asentamientos muy alejados entre sí (con un promedio de una localidad cada 17.424 Km²) y con redes de infraestructura interurbana altamente insuficientes para garantizar su conectividad, a excepción del las del eje norte-sur sobre el oriente de la provincia. Este hecho, producto de la histórica falta de inversión en redes de infraestructura fundada en las grandes distancias y la baja densidad de población de la región patagónica, dificulta la formación de mercados regionales de provisión de bienes y servicios, así como la constitución de un sistema urbano más equilibrado. Debe consignarse además, que las grandes distancias que separan a la provincia de otros centros del país, determinan una fuerte dependencia del transporte aéreo, que resulta insuficiente en su servicio.

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

La estructura productiva de la provincia se asienta en el aprovechamiento de los recursos naturales renovables y no renovables. La actividad primaria, que concentra el 50% del producto bruto provincial, es explicada por el elevado valor de producción de hidrocarburos (petróleo y gas) que alcanza el 80% del sector. Merecen también mención, dentro del sector primario, la actividad pesquera y la minería. Ambas están totalmente orientadas al mercado externo, pero con perspectivas disímiles: la primera atraviesa una crisis por sobreexplotación del recurso que afecta los niveles de actividad (fundamentalmente de Puerto Deseado) en tanto que la segunda ha comenzado una nueva etapa con la puesta en producción de importantes yacimientos de oro y plata en diversos puntos del Macizo del Deseado (como el cerro Vanguardia y Mina Marta, entre otras).

La explotación ganadera ovina se encuentra seriamente afectada por sobrepastoreo, desertificación, ausencia de diversificación y avance tecnológico, compensado en parte con la reconversión y complementación que representa el turismo de estancia.

Otra actividad rural es la frutihortícola, que cuenta con microclimas apropiados en los valles cordilleranos.

La segunda actividad relevante, en términos de la dinámica de su desarrollo, es el turismo, especialmente por su importancia en la zona andina donde se emplazan el Lago Argentino y el Glaciar Perito Moreno con centro de servicios en El Calafate. Otros centros de importancia son El Chaltén y Río Turbio, en el sudoeste provincial, y se espera una expansión hacia el norte en la medida en que la pavimentación de la RN 40 facilite el acceso al Lago San Martín y al Parque Nacional Perito Moreno.

En el sector industrial de la provincia se destaca la elaboración y conservación de pescado y sus derivados, que se orienta básicamente al mercado externo, concentrando un cuarto de la producción manufacturera. La infraestructura básica para el desarrollo de esta actividad se encuentra desigualmente distribuida, beneficiando la concentración en dos o tres centros urbanos.

La economía extractiva de bajo grado de diversificación implica riesgos de sustentabilidad para los asentamientos, en tanto está expuesta a las crisis cíclicas originadas en las alteraciones de los términos de intercambio del mercado internacional (lanas, carbón, petróleo y gas), a procesos de sobreexplotación de los recursos y a la ausencia de estrategias adecuadas.

Los heterogéneos escenarios mencionados dan como resultado diversas situaciones sociales. Las más graves se encuentran en los departamentos Lago Argentino y Deseado, en los que se combinan los niveles relativos más críticos de variables como NBI, déficit habitacional y analfabetismo con las más elevadas tasas de crecimiento intercensal de la población. Los departamentos de Corpen Aiken y Magallanes presentan un nivel de NBI inferior a la media provincial, y los de Lago Argentino, Deseado y Río Chico un nivel superior al promedio. Cabe destacarse que Río Chico presentó la menor tasa de crecimiento poblacional entre 1991 y 2001.

SITUACIÓN AMBIENTAL

El territorio de la provincia de Santa Cruz registra restricciones ambientales propias de

toda la región patagónica: extensas superficies afectadas por procesos de degradación de suelos y desertificación, probabilidad de ocurrencia de deslizamientos e inundaciones en sitios puntuales, y presencia de erosión hídrica y eólica. Gran parte de la superficie de la provincia está afectada por niveles medio y alto de riesgo de desertización, presentándose las situaciones más graves en el norte y sureste del territorio (GEO Argentina 2004).

Otra problemática destacada es la de los bosques nativos, uno de los recursos naturales no explotados de mayor interés en términos socioeconómicos, ambientales y culturales. Las coberturas boscosas, entre las que predominan las especies del género Nothofagus Pumilio (lenga) y Nothofagus Antártica (ñire), están ubicadas en una estrecha franja con orientación norte-sur sobre las estribaciones orientales de la precordillera. Se encuentran normalmente en la cabecera de las cuencas, constituyendo un factor regulador de la producción en cantidad y calidad de las aguas que atraviesan el territorio de la provincia hacia el mar, siendo aconsejable por ello su conservación y uso racional. Si bien su regeneración espontánea es relativamente simple en la Región Patagónica Austral, distintas presiones (principalmente la de la actividad ganadera, el turismo y el negocio inmobiliario) constituyen un riesgo para su conservación.

Las probabilidades de extinción de especies, desaparición y alteración de la cobertura vegetal, de erosión hídrica y eólica y modificación escénica de los paisajes, entre otros riesgos ambientales, se encuentran presentes -en niveles altos en la práctica- en los ambientes boscosos de Santa Cruz, como consecuencia del acelerado crecimiento y desarrollo de la región (no obstante encontrarse relativamente protegidos y contenidos en los términos teóricos de la legislación vigente). El Sistema Provincial de Áreas Protegidas y el correspondiente a la Administración de Parques Nacionales suman un conjunto de espacios con escasa conectividad, situación que, como sucede con algunas especies simbólicas amenazadas (como el huemul), constituyen importantes riesgos para una apropiada conservación y gestión de los recursos.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

El Modelo Territorial Deseado de la provincia de Santa Cruz es parte del proceso de planeamiento en el marco del Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial Santa Cruz 2016. Para la elaboración del modelo se si-

guieron las pautas metodológicas sugeridas desde el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Se trabajó en dos escalas asociadas: se divi-

dió el espacio provincial en cuatro grandes áreas (1), Norte, Cordillera, Centro y Sur, que se dividieron a su vez en subáreas (2) que tomaron en cuenta a 22 localidades. Las acciones regionales son las previstas en fun-

ción de los perfiles deseados para las áreas más rezagadas (2). Estos se definieron en forma de acciones, objetivos espacializados de desarrollo, cualificación, potenciación o reconversión, mientras que en la escala local se determinaron niveles de criticidad en la atención de necesidades de las sociedades involucradas.

En el cuadro N° 1 se expone el tipo de acción prevista para cada área y los niveles de criticidad, que determinan necesidades en términos de infraestructura y servicios en la escala local. A diferencia del mapa, en el cual se exponen las obras y proyectos en marcha o programados, en el cuadro se definen las diferentes situaciones problemáticas a atender.

En el mapa de Modelo Deseado Provincial se puede observar la localización espacial de las acciones propuestas. Se diferencian las áreas y subáreas de la meseta central en las que se previeron objetivos de reconversión al norte y de desarrollo en el centro de la provincia. Se diferencian en el norte dos subáreas con objetivos específicos: sobre el eje costero, Puerto Deseado y su área de influencia, se proponen acciones que contribuyan a cualificar asentamientos y actividades con mayor grado de consolidación y diversificación. Y hacia el Oeste, en la zona de Perito Moreno y los Antiguos, los objetivos persiguen la potenciación de una zona que en el futuro recibirá el impacto de su integración al corredor de la RN 40. El sur de la provincia, por mos-

trar mayor consolidación y diversificación de su base socio-productiva, se identifica como espacio a cualificar.

Objetivos provinciales

Los objetivos, propuestas y proyectos provinciales que se enumeran a continuación, se determinaron en concordancia con los objetivos nacionales. Algunos de los provinciales coinciden con más de un objetivo nacional.

- **Objetivo 1** – Mejorar las condiciones de vida en áreas críticas sociales y ambientales (Objetivos nacionales 1.1, 1.3 y 2.4).
- **Objetivo 2** – Diversificación de actividades en áreas rurales (Objetivos nacionales 1.3 y 2.4).
- **Objetivo 3** – Mejora de las infraestructuras productivas (Objetivos nacionales 1.1, 1.2 y 2.4).
- **Objetivo 4** – Refuerzo y consolidación de las redes de Infraestructura regional (Objetivos nacionales 1.2, 2.1, 2.2 y 2.3)
- **Objetivo 5** – Preservación y potenciación del patrimonio natural y cultural (Objetivos nacionales 1.1, 3.1 y 3.2).

Propuestas

Se definen diez propuestas, detallándose para cada una el objetivo provincial en el cual se enmarca. Cabe destacar que de las diez, las número 2, 5, 6 y fundamentalmente 8, 9 y 10 consisten en la realización de obras de infraestructura, mientras que la 1 tiene

por objeto profundizar el diagnóstico y generar un sistema de monitoreo. Las restantes (3, 4 y 7) se orientan fundamentalmente a la mejora de servicios.

- **Propuesta 1** – Creación de un sistema de información geográfica (objetivos N°, 2 y 3).
- **Propuesta 2** – Acompañamiento del crecimiento con infraestructuras y equipamiento básicos (objetivos n° 1).
- **Propuesta 3** – Acompañamiento del crecimiento zona norte con políticas de formación en educación y salud (objetivo n° 1).
- **Propuesta 4** – Diversificación y tecnificación de la actividad ganadera (objetivo n° 2).
- **Propuesta 5** – Recuperación de áreas afectadas por la desertificación (objetivos N° 2 y 5).
- **Propuesta 6** – Recuperación de áreas afectadas por la explotación de hidrocarburos (objetivos n° 2 y 4).
- **Propuesta 7** – Potenciación de actividades hortícolas y frutícolas en áreas cordilleranas (objetivos N° 2 y 4).
- **Propuesta 8** – Desarrollo de Infraestructuras y equipamientos productivos (objetivos N° 1, 3 y 4).
- **Propuesta 9** – Redes de Infraestructura: Transporte, energía, agua (objetivo N° 4).
- **Propuesta 10** – Mejoramiento de servicios y mayor protección en áreas protegidas, entre otros para su uso turístico (objetivos N° 1 y 5).

ÁREAS (1)	ÁREAS (2)	ACCIÓN (escala regional)	NODOS: LOCALIDADES (y comisiones de fomento)	NIVEL DE CRITICIDAD (atención con proyectos a escala local)
Norte	Lago Buenos Aires	Potenciar	Perito Moreno, Los Antiguos	6 (Crecimiento Alto, NBI Medio o Crecimiento Medio, NBI Alto)
	San Jorge	Reconvertir	Las Heras, Caleta Olivia (Cañadón Seco)	7 (Crecimiento y NBI Altos)
			Pico Truncado	5 (Crecimiento y NBI Medios)
			(Fitz Roy / Jaramillo)	3 (Crecimiento Bajo, NBI Bajo)
			(Koluel Kaike)	1 (Estancamiento o decrecimiento NBI Alto)
	Deseado	Cualificar	Puerto Deseado (Tellier)	6 (Crecimiento Alto, NBI Medio o Crecimiento Medio, NBI Alto)
Cordillera	Lagos cordilleranos	Desarrollar	(Hipólito Yrigoyen)	6 (Crecimiento Alto, NBI Medio o Crecimiento Medio, NBI Alto)
			(Bajo Caracoles)	2 (Estancamiento o decrecimiento NBI Medio o Bajo)
	Alta Cuenca del Río Santa Cruz	Cualificar	El Calafate (El Chaltén)	6 (Crecimiento Alto, NBI Medio o Crecimiento Medio, NBI Alto)
			(Tres Lagos)	3 (Crecimiento Bajo, NBI Bajo)
Central	Meseta central	Desarrollar	San Julián	4 (Crecimiento Bajo, NBI Medio)
			Gobernador Gregores	6 (Crecimiento Alto, NBI Medio o Crecimiento Medio, NBI Alto)
	Baja Cuenca del Río Santa Cruz	Cualificar	Comandante Piedra Buena	4 (Crecimiento Bajo, NBI Medio)
			Puerto Santa Cruz	3 (Crecimiento Bajo, NBI Bajo)
Sur	Cuenca del Río Turbio	Cualificar	Río Turbio	2 (Estancamiento o decrecimiento NBI Medio o Bajo)
			28 de Noviembre	4 (Crecimiento Bajo, NBI Medio)
	Río Gallegos	Cualificar	Río Gallegos	3 (Crecimiento Bajo, NBI Bajo)

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



REF.	PROGRAMA / PROYECTO	ESCALA DE IMPACTO	ESTADO	MONTO ESTIMADO (millones de \$)	FUENTE FINANCIAMIENTO
1	Pavimentación RN 40	Regional / Nacional	Obra	930	Nación / Provincia
2	Pavimentación RP 27	Subregional	Obra 34,3%	35,2	Provincia
3	Pavimentación RP 43 (tramo Pico Truncado - Fitz Roy)	Subregional	Obra 15%	83,3	Provincia
4	Pavimentación Ruta El Calafate - Paso Zamora	Subregional (transfronterizo)	Pavimentación e instalaciones de apoyo En proyecto	S/D	Nación
5	Pavimentación RP 23 El Chaltén - Lago del Desierto	Microregional	En proyecto	17,3	Provincia
6	Pavimentación Ruta El Chaltén a miradores del Viedma	Microregional	10%	S/D	Provincia
8	Reconversión y mejora ferrocarril Punta Loyola / Río Gallegos a Río Turbio	Regional	En proyecto	S/D	Provincia
9	Ferrocarril biocéánico Río Turbio - Puerto Natales	Subregional (transfronterizo)	Proyecto ejecutivo	S/D	Provincia
10	Ferrocarril Río Turbio - El Calafate	Subregional	Anteproyecto	S/D	Provincia
11	Reconversión y mejora ferrocarril Puerto Deseado / Jaramillo	Regional	En proyecto	S/D	Provincia
14	Mejoramiento de aeropuertos 28 de Noviembre y El Calafate	Regional / Nacional	Obra (50% y 15%)	18,2 y 34,9	Provincia
17	Parque eólico zona norte	Regional	En proyecto	12	INVAP / Provincia
19	Superusina en Río Turbio	Regional	En proyecto	S/D	Provincia
20	Gasoducto Boleadoras - El Calafate	Regional	En terminación	192	80% Provincia
21	Gasoducto Boleadoras - Río Turbio - 28 de Noviembre	Regional	Proyecto ejecutivo	160	S/D



PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO

La provincia de Tierra del Fuego, creada como tal en el año 1990, es la más austral del territorio nacional. Cuenta con una superficie de 21.571 Km² y una población de 101.079 habitantes, de la cual el 97% es urbana. Las condiciones de vida restrictivas que impone su situación geográfica –climas rigurosos y lejanía de los centros más dinámicos del país– conviven con sus genuinas potencialidades para el desarrollo

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

OCCUPACIÓN Y ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

El desarrollo territorial de Tierra del Fuego presenta características y períodos claramente marcados por las distintas políticas impulsadas desde el Estado Nacional. Su población originaria, canoera en la zona del canal de Beagle, fue desapareciendo progresivamente debido a la influencia de los europeos y a la falta de sustento de lobos marinos. El pueblo Shelk'nam en el interior y norte de la isla, fue desplazado por la colonización ganadera y la existencia de distintas enfermedades. La colonización de pastores anglicanos en la zona del canal de Beagle comenzó en el año 1869. Sin embargo, lo que contribuyó a mantener la soberanía sobre el territorio y a sostener su desarrollo económico e institucional fue, en primera instancia, la creación de una subprefectura en el año 1884, que dio origen a la ciudad de Ushuaia (en la bahía del mismo nombre) y, posteriormente, la radicación del presidio de máxima seguridad en esa ciudad. En lo sucesivo, su consolidación la aportará la creciente presencia militar.

Progresivamente, en el norte de la isla, se va organizando la actividad lanera por parte de grandes explotaciones ganaderas, vinculadas especialmente con Punta Arenas (Chile). Dentro de este mismo ámbito, la obra de los Salesianos da origen a una misión y posteriormente a la creación de la localidad de Río Grande en 1921. Esta sirvió como centro de servicios para todos los establecimientos ganaderos de la región.

La ganadería representaba el 40% del PBG de

la Isla hasta los años '60, cuando la actividad hidrocarburífera comenzó a tener relevancia en la economía nacional a partir del impulso frondizista. El "boom petrolero" llegó a representar el 43% del PBG provincial, generando nuevas actividades y un importante proceso migratorio. En este contexto, Río Grande se constituyó en centro de control del proceso productivo ganadero y petrolífero, en tanto que Ushuaia se consolidó como ciudad de servicios vinculada a la Armada, a la Administración Pública y al establecimiento carcelario más austral del país.

La Ley N° 19.640 marcó el desarrollo de las tres últimas décadas del siglo XX en la región, ya que se estableció un régimen especial fiscal y aduanero en el marco de políticas de promoción industrial que, fomentando un esquema sustitutivo de importaciones, favorecieron la inversión de capitales públicos y privados, y con ello el desarrollo económico y social de nuevas regiones productivas. Esta política, que maduró hacia mediados de los años '80, produjo un fenómeno industrializador que desplazó a la actividad petrolera del centro de la escena, llegando a significar, en el año 1988, un 63% del PBG provincial. Las industrias textil, electrónica y de plásticos indujeron un flujo migratorio desde todas las regiones del país, produciendo un efecto multiplicador que favoreció la expansión del sector comercial y de servicios, así como un fenómeno de explosión demográfica sin precedentes en la Argentina: la población pasó de 13.400 habitantes en el año 1970, a 27.000 en 1980, 70.000 en 1991 y 101.079 en el año 2001.

En la década del '90, con la apertura de la

economía, comenzó a debilitarse la expansión basada en el régimen industrial promocional. Asimismo, hechos como la provincialización –que generó una demanda de organización burocrática y administrativa– y la desregulación energética –que incrementó las regalías percibidas por la provincia– modificaron notablemente el escenario fueguino. Ushuaia se consolidó entonces como ciudad administrativa orientada al turismo y con sólo algunas industrias promocionadas, y Río Grande lo hizo como centro de servicios a la producción ganadera, la actividad petrolífera y las industrias promocionadas.

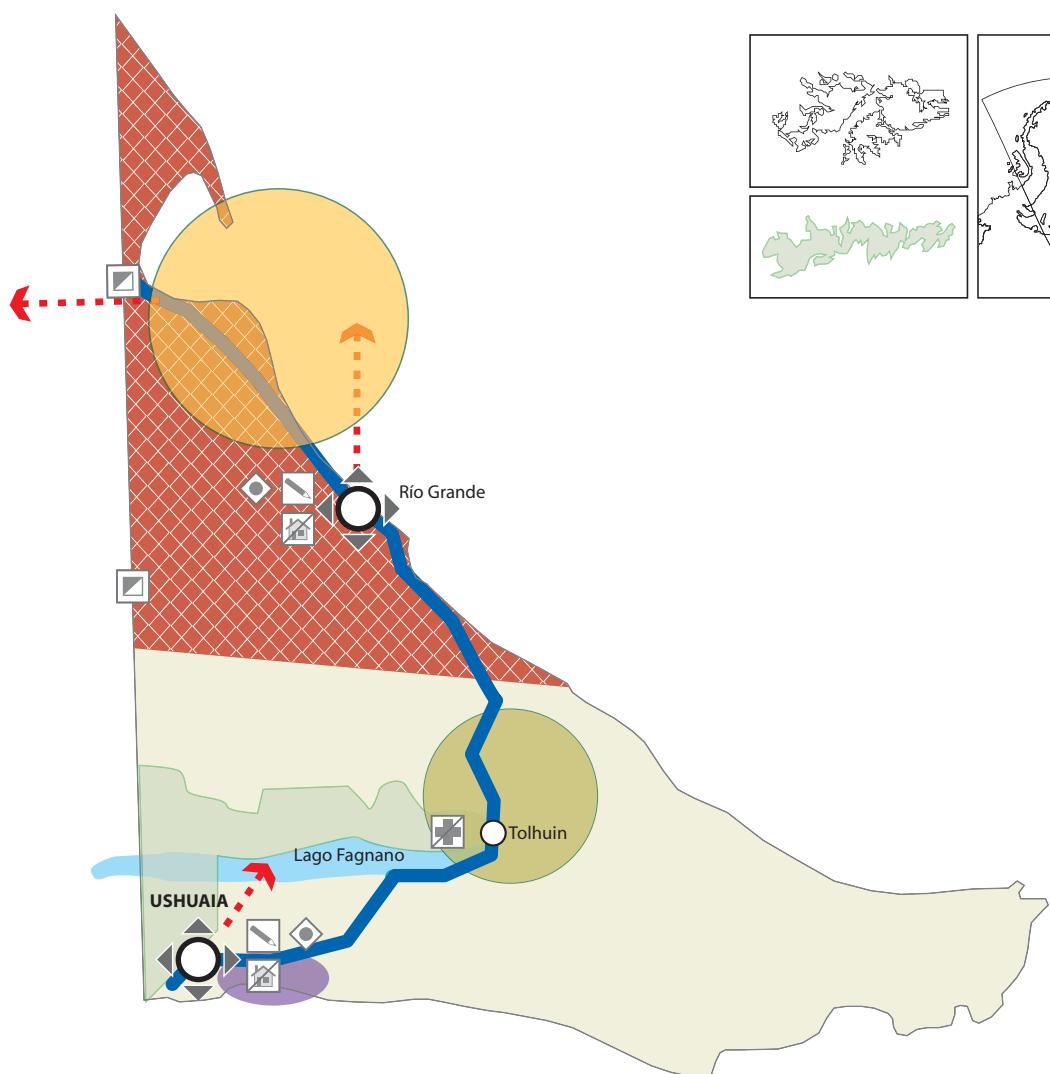
En la actualidad la provincia de Tierra del Fuego presenta tres ámbitos territoriales disgregados. Ellos son:

- El sector oriental de la Isla Grande de Tierra del Fuego e islas adyacentes. Su sector occidental forma parte de la República de Chile.
- Las Islas Argentinas del Atlántico Sur: Islas Malvinas, Islas Georgias del Sur e Islas Sandwich del Sur.
- La Antártida Argentina, Islas Orcadas del Sur e Islas Shetland del Sur.

Por razones de índole geopolítica, el gobierno de la provincia sólo controla el primero de estos territorios. Éste, a su vez, presenta la fuerte restricción que supone el paso obligado a través de la República de Chile en su vinculación con la Argentina continental.

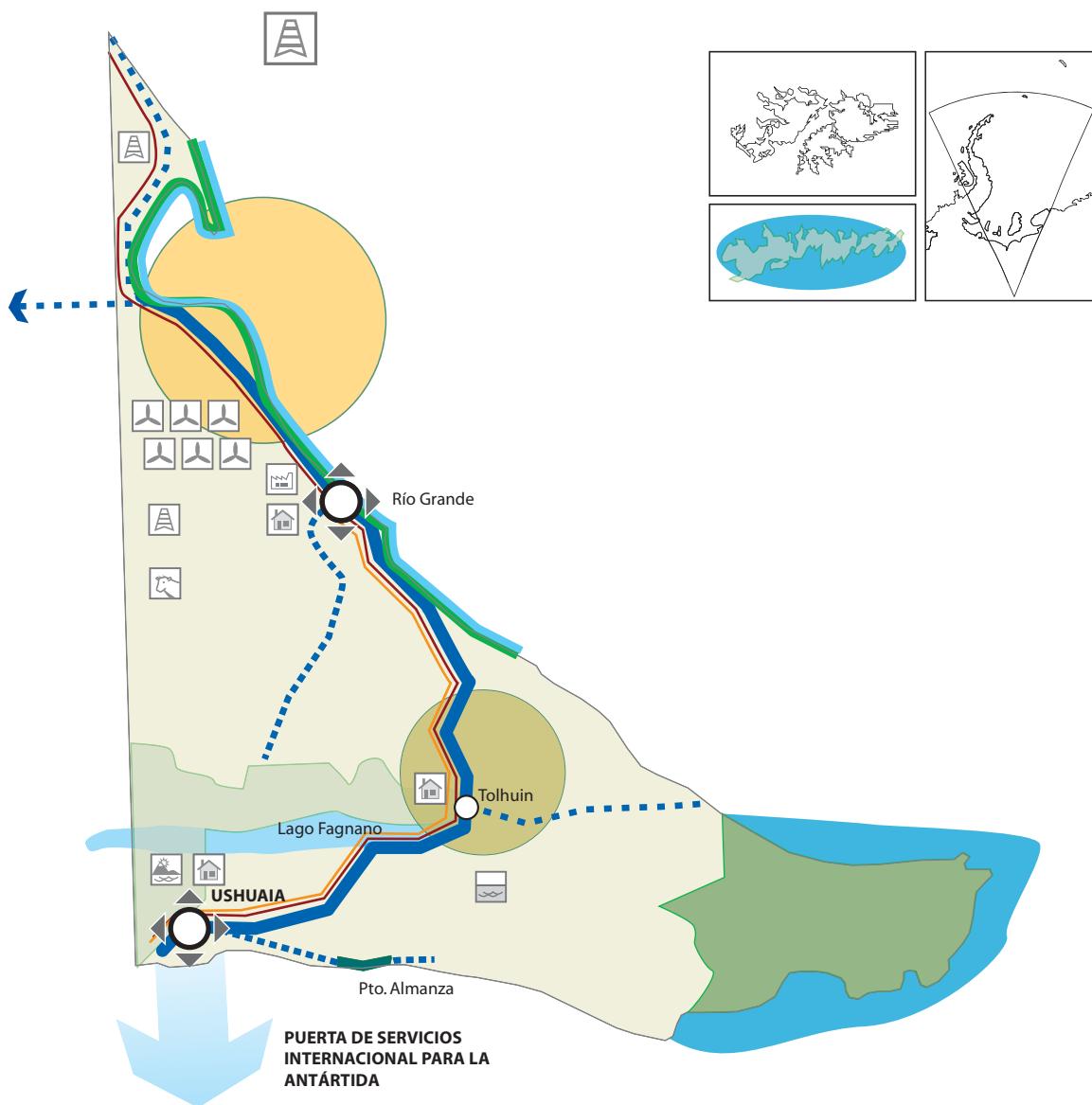
Los rasgos que caracterizan el territorio de la Isla Grande de Tierra del Fuego están determinados por su situación geográfica, que impone condiciones climáticas rigurosas y

PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



- | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | Nodo multimodal | | Pasos fronterizos | | Producción pesquera de escaso valor agregado |
| | Red vial principal | | Producción electrónica de alto valor agregado | | Áreas protegidas |
| | Problemas de conectividad | | Producción ganadera de escaso valor agregado | | |
| | Localidades con población de elevado nivel educativo | | Producción foresto-industrial de escaso valor agregado | | |
| | Problemas de acceso a la vivienda o tenencia irregular de la propiedad | | Producción hidrocarburífera de escaso valor agregado | | |
| | Dificultades para el acceso a centros de salud | | | | |

PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



	Nodo multimodal		Gas y petróleo		Desarrollo acuícola pesquero Pto. Almanza de alto valor agregado
	Red vial principal		Ganadería		Propuesta de áreas protegidas
	Infraestructura vial a mejorar con asfalto		Turismo		Propuesta de áreas marinas protegidas
	Interconectado eléctrico		Industrias		
	Nuevo gasoducto paralelo al actual		Aguas termales Río Valdés		
	Plan de acceso a la vivienda		Producción foresto industrial con alto valor agregado		
	Potencial eólico		Producción hidrocarburífera con valor agregado		

grandes distancias a las metrópolis nacionales. Esto último implica una fuerte dependencia del transporte aéreo y, por ende, de las frecuencias de los vuelos comerciales, que se programan básicamente en orden a las demandas del mercado turístico.

La diversidad del medio natural de la Isla, asociada al particular proceso de asentamiento de la población y de sus actividades, explican la estructura espacial de las 2.101.800 ha. de superficie, en la que la densidad promedio, según el censo 2001, es de 4,68 hab/Km² frente a los 13 hab/Km² del promedio nacional. Se reconocen tres grandes áreas: la

El singular desarrollo económico de la Isla y su explosiva dinámica demográfica fundamentan la presión a la que ha estado y está siendo sometido el medio construido.

zona norte, estepa sin árboles y de suaves ondulaciones, donde se despliega fundamentalmente la actividad hidrocarburífera, cuya producción se canaliza por el puerto de San Sebastián y a través del gasoducto que conecta con el continente. La zona central, caracterizada por la transición estepa-bosque, un área arbolada que va aumentando su densidad hacia el sur y donde predominan las actividades ganadera, forestal y, potencialmente, hidrocarburífera; y el sur o zona cordillerana, donde las laderas de las montañas están cubiertas por densa vegetación y los valles, recorridos por un gran número de ríos, se recuestan sobre las costas del Canal de Beagle predominando las actividades forestal, turbera y turística

En torno al único corredor vial que conecta con el continente se emplaza el sistema de asentamientos de la provincia. Dos de ellos –los aglomerados de Río Grande y Ushuaia– concentran la mayoría de la población así como la actividad industrial de la Isla. El primero se comporta, a su vez, como centro de servicios de la zona agrícola - hidrocarburífera; el segundo es el epicentro de la actividad turística.

El singular desarrollo económico de la Isla y su explosiva dinámica demográfica fundamentan la presión a la que ha estado y está siendo sometido el medio construido. La demanda de suelo para el asentamiento de actividades industriales turísticas y de servicios,

y para residencia de la población da lugar a una suerte de anarquía espacial, en tanto los habitantes frecuentemente se asientan sobre territorios urbanos carentes de la infraestructura necesaria para albergarlos y desprovisto de la planificación adecuada para encauzar sus efectos dinamizadores de modo positivo.

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

La diversidad territorial de la Isla de Tierra del Fuego posibilita el despliegue de distintos modos de producción, convirtiéndola en un verdadero laboratorio para las políticas de desarrollo. Esto tiene un correlato directo en las condiciones sociales de su población: Tierra del Fuego se posiciona como la segunda provincia con el menor Índice de Pobreza (12,15%), muy por debajo de la medida nacional (que es de 38,46%), según dato del segundo semestre de 2005. Esta misma distancia se refleja en la Población en Condiciones de Indigencia: 1,96% frente al 13,6% de la media del país.

En la distribución del PBG provincial, la actividad primaria representa el 17,7%; la actividad secundaria alcanza un 32,2% y la actividad terciaria un 49,9% similar a la media nacional. La alta participación del sector primario se debe al peso de la extracción de hidrocarburos, lo cual se refleja en la estructura de las exportaciones provinciales, en donde los hidrocarburos representan un 74,7%. La pesca es una actividad creciente en Tierra del Fuego en la que coexisten la modalidad costera –actividad artesanal destinada al mercado interno, de poco volumen pero gran generadora de empleo– y la industrial o de buques factoría, que genera la mayor parte de la producción.

En cuanto al sector secundario cabe señalar que la industria de electrodomésticos ha tenido que sortear fuertes oscilaciones, producto de la retracción de la demanda interna –su principal destino– a partir de 1995, con una posterior recuperación (a partir de 1996) dada por las negociaciones en torno al MERCOSUR; y una caída de las exportaciones en el año 1999 debido a la crisis de Brasil –su principal importador–. A raíz de la devaluación del peso y la recesión en el mercado interno se produjo una virtual paralización de la producción a comienzos del año 2002, con la consecuente suspensión temporaria y, en algunos casos, despidos del personal. Este cuadro de situación ha comenzado a revertirse a partir de la recomposición económica iniciada en el año 2003. En este contexto, el sector textil y el electrónico han tenido un fuerte avance fruto del proceso de sustitución de importaciones.

La política cambiaria sostenida por el Gobierno Nacional ha favorecido notablemente a la actividad turística (que ya estaba fuertemente consolidada en Tierra del Fuego) y con ello a las posibilidades de empleo de la población. Hace 13 años 8 de cada 10 fueguinos trabajaban en la industria y en la actualidad esta relación se redujo a 4,5 de cada 10. El turismo internacional representa aproximadamente el 60%, y el restante 40% es turismo nacional proveniente fundamentalmente de Buenos Aires. La inauguración del complejo turístico "Cerro Castor" ha ido aumentando paulatinamente el arribo de turistas amantes de los deportes invernales; además, en los últimos años, el puerto de Ushuaia se ha convertido en la puerta de la Antártida al constituir escala y base de los cruceros internacionales que la visitan. Esto puede significar una importante fuente de ingresos para la provincia, por lo que requiere atención y una política orientada a maximizar su aprovechamiento.

El hecho de que Tierra del Fuego sea una provincia joven y en permanente construcción tiene consecuencias sociales significativas. Se trata de una sociedad nueva, sometida a un gran dinamismo sociocultural producto del flujo migratorio, que influye en los valores y en la identidad de la población. Para fortalecer esta comunidad se requieren mecanismos que colaboren en la consolidación de su sentido de pertenencia y de su identidad como fueguinos. Por otra parte, este mismo dinamismo genera fuertes desafíos para garantizar la calidad de vida. Si bien Tierra del Fuego presenta buenos indicadores sociales en términos relativos, el crecimiento demográfico implica importantes demandas de infraestructura y equipamiento, que son vitales en la agenda pública inmediata, destacándose en particular la problemática de la vivienda y del acceso a la tierra urbana.

SITUACIÓN AMBIENTAL

La provincia de Tierra del Fuego detenta grandes potenciales naturales no explotados y, paralelamente, procesos de deterioro ambiental, todo ello producto de su breve y acelerada dinámica de organización territorial. Las actividades productivas basadas en el uso de recursos naturales carecen de planes integrales que las potencien, promoviendo cadenas de valor agregado enmarcándolas en criterios de sustentabilidad. Por otra parte, la presión antrópica sobre el medio natural generada por actividades de crecimiento explosivo –como la industrial y la turística– impactan fuertemente sobre el

mismo, provocando diversos procesos de deterioro ambiental. A modo de síntesis podemos señalar los que resultan más significativos:

- Manejo inadecuado de los recursos naturales y problemas en implementación de políticas de protección y conservación que eviten impactos ecológicos irreversibles.

bles, consecuencia de la escasa conciencia ambiental y de la poca valorización de los recursos del territorio, así como, frecuentemente, la ineficaz aplicación de la regulación ambiental vigente.

- Deterioro del paisaje, debido a la inadecuada localización de actividades, infraestructuras y equipamientos.

- Riesgos ambientales difíciles de revertir, producto del anárquico proceso de crecimiento urbano que se caracteriza por la mezcla, superposición e incompatibilidad de usos del suelo producida por la presión inmobiliaria y la falta de adecuada planificación.

MODELO DESEADO DE TERRITORIO

Las potencialidades económicas y ambientales del territorio fueguino permiten pensar en un modelo futuro cuyas claves sean un desarrollo sustentable y fluidamente integrado a la región Patagónica y a la zona Austral. Se entiende por desarrollo sustentable el mantenimiento, a través del tiempo, del crecimiento económico, la equidad social y la sostenibilidad ambiental. La construcción de este Modelo Deseado Territorial requiere un fortalecimiento de la capacidad de desarrollo endógeno, que deberá contemplar la valorización estratégica de los recursos naturales y el marco legal de la promoción económica provincial, que habrá de establecer políticas que atiendan a la dimensión regional, incorporando propuestas de diferentes actores sociales. Esta política debe basarse en las siguientes premisas:

- El desarrollo provincial debe ser integral. Se concibe el desarrollo como un proceso sistémico que contiene todas las dimensiones de la vida provincial, y que las articula en función de proyectos ejecutivos y operativos.
- El desarrollo provincial debe ser socialmente inclusivo e innovador, poniendo

en marcha un proceso de participación e inclusión social que integre a todos los miembros de la sociedad dentro de un proyecto de innovación cultural, orientado a la construcción de una comunidad pluralista y democrática.

- El desarrollo provincial debe ser cuidadoso del medio ambiente. Se trata de una estrategia de corto, mediano y largo plazo, necesaria para valorizar y preservar los recursos provinciales, solucionar los problemas manifiestos y crear una imagen destacable a nivel nacional e internacional.

La propuesta es llevar a cabo estas estrategias mediante la implementación de tres planes, que se articulan transversalmente y que constan, a su vez, de diversos componentes programáticos: **A.** Plan de desarrollo económico-productivo provincial; **B.** Plan de ordenamiento territorial y ambiental y **C.** Plan de desarrollo social (salud, educación, cultura, etc.).

Desde el punto de vista de las infraestructuras y su impacto territorial, las iniciativas y proyectos que se identifican como más signifi-

cativos para la construcción del Modelo Deseado del Territorio Provincial son:

- Transformar la Península de Ushuaia en un enclave logístico multimodal, convirtiéndola en la principal área de intercambio y provisión, tanto de personas como de mercancías, propiciando la mejor respuesta competitiva de la Argentina en materia de logística Antártica.
- Consolidar un polo portuario en la zona norte de la Isla, que se comporte como "puerta de salida" de los productos industrializados provenientes del sector hidrocarburífero, industrial, forestal, pesquero y agropecuario.
- Optimizar las redes de transporte y telecomunicaciones, en tanto plataformas imprescindibles para garantizar el desarrollo.
- Mejorar la conectividad y, con ello, la integración productiva y social entre las distintas localidades de la Isla Grande de Tierra del Fuego.

TIPO DE ESTRATEGIA	DIMENSIÓN ECONÓMICA	DIMENSIÓN TERRITORIAL-AMBIENTAL	DIMENSIÓN SOCIAL
Estrategias de equilibrio y sustentabilidad	Aumentar progresivamente la calidad de los productos fureguinos	Valorizar y proteger los recursos naturales y territoriales	Consolidar la identidad provincial
	Generar procesos de innovación productiva que permitan sostener la competitividad en el largo plazo		Mejorar los procesos participativos
	Lograr el saneamiento fiscal del Estado provincial en el mediano plazo		Aumentar la capacidad de gobernanza
Estrategias de organización y gestión	Aumentar la eficacia y eficiencia de los procesos productivos en todas sus etapas	Organizar el territorio	
	Mejorar los procesos de coordinación y gestión económica entre sectores público y privado	Mejorar los sistemas de gestión del territorio y el medioambiente	Aumentar la capacidad de coordinación política y social
Estrategias de crecimiento	Aumentar la producción, la productividad y el valor agregado de los sectores clave de la economía provincial (turismo, industria, electrónica, productos con base en los recursos naturales)	Aumentar la calidad de los recursos territoriales y la infraestructura y equipamiento	Aumentar el capital social y cultural

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



REF.	PROGRAMA / PROYECTO	ESTADO	PLAZO	MONTO ESTIMADO (millones de \$)	FUENTE FINANCIAMIENTO
1	Construcción infraestructura básica, muelle, galpones, depósitos, accesos en Área Antártica Internacional, Ushuaia.	Nuevo	Corto / Medio	70	Fideicomiso Austral
2	Construcción servicios infraestructura básica / Muelle e infraestructura portuaria.Puerto Almanza	Nuevo	Medio	11	Provincia / Otros
3	Interconexión Río Grande - Ushuaia (132 kv) y sistemas conexos (tensión 33 kv)	Nuevo	Corto	200	Fideicomiso Austral
4	Construcción gasoducto paralelo al actual	En ejecución	Corto	S/D	Fideicomiso Austral
5	Prologación muelle comercial de Ushuaia	Ampliación	Largo / Medio	45	S/D
6	Nueva terminal de cargas Puerto de Ushuaia	Nuevo	Largo / Medio	150	S/D
7	Puerto Zona Norte (Río Grande)	Nuevo	Largo / Medio	150	Fideicomiso Austral
	Balneario y servicios turísticos en Termas del Río Valdez	Nuevo	Medio	S/D	A identificar
	Construcción de 700 viviendas en tierras provinciales	Nuevo	Medio	157	IPV / Privado
	Hospital Regional Ushuaia	Nuevo	Largo / Medio	90	S/D
	Identificación de tierras disponibles para la creación de infraestructura básica y servicios	Nuevo	Corto / Medio	S/D	A identificar
	Edificio Polideportivo para 4000 espectadores.Ushuaia	Nueva	Medio	12	S/D
1	Centro Cultural Provincial. Exposiciones / cine / biblioteca / conferencias Ushuaia	Nuevo	Medio	15	S/D
	Construcción colector cloacal máximo Tolhuin	Nuevo	Medio	1,38	S/D
	Centro Interpretación Antártico.Ushuaia	Nuevo	Corto	1,25	S/D
2	Edificios EGB 3 / Polimodal / con gimnasio	Nuevo	Corto	13,2	Nación
	Escuela de Hotelería y Gastronomía	Nuevo	Corto	2	Provincia / Otros
	Planta depuradora Tolhuin	Nuevo	Corto	12	S/D
	Centro atención salud Tolhuin	Ampliación	Medio	1	Provincia
3	Puesto Sanitarios a lo largo de la RN 3	Nuevo	Corto	0,72	S/D
	Estaciones transformadoras Centros Invernales.Cantidad 12	Nuevo	Medio	2,1	S/D
8	Modificación y ampliación Central termoeléctrica Ushuaia	Ampliación	Corto	3,5	S/D
9	RP 30.53 Km.Apertura, pavimento y obras complementarias	Nuevo	Largo / Medio	80,6	S/D
10	RP 23. Desde Tolhuin al este.76 Km	Nuevo	Largo / Medio	52,4	S/D
	Reemplazo aerosilla Complejo recreativo Martial Ushuaia	Nuevo	Corto	6	S/D



REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

La Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) es un centro relevante del sistema de ciudades de Argentina, concentra una población de 13.174.170 habitantes, distribuida en 40 municipios y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Abarca una superficie de 13.900 km², con una extensión de 2400 Km² de mancha urbana, y produce alrededor del 52% del PBI del país

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

ESTRUCTURA DEL TERRITORIO

Su ubicación costera y el comercio internacional asociado al puerto de Buenos Aires, asignaron a la RMBA un papel central en la organización del territorio. A lo largo de la historia ha ido sumando roles: ciudad capital, protagonista de los alzamientos independentistas, e inclusive lugar de asiento del gobierno nacional (tras la etapa de disputa y consolidación del sistema federal). Haciendo eje en la producción agropecuaria extiende su influencia sobre vastos territorios de la pampa húmeda. Por otra parte, en la primera mitad del siglo XX experimentó un importante desarrollo industrial que incrementó las actividades financieras y de servicios. En el contexto actual, de un mundo con mayores interrelaciones, las funciones que caracterizan su desarrollo se complejizan: articula, a lo largo del eje fluvial, un sistema de puertos especializados, el desarrollo industrial tiende a crecer y a especializarse, y las actividades terciarias crecen en tamaño y sofisticación.

La estructura social experimentó, a lo largo de este proceso, importantes transformaciones: tras la etapa de dominio hispánico se produjo, a fines del siglo XIX y comienzos del XX, una incorporación masiva de inmigrantes (predominantemente europeos y provenientes de otras regiones del país y países limítrofes). De esta manera se termina conformando una sociedad heterogénea, empeñada en consolidar su identidad, que protagonizó grandes movimientos políticos y sociales, como el radicalismo y el peronismo, y expresiones culturales como el tango o el rock nacional.

La estructura territorial metropolitana evolucionó a partir de un centro que se expandía a medida que aglomeraba los municipios circundantes. El ferrocarril ha sido el elemento principal de estructuración de este crecimiento, en el que las estaciones fueron el punto de articulación entre medios de transporte, estableciéndose una jerarquía de centros suburbanos con diferentes niveles de complejidad. La expansión acompañó el anhelo de miles de inmigrantes por acceder a una casa propia, articulando los esfuerzos vecinales y municipales por materializar esa voluntad de progreso. Actualmente, en un contexto de profundas carencias, el suburbio presenta la imagen de una ciudad inacabada, donde las condiciones generales de desarrollo económico acotan la capacidad vecinal de consolidar los barrios, constatando un paulatino empeoramiento de los indicadores sociales y urbanísticos a medida que nos alejamos del centro de las estaciones.

En los años '90 se pensó que la concesión de las empresas de obras sanitarias canalizaría las inversiones para la terminación de la red de servicios. La experiencia ha demostrado los límites de la expansión sobre la base de una única empresa, y las dificultades para gerenciar una red que debe extenderse sobre una trama urbana de muy baja densidad, y donde la población tiene problemas para pagar el servicio. Así, la cobertura actual de agua potable alcanza el 69% y el alcantarillado abastece sólo el 54% de la población.

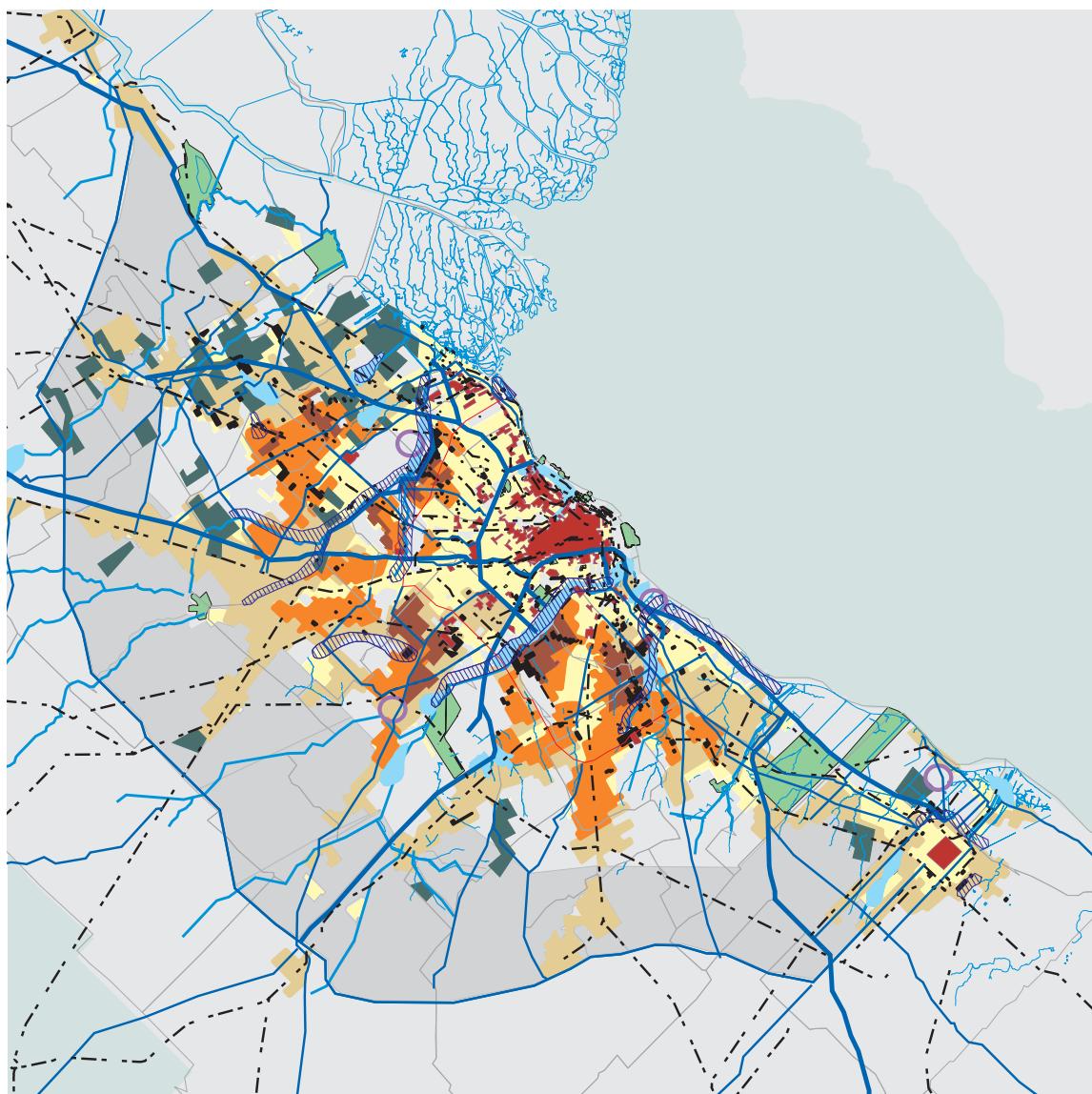
Si bien la aglomeración presenta sectores de densidades elevadas, en las áreas centrales y los principales corredores de transporte

gran parte del territorio presenta densidades muy bajas, y aloja, en áreas intersticiales, una considerable proporción de tierra vacante. En una ciudad tan extendida los desplazamientos requieren enorme importancia a partir de la combinación de varios medios de transporte, siendo actualmente el costo del mismo, uno de los mayores componentes del gasto de una familia trabajadora.

En el contexto actual, de un mundo con mayores interrelaciones, las funciones que caracterizan la evolución de la Región Metropolitana se complejizan: articula a lo largo del eje fluvial un sistema de puertos especializados, el desarrollo industrial tiende a crecer y a especializarse, y las actividades terciarias crecen en tamaño y sofisticación.

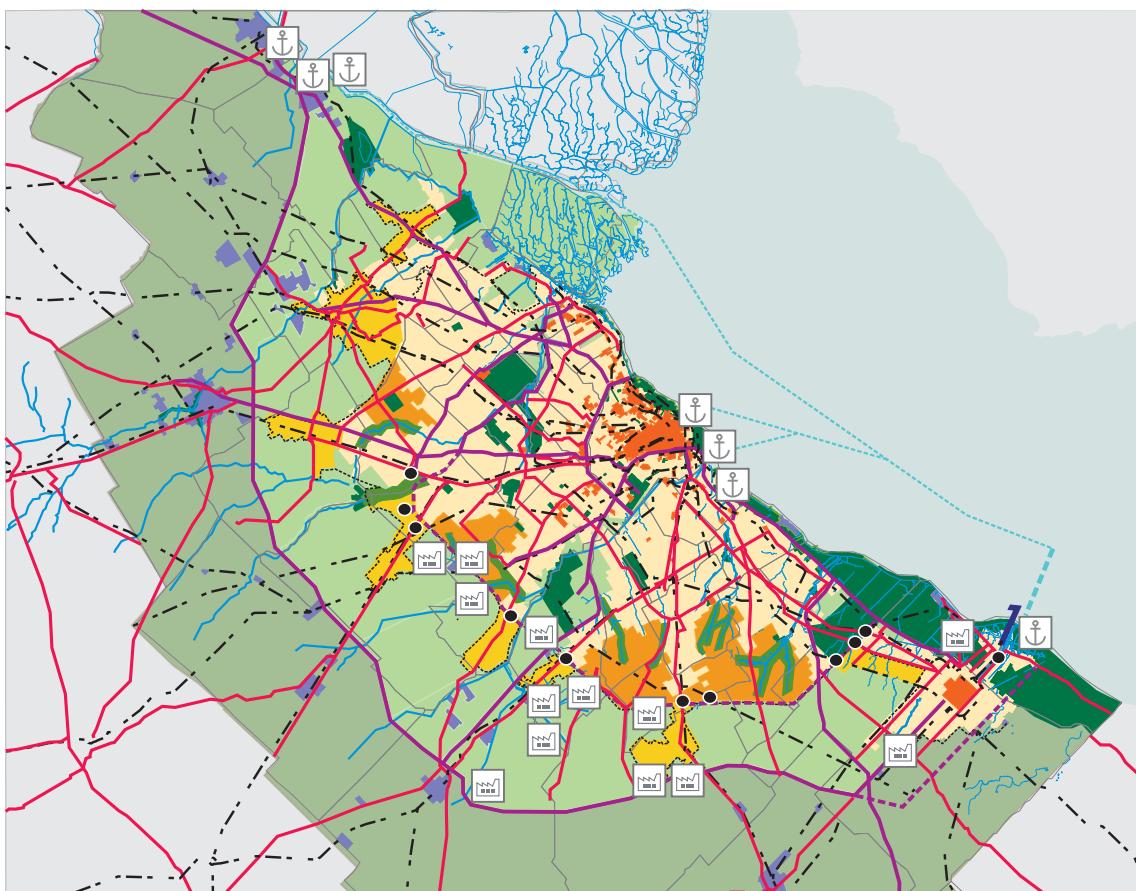
La construcción de un nuevo sistema de autopistas en la década del '90 produjo una profunda alteración de la estructura existente, promoviendo el desarrollo de nuevos patrones de urbanización basados en la utilización del automóvil. Las nuevas urbanizaciones de sectores medios y altos expresan la búsqueda de nuevas formas de vida, más próximas a la naturaleza y alejadas de la congestión urbana. Se caracterizan por una enorme uti-

REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES | MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO



- | | | | |
|-------|--------------------------------|--|------------------------------------|
| - - - | Ferrocarril | | Áreas verdes |
| — | Rutas | | |
| — | Autopistas | | Borde Periurbano
Tierra vacante |
| ■ | Áreas de alta densidad | | |
| ■ | Áreas urbanizadas | | Área rural |
| ■ | Áreas de urbanización precaria | | Cuencas |
| ■ | Áreas críticas | | Áreas inundables |
| ● | Villas y asentamientos | | Áreas con problemas ambientales |
| ■ | Urbanizaciones cerradas | | Áreas de relleno sanitario |

REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES | MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



EJES DE ACCIÓN



1 - Fortalecimiento del sistema de puertos



2 - Configuración de una red vial concéntrica



3 - Ampliación de la capacidad energética (no graficable)

4 - Sistema de parques industriales

5 - Creación de la Autoridad del transporte intermodal: boleto único (no graficable)



6 - Consolidación del sistema de centros y subcentros urbanos



7 - Conducción del crecimiento de la aglomeración



8 - Expansión de las redes de agua y saneamiento (no graficable)



9 - Manejo integral de las cuencas



10 - Reformulación de las pautas de tratamiento de residuos (no graficable)



11 - Promoción de un sistema de parques metropolitanos



12 - Implementación de medidas de protección del borde períurbano

lización de suelo por habitante, y por la incorporación de parámetros de seguridad que introducen patrones de segregación entre las diferentes vecindades. La ruptura de la continuidad del espacio público da cuenta de una ruptura entre dos sociedades que pese a compartir un mismo territorio funcionan a diferentes velocidades. Estas modalidades de urbanización indujeron también la aparición de nuevas centralidades en los cruces de grandes vías de circulación que concentran las actividades terciarias. De modo que la ciudad, que evolucionaba sobre la base de pautas previsibles, con un centro potente y un suburbio en permanente construcción, incorpora nuevos patrones que la aproximan a la realidad de otras ciudades latinoamericanas. La ruptura de la estructura territorial de la ciudad tradicional comienza a expresarse en el deterioro del área céntrica compacta, y en la dispersión de las nuevas áreas urbanizadas (*sprawl*), desarrollando una organización espacial difusa, que convive conflictivamente con un entorno de urbanizaciones precarias.

La ruptura de la estructura territorial de la ciudad tradicional comienza a expresarse en el deterioro del área céntrica compacta y en la dispersión de las nuevas áreas urbanizadas, desarrollando una organización espacial difusa, que convive conflictivamente con un entorno de urbanizaciones precarias.

DINÁMICA ECONÓMICA Y SOCIAL

El puerto y la localización de estructuras ferroviarias definieron la trama urbana, atravesada por vías y centros logísticos. Junto a éstos, y sobre los cursos de agua, se localizaron a fines del siglo XIX los principales establecimientos industriales. Entre los años '30 y '70 (período de sustitución de importaciones) la estructura productiva se localizó en el seno de grandes barriadas obreras, en la zona sur de la capital, Chacarita y Mataderos, y en los municipios que conforman la primera periferia (San Martín, Tres de Febrero, Morón, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Avellaneda). En las últimas décadas se experimenta un cambio en los criterios de localización industrial, con una tendencia a

eliminar algunos procesos productivos del espacio de la fábrica, para distribuirlos en la ciudad conformando una nueva línea de montaje que articula una multitud de pequeños talleres. Paralelamente, los sectores más tecnificados y con mayor inserción en el circuito internacional tienden a relocatearse en parques industriales, mejorando significativamente las condiciones de producción y la relación con el medio ambiente.

En la coyuntura actual, con un crecimiento económico que ronda el 9% anual, la estructura de soporte de la actividad productiva está sumamente debilitada. Los puertos han quedado localizados en medios altamente urbanizados, y requieren infraestructuras costosas para solucionar los problemas de acceso y logística. El sistema energético, que en la década del '90 no previó las inversiones necesarias para acompañar el incremento de la demanda, presenta problemas tanto para la provisión de gas como de electricidad. Con el inicio del nuevo siglo, y en el marco de nuevas condiciones macroeconómicas, las relaciones con el MERCOSUR adquirieron preponderancia, con lo cual el sistema de puentes (Zárate / Brazo Largo, Rosario / Victoria) y el túnel subfluvial Hernandarias desplazan el centro de gravedad de la actividad económica hacia el norte, lo que impacta sobre la oferta de empleos en las zonas oeste y sur. En este marco, el desarrollo radial de la estructura vial no contribuye a la redistribución de las actividades productivas, obligando a una parte significativa del tránsito a atravesar el centro de la ciudad. Pese a la construcción de las nuevas autopistas la vialidad no resulta adecuada para el desarrollo de actividades productivas y logísticas, sobre todo si se considera su influencia para la generación de nuevas localizaciones industriales.

En un contexto de reactivación, las empresas enfrentan el dilema de reacondicionar sus aparatos productivos en sus localizaciones actuales o trasladarse. Por esta razón las antiguas áreas industriales presentan serios problemas, como el cierre de fábricas, la migración de establecimientos o su transformación en depósitos, que van dejando "cascarones" de arqueología industrial, en el contexto de zonas desvalorizadas, que en algún caso cargan con serios pasivos ambientales. La perspectiva de una nueva corriente de inversión señala la posibilidad de promover una renovación de la estructura de soporte que puede apoyarse en la transformación de antiguas fábricas (como La Cantábrica en Morón) y en otros promover la creación de

nuevos parques industriales en localizaciones más adecuadas.

Por su parte, la actividad terciaria constituye una parte substancial de la economía metropolitana y su localización coincide en general con el sistema de centros y corredores comerciales. En este marco se constata un renacer de la importancia del centro como localización de actividades administrativas y de servicios, particularmente en el desarrollo del terciario superior, mereciendo destacarse la importancia de industrias culturales como el diseño, la televisión o el cine, y el desarrollo turístico, que se ha convertido en uno de los mayores generadores de divisas para la ciudad.

SITUACIÓN AMBIENTAL

La mayor vulnerabilidad se registra en el manejo de las cuencas interiores de poca pendiente que, en caso de sudestada, tienden a salirse de cauce. A lo largo de los años, los criterios de tratamiento de estas cuencas se han modificado, y existe actualmente consenso en la necesidad de mantenerlos a cielo abierto, regularlos con lagunas de retención, y complementarlos con una afectación de las costas para conformar corredores ambientales que vinculen el borde periurbano con el frente costero. Con el aporte de efluentes industriales y domiciliarios las cuencas presentan importantes problemas de contaminación. Debe agregarse que la presencia de tierra vacante de propiedad pública sobre los bordes inundables, es percibida por sectores que carecen de tierra y vivienda, como una oportunidad para asentarse. La articulación de estos procesos definen a las principales cuencas como áreas críticas, en las que se asientan los sectores más desprotegidos de la sociedad. Esta combinación de problemas ha adquirido trascendencia en el caso de la cuenca del Matanza / Riachuelo, donde la Suprema Corte de Justicia requirió a las distintas instancias de gobierno la implementación de acciones inmediatas.

Esta problemática coincide espacialmente con las áreas de volcado del sistema de recolección y tratamiento de residuos. Es el caso de José León Suárez, González Catán y de Quilmes, donde en la periferia de las áreas de relleno sanitario, ubicado en zonas bajas, se desarrolla el cirujeo. La aglomeración procesa diariamente 940 gramos de residuos / habitante / día, lo que implica un ingreso mensual a los rellenos de 380 mil toneladas por mes, alcanzándose en 2004 un total de 91.600.000 toneladas. Al presente

están afectadas más de 800 has al relleno sanitario, eliminándose las quemas a cielo abierto y el vuelco indiscriminado en lugares no aptos. Sin embargo, en la actualidad resulta difícil habilitar nuevas áreas de relleno, lo que marca los límites de esta forma de procesar los residuos. El CEAMSE, autoridad responsable de la operación del sistema, ha alertado sobre la necesidad de reformular criterios, señalando que difícilmente pueda implementarse un tratamiento adecuado si sólo se está dispuesto a financiar el costo del transporte. La experiencia internacional da cuenta de otras formas de gestión que implican menos costos ambientales, siendo esta cuestión prioritaria en la agenda de gobierno de la aglomeración.

Cabe mencionar que la calidad del aire experimenta un notable deterioro, debiendo asumirse con mayor seriedad el control de emisiones. Algo semejante se plantea en la problemática de ruidos, sobre todo en los alrededores de los aeropuertos y en las zonas de mayor tránsito en las áreas densas de la aglomeración.

El crecimiento de la ciudad ha ido dejando amplios sectores de tierra vacante, en gran parte de propiedad pública administrada por diferentes jurisdicciones. Pero sólo una mínima parte puede considerarse como área verde de uso activo, en tanto no prestan un servicio efectivo a la población. El análisis de las áreas habilitadas arroja un promedio de 2,9 m²/habitante, con un total de 3767 ha.

Considerando que la normativa vigente prevé una afectación de 10 m² por habitante, corresponde revisar la gestión de los espacios verdes, para que en el marco de otros criterios, sea posible relacionar las diferentes jurisdicciones volviéndolas accesibles al uso y disfrute de la población. A su vez, la ausencia de áreas verdes en el interior de la trama tiene como complemento el paulatino deterioro de las áreas rurales periféricas, dado que la expectativa de valorizarlas promueve el abandono de la actividad agrícola. Este proceso induce un profundo deterioro ambiental del borde periurbano, permitiendo que la decapitación de suelo, la deforestación y el abandono de las tierras de labranza, reduzcan la biodiversidad empobreciendo la oferta ambiental de la región.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

Se propone avanzar hacia un modelo de ciudad integrada, equitativa, y diversa, que ofrezca una adecuada plataforma de soporte para el desarrollo de las actividades productivas y de servicios, y que brinde a sus habitantes un contexto adecuadamente urbanizado y un ambiente saludable, de modo que cada uno tenga la oportunidad de desplegar un proyecto (personal o colectivo) de progreso en el marco de una sociedad que prospera.

Esto supone una profunda reestructuración de la situación actual, de la cual surgen 12 ejes de acción que se detallan a continuación:

1. Reestructurar el sistema portuario, su sistema de accesos y áreas de apoyo logístico

Se trata de volver a pensar la estructura de puertos del área metropolitana complementando el sistema de puertos localizados al norte de la aglomeración con la construcción de un nuevo puerto de contenedores a la altura de la ciudad de la Plata, cuyo crecimiento permita un paulatino desplazamiento de las actividades del de Buenos Aires. La experiencia del puerto de Avellaneda permite proyectar las inversiones hacia la construcción de uno moderno y la reorganización del frente costero del área céntrica de la ciudad.

2. Completar la red vial

Se plantea pasar de la estructura radial a una radio concéntrica que permita un máximo de vinculaciones en el interior de la trama. Para lograrlo se lleva adelante el ensanche de la ruta 6 y la construcción de

la prolongación del Camino del Buen Ayre (AU Presidente Perón) hasta completar el arco. Ambas vialidades reorganizan el sistema de flujos dentro de la aglomeración promoviendo nuevas áreas para el desarrollo de actividades logísticas y productivas. La complementación de esta estructura de anillos con la apertura de un nuevo puerto en el Gran La Plata permitirá compensar el desequilibrio que tiene actualmente la zona norte con la localización del sistema de puentes que canaliza el transporte del MERCOSUR.

3. Fortalecer el sistema energético

Se propone acompañar la realización de obras de fortalecimiento del sistema energético nacional, compensando las dificultades derivadas de la dependencia de la provisión de gas. La propuesta se complementa con el fortalecimiento de los gasoductos mejorando la provisión de gas para la aglomeración.

4. Reestructurar el espacio de la producción

Sobre la base de la nueva estructura vial se propone la promoción de una red de nuevos parques industriales, que pueden surgir de la rehabilitación de antiguas fábricas insertas dentro del tejido urbano consolidado o de la habilitación de nuevas áreas industriales localizadas en el área de influencia de las nuevas vialidades concéntricas, garantizando que estén provistas de infraestructuras que garanticen un correcto volcado de sus efluentes. Se busca que estas nuevas localizaciones promuevan la

generación de empleos en los municipios de la segunda corona.

Se propone avanzar hacia un modelo de ciudad integrada, equitativa y diversa, que ofrezca una adecuada plataforma de soporte para el desarrollo de las actividades productivas y de servicios, y que brinde a sus habitantes un contexto adecuadamente urbanizado y un ambiente saludable.

5. Reorganizar el sistema de transportes

La situación del sistema de transportes requiere una reestructuración profunda, sobre todo de sus formas de gestión superando las dificultades derivadas de la superposición de jurisdicciones. Se propone avanzar en la implementación de una autoridad metropolitana de transporte, asignándole la responsabilidad de redistribuir los roles entre el sector público y el privado. Asumiendo que la complejidad de los desplazamientos afecta una parte sustancial de los ingresos de los trabajadores, se propone que esta reestructuración incluya la implementación de un boleto intermodal, de modo que la aplicación de

una política redistributiva repercuta en un mejoramiento objetivo de las condiciones de movilidad de los más desfavorecidos.

6. Consolidar el sistema de centros y subcentros urbanos

El mejoramiento de la estructura de transportes fortalece el dinamismo de los puntos de intercambio estructurando una jerarquía de centros de diferente complejidad. Se trata de contribuir al fortalecimiento del área central de la aglomeración, protegiendo su carácter de centro histórico y de centro urbano, y consolidar esta estructura de centros y subcentros urbanos garantizando la protección del patrimonio construido y mejorando la calidad del espacio público. Se propone asimismo intervenir sobre la aparición de nuevas centralidades buscando que garanticen su carácter de espacio público de integración social.

7. Conducir el crecimiento de la aglomeración

Con el propósito de hacer frente al crecimiento de la aglomeración promoviendo una ocupación más eficiente del área urbanizada, se elaboran normas de tejido tendientes a incrementar la densidad media de la aglomeración, la coherencia morfológica de las áreas densas y la calidad de los barrios. Se propone acotar la expansión de la mancha urbana por fuera de los límites de la Av. Presidente Perón y del arroyo Pinazo, promoviendo la ocupación de los espacios vacantes en torno al modelo de ciudad jardín, con núcleos centrales de densidad media y tejidos de baja densidad, y con aporte de conectividad a las nuevas vialidades. Se busca fortalecer el papel de los gobiernos locales para conducir el crecimiento de la aglomeración haciendo ciudad, es decir, fortaleciendo su carácter de espacio de intercambio y desarrollo solidario, impregnado de la producción cultural de sus habitantes.

8. Expandir las redes de agua y saneamiento hasta garantizar la cobertura total del área urbana

Tras el fracaso del proceso de privatización se ha abandonado la idea de una única gran red, con una gran planta de tratamiento que procese todos los efluentes de la aglomeración. Considerando que el punto crítico es el volcado, se propone que sean las cuencas las que organicen el área de influencia de las diferentes empresas, implementando en una primera etapa el tendido de redes autónomas (con plantas de potabilización y tratamiento locales) capaces de cubrir en el corto plazo las áreas carentes del servicio que superan los 100 habitantes/hectárea.

9. Garantizar el manejo integral de las cuencas

Se propone avanzar en la implementación de la ley de aguas conformando una autoridad para cada cuenca responsable del manejo hidráulico y del control del volcado de efluentes, con capacidad de ejercicio del poder de policía. Esto supone elaborar un plan de manejo para cada cuenca que identifique las obras hidráulicas con las que se propone hacer frente a las crecidas, y los criterios ambientales y paisajísticos para garantizar su carácter de corredores ecológicos. Corresponde asimismo desarrollar un programa de atención de áreas críticas para los casos de asentamientos localizados sobre áreas inundables.

10. Reformular las pautas de tratamiento de residuos

Se trata de revisar la implementación del relleno sanitario, estudiando la viabilidad para implementar procesos más complejos, que incluyan la reducción del volumen de desechos, reciclado y separación de los residuos según su categoría, recuperación de las emanaciones de gas metano, y garantía en la disposición final de inertes con

bajo impacto sobre los ambientes donde se los deposita. Corresponde asimismo revisar cómo intervienen los diferentes factores de la producción de basuras en el financiamiento del sistema.

11. Promover un sistema de parques metropolitanos

El objetivo es pasar de una dotación 2,92 a 10 m²/habitante poniendo en valor áreas abiertas de propiedad pública que en su estado actual no contribuyen a la dotación de áreas verdes a la población. Para lograrlo se propone la creación de una instancia de coordinación del sistema de áreas verdes metropolitano, que cuente con un fondo para el financiamiento de obras y mantenimiento. Se propone que este organismo coordinador pacte con los organismos propietarios del suelo la elaboración e implementación de un plan de manejo para cada área, tomando a su cargo la realización de las obras y el mantenimiento.

12. Implementar medidas de protección del borde periurbano

El control de la expansión del área urbanizada impone la necesidad de definir criterios de manejo del borde no urbanizado. Se propone la conformación de un área de protección (*buffer*) en la que se promueva la localización de actividades productivas, deportivas y recreativas. Se considera que el área es adecuada para usos industriales, agrícolas, forestales, clubes, clubes de campo, chacras y otras formas de segunda residencia, siempre que contribuyan a preservar la calidad ambiental de este sector y a mejorar la relación de los habitantes de la ciudad con la naturaleza.

EPÍLOGO

REALIZACIONES Y PERSPECTIVAS

INVERSIONES ESTRATÉGICAS DEL ESTADO NACIONAL
DURANTE EL PERÍODO 2003-2006

HACIA LA CONSOLIDACIÓN DEL PLANEAMIENTO TERRITORIAL

INVERSIONES ESTRATÉGICAS DEL ESTADO NACIONAL DURANTE EL PERÍODO 2003-2006

Como se afirma a lo largo del presente documento, la dinámica de toma de decisiones que requiere la acción de gobierno, necesitan desarrollarse en el contexto del proceso de planificación. Por el contrario, **de no existir políticas de estado en lo que respecta al desarrollo territorial asumidas como propias por el colectivo social, estas deben impulsarse y construirse a lo largo de la gestión gubernamental.** Políticas cuyos lineamientos fundamentales reflejen el proyecto país al que aspira la mayoría de la población y que se consoliden a lo largo de procesos complejos en los que interactúan dinámicas múltiples. Ejemplo de estas son la formación de consensos político-técnicos para la acción; la producción de conocimiento sobre el territorio; la evaluación de escenarios prospectivos, entre otras, todas nutridas por la evidencia empírica que aporta el efecto de la acción de gobierno, en relación a los cambios de tendencia que se proponen.

Las coyuntura en la que el actual gobierno nacional asume la conducción del Estado en el año 2003, coincidió con un momento de quiebre de la confianza por parte de la mayoría de la sociedad no solo en las instituciones públicas, sino en el modelo de organización económico-social que se venía construyendo a lo largo de los últimos 30 años y que implosiona en la crisis del año 2001. **Con una plataforma de gobierno anclada en la estrategia de integración geopolítica regional como alternativa de inclusión en la economía global y una sólida concepción federal, el gobierno implementó desde su inicio una vigorosa política de inversión en infraestructura como promotora del desarrollo regional y dinamizadora de la economía nacional.** La carencia de inversiones genuinas en infraestructura y equipamiento a la que fue sometida gran parte del país, generó una amplia cartera de iniciativas y proyectos históricamente demandada y postergada, a partir de la que se definieron y pusieron en marcha una gran cantidad de obras a corto plazo.

Teniendo en cuenta la envergadura de la inversión comprometida a la fecha y el amplio universo de obras que la componen, se consideró

oportuno realizar una selección de aquéllas consideradas estratégicas para superar el patrón heredado de organización del territorio nacional. Para ello se procedió a analizar pormenorizadamente mediante su referenciación geográfica, la relación de la cartera de realizaciones del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, con los ejes programáticos o estrategias de intervención determinados en el Modelo Deseado del Territorio como resultado del proceso de planificación llevado hasta el momento.

Las tablas que se exponen a continuación expresan el resultado de este trabajo. En ese sentido, interesa destacar en primer lugar, un importante despliegue de inversiones en todas las regiones del territorio nacional y en segundo lugar, la complementación de intervenciones de diversa envergadura y naturaleza con una promisoria coherencia entre la dirección de las mismas y los ejes-estrategias programáticas propuestos para el Modelo Deseado del Territorio.

Cabe reiterar que la selección de obras expuesta no responde a un ranqueo según monto presupuestario, sino al efecto recíproco positivo que se prevé tendrán como fomento al desarrollo de las regiones en las que se sitúan. En este sentido, se han identificado obras aparentemente menores en cuanto a su presupuesto, pero que por formar parte, por ejemplo, de nuevos corredores de conectividad propuestos, son altamente significativas.

Por último, resulta oportuno aclarar que toda vez que se “selecciona”, es probable que se observen omisiones, o que puedan ser discutidos los parámetros implementados para realizarla, más allá del rigor con el que se haya encaminado la tarea. A este respecto, debe considerarse la labor realizada como un aporte para el conocimiento y la acción futura y que tal como sucede con el conjunto del trabajo, sería deseable que convoque en adelante a múltiples aportes para su mejora y validación.

OBRAS EN EJECUCIÓN

Ref.	Provincia	Descripción de Obra	Ref.	Provincia	Descripción de Obra	Ref.	Provincia	Descripción de Obra
01	Jujuy	RN 9: La Quiaca - Intersección RN 52	18	Corrientes	RN 123 - Intersección RN 12 / Intersección RN 14	35	La Rioja / Córdoba	RN 38 - Cruz del Ejé / Empalme RN 150
02	Jujuy / Salta	RN 50: Límite con Bolivia - Intersección RN 34	19	Corrientes	RN 119 - Intersección RN 123 / Intersección RN 14	36	La Rioja / Catamarca	RN 75 - La Rioja / Anillaco
03	Jujuy / Salta	RN 9: Río Vaqueros (Puente) - Límite Río Yala (Puente) / RN N° 66: Empalme RN 9 - Empalme RN 34 / RN 1 V66: Empalme RN 66 - RN 34	20	Corrientes - Misiones	RN 14: Intersección RP 20 - Empalme RN 123	37	La Rioja	RN 79 - Empalme RP 6 / Intersección RN 60
04	Jujuy	RN 34: San Pedro - Pichanal	21	Misiones	RN 101 - Empalme RP 19 / Bernardo de Irigoyen	38	La Rioja	RN 79 - Intersección RN 38 / Intersección RP 31
05	Salta	RN 68: Intersección RN 40 - Cerrillos	22	Misiones	RP 17 - Eldorado / Dos Hermanas	39	La Rioja	RN 74 - Intersección RN 40 / Patquíá
06	Salta - Formosa	RN 81: Intersección RN 34 - Formosa	23	Misiones	RP 2 - San Javier / Panambí Sección Interpuentes	40	Buenos Aires	RN 33: Corredor 31 Bahía Blanca - Empalme RN 5
07	Salta - Santiago del Estero - Chaco	RN 16: Intersección RN 9 y RN 34 - Roque Sáenz Peña	24	Tucumán	RN 38 - San Miguel de Tucumán / Intersección RN 64	41	Buenos Aires	RP 6 - Campana - La Plata
08	Salta	RN 40: Empalme RP 307 - San Carlos / RN 68: Empalme RN 40 Norte - Río Conchas (Puente)	25	Tucumán - Santiago del Estero	RN 157 - San Miguel de Tucumán / Frías (Santiago del Estero)	42	Buenos Aires	RN 12: Puente Zárate - Brazo Largo
09	Formosa	RN 86: El Remanso, El Solitario, Acceso al Remanso, Pilcomayo, Media Luna y Río Muerto	26	Tucumán - Santiago del Estero	RN 9 - Tramos varios desde San Miguel de Tucumán a Empalme Huaiuco Hondo	43	Buenos Aires	RN 5 Autopista Luján - Mercedes
10	Formosa	RP 28: Las Lomitas - Posta Cambio Zalazar	27	Santiago del Estero - Salta	RN 34 - Empalme RN 9 (Salta) / Santiago del Estero	44	Córdoba	RN 9 - Autopista Rosario / Córdoba
11	Formosa - Chaco	RN 95 - Intersección RN 86 / Límite con Santa Fé	28	Santiago del Estero	RN 9 - Límite con Córdoba / Río Saladillo	45	Córdoba	RN 8 Empalme RN 36 - Acesso a Suco
12	Formosa	RN 86: Clorinda - Empalme RP 22	29	Santiago del Estero - Chaco	RN 89 - Empalme RP 194 (Santiago del Estero) / Empalme RP 5 (Chaco)	46	Córdoba - Santa Fé	RN 8 Empalme RP 93 - Colonia Danesa
13	Chaco - Formosa	RN 11: Resistencia - Límite con Paraguay	30	Chaco	RP 5 - Venados Grandes / Hermoso Campo	47	Córdoba	RP 5: Empalme RN 36 - Córdoba
14	Formosa	RP 1: Misión Laishi - El Colorado	31	Santiago del Estero	RN 98: Límite con Santa Fé - Bandera	48	Córdoba	RN 158 - Villa María - Río Cuarto
15	Chaco	RP 40 y 41: Tramo RP 10 - Acceso Las Garcitas	32	La Rioja	RN 76 - Pircas Negras / Vinchina	49	Entre Ríos	RN 131: RN 12 - Límite con Santa Fé
16	Corrientes	RN 12: Acceso Irati - Empalme RP 13	33	La Rioja	RN 40 - Intersección RN 60 / Las Tucumanesas	50	Entre Ríos	RN 12: Empalme RN 14 - Límite Corrientes
17	Corrientes	RN 12: Intersección RN 123 / Goya - RN 123: Empalme RN 27 - Empalme RN 12	34	La Rioja	Conección vial La Rioja - Chilecito - Tramo: Los Cajones / Anguinan	51	Entre Ríos	RN 188: Realico - General Alvear
						52	Entre Ríos	RN 127 - Empalme RN 12 - Empalme RN 14 y 119
						53	La Pampa - San Luis - Mendoza	RN 147: San Luis - Empalme RN 20
						54	San Luis	RN 152: Empalme RN 35 - El Carancho / RN 143: El Carancho - Santa Isabel
						55	La Pampa	

OBRAS EN EJECUCIÓN (Cont.)					
Ref.	Provincia	Descripción de Obra	Ref.	Provincia	Descripción de Obra
56	Mendoza	Doble Vía Santa Rosa - General San Martín - Mendoza	77	Neuquén	RN 234: San Martín de los Andes - Empalme RN 231
57	Mendoza	RN 40: Malargüe - Límite con Neuquén	78	Neuquén	RP 60: Empalme RP 23 - Límite con Chile
58	Mendoza	RN 40 - Luján de Cuyo - Tunuyán	79	Neuquén	RN 22: Límite con La Pampa - Zapala
59	Mendoza	RN 7: Uspallata Límite con Chile - Cobertizos	80	Río Negro	RN 23: Valcheta - Empalme RN 237
60	Mendoza	RN 145 - Bardas Blancas - Paso Peñuelche	81	Río Negro	RN 250: Km 114 - Empalme RN 22
61	San Luis - Mendoza	RN 146: Empalme RN 20 - Puente sobre Río Diamante	82	Río Negro	RN 237: Límite con Neuquén - Entrada Bariloche / RN 258: Entrada Bariloche - Límite con Chubut
62	Santa Fé	RN 11: Km 476 - Km 607	83	Santa Cruz	RN 3: Fitz Roy - Comodoro Rivadavia
63	Santa Fé	RN 34: Km 13,95 - Km 66	84	Santa Cruz	RP 12: Empalme RP 25 - Pico Truncado
64	Chubut	RN 40: Empalme RN 25 - Empalme RP 20	85	Santa Cruz	RN 40: Perito Moreno - Bajo Carrascoles
65	La Pampa	RN 35: Bernasconi - Eduardo Castex	86	Santa Cruz	RN 40: Tres Lagos - El Cerrito
66	Chubut	RN 3: Límite con Río Negro - Km 1817,55	87	Santa Cruz	RP 43: Las Heras - Los Antiguos
67	Chubut	RP 19: Empalme RN 40 - Río Pico	88	Santa Cruz	RN 288: Puerto Santa Cruz - Punta Quilla (Puerto)
68	Chubut	RP 70: El Maitén - Empalme RN 40 (Ex 258)	89	Santa Cruz	RN 40: 28 de Noviembre - Rospentek
69	Chubut	RN 3: Comodoro Rivadavia - Rada Tilly	90	Tierra del Fuego	RN 3: San Sebastián - La Herradura
70	Río Negro	RN 3: Carmen de Patagones - San Antonio Oeste	91	Tucumán	Corredor Ferroviario Tucumán - Concepción
71	Chubut	RP 56 Y RN 40: Tramo Río Senguer - Empalme RP 20	92	Buenos Aires	Centro de Trasbordo Estación Moreno, Ferrocarril Sarmiento
72	Chubut	RP 71 Tramo: Empalme RN 40 (Ex RN 258) Epuyen - Cholila	93	Santa Fé - Buenos Aires	Obra de infraestructura sobre la red ferroviaria en los sectores de: Carlos Casares - Pehuajó; Olascoaga - Pehuajó; Villa Diego - Los Callejones; Villa Diego - Coronel Pringles; Villa Diego - Timote y Timote - Coronel Pringles de las Líneas General Mitre, Roca y Sarmiento
73	Chubut	RP 20: Cerro Negro / Sarmiento - Chubut	94	Entre Ríos	RN 12: Puente sobre Arroyo Feliciano
74	Chubut	Rehabilitación RP 11 y RP 31			
75	Chubut	RN 25 Tramo Los Altares - Empalme RN 40 (S)			
76	Chubut	RP 4: Tramo Empalme RP 8 - Telsen			

OBRAS EN EJECUCIÓN (Cont.)

	Ref.	Provincia	Descripción de Obra	Ref.	Provincia	Descripción de Obra	Ref.	Provincia	Descripción de Obra
	112	Salta	Control de erosión, estabilización de cauce y protección de obras de arte en el Río Tartagal - Proyecto integral y obra - Etapa I - Tartagal - Salta	129	Chubut	Restitución Cauce del Río Epuyén - Km 3.810 / 8.800	153	Jujuy	11 proyectos
	113	Tucumán	Canalización del Río Salí y Obras complementarias	130	Jujuy	513 proyectos	154	Salta	18 proyectos
	114	Chaco	P19: Acueducto Centro Oeste Chaquenío	131	Salta	350 proyectos	155	Catamarca	16 proyectos
	115	Santa Fé	Acueducto Monje - Díaz - San Genaro, Las Rosas - Las Parejas - Centeno - Totoras - Bouquet	132	Catamarca	303 proyectos	156	Tucumán	44 proyectos
	116	La Pampa	P19: Acueducto del Río Colorado	133	Tucumán	261 proyectos	157	Santiago del Estero	4 proyectos
	117	Santa Cruz	P19: Acueducto de Vinculación Río Santa Cruz - Bahía San Julián	134	Santiago del Estero	53 proyectos	158	La Rioja	5 proyectos
	118	Córdoba	Presa El Chañar	135	La Rioja	161 proyectos	159	Formosa	27 proyectos
	119	Córdoba	Presa Las Lajás	136	Formosa	231 proyectos	160	Chaco	31 proyectos
	120	Córdoba	Presa Zelagua	137	Chaco	1 proyecto	161	Corrientes	49 proyectos
	121	Córdoba	Presa Las Cortaderas	138	Corrientes	324 proyectos	162	Misiones	32 proyectos
	122	Córdoba	Presa Achiras	139	Misiones	611 proyectos	163	Buenos Aires	88 proyectos
	123	La Pampa	Inspección Obra de Control y Regulación de Inundaciones - NE La Pampa, Etapa II	140	Buenos Aires	839 proyectos	164	Córdoba	51 proyectos
	124	Chubut	Protectión contra Inundaciones en Samiento Etapa I	141	Córdoba	372 proyectos	165	Entre Ríos	25 proyectos
	125	Neuquén	Defensas contra inundaciones sobre el Río Limay	142	Entre Ríos	315 proyectos	166	Mendoza	6 proyectos
	126	Santa Cruz	Defensa contra inundaciones en Los Antiguos - Tercera Etapa	143	Mendoza	1 proyecto	167	La Pampa	8 proyectos
	127	San Luis	Protectión contra crecidas en la Ciudad de San Luis, Colector Este	144	La Pampa	70 proyectos	168	San Juan	12 proyectos
	128	Santa Fé	Obras internas Cuenca Laguna La Picasa - Módulo II - Obras de regulación	145	San Juan	169 proyectos	169	San Luis	1 proyecto
				146	San Luis	4 proyectos	170	Santa Fé	31 proyectos
				147	Santa Fé	462 proyectos	171	Chubut	11 proyectos
				148	Chubut	327 proyectos	172	Neuquén	4 proyectos
				149	Neuquén	121 proyectos	173	Río Negro	17 proyectos
				150	Río Negro	241 proyectos	174	Santa Cruz	2 proyectos
				151	Santa Cruz	141 proyectos	175	Tierra del Fuego	1 proyecto
				152	Tierra del Fuego	53 proyectos	176	Jujuy	8 proyectos
							177	Salta	12 proyectos

OBRAS EN EJECUCIÓN (Cont.)			
	Ref.	Provincia	Descripción de Obra
	178	Catamarca	10 proyectos
	179	Tucumán	11 proyectos
	180	Santiago del Estero	5 proyectos
	181	La Rioja	6 proyectos
	182	Formosa	16 proyectos
	183	Chaco	14 proyectos
	184	Corrientes	13 proyectos
	185	Misiones	7 proyectos
	186	Buenos Aires	27 proyectos
	187	Córdoba	18 proyectos
	188	Entre Ríos	2 proyectos
	189	Mendoza	10 proyectos
	190	La Pampa	5 proyectos
	191	San Juan	6 proyectos
	192	San Luis	1 proyecto
	193	Santa Fé	12 proyectos
	194	Chubut	5 proyectos
	195	Río Negro	7 proyectos
	196	Santa Cruz	1 proyecto
	197	Tierra del Fuego	2 proyectos



OBRAS EN PROCESO LICITATORIO

	Ref.	Provincia	Descripción de Obra	Ref.	Provincia	Descripción de Obra	Ref.	Provincia	Descripción de Obra
01	Corrientes - Entre Ríos	RN 14: Empalme RP a Colonia Elia - Empalme RN 117	20	Tucumán	4 proyectos	44	Misiones	15 proyectos	
02	Corrientes	RP 23: Intersección RP 25 - Intersección RP 126	21	Santiago del Estero	3 proyectos	45	Buenos Aires	85 proyectos	
03	Corrientes	RP 129: Intersección RN 14 - Límite Internacional	22	La Rioja	1 proyecto	46	Córdoba	35 proyectos	
04	Santa Fé	RN 95: Km 862,31 - Límite con Chaco	23	Formosa	17 proyectos	47	Entre Ríos	10 proyectos	
05	Salta	Construcción Multitrocha RN 34: Cabeza de Buey - Límite con Jujuy	24	Chaco	2 proyectos	48	Mendoza	6 proyectos	
06	Buenos Aires	Autovía Mar del Plata - Balcarce	25	Corrientes	5 proyectos	49	La Pampa	18 proyectos	
07	Córdoba	RP 4: Tramo RP 26 - Límite con La Pampa	26	Buenos Aires	38 proyectos	50	San Juan	10 proyectos	
08	Mendoza	Rehabilitación de la infraestructura del Ferrocarril Trasandino Central	27	Córdoba	10 proyectos	51	San Luis	1 proyecto	
09	Corrientes	Puente Reconquistा - Goya	28	Entre Ríos	6 proyectos	52	Santa Fé	14 proyectos	
10	Entre Ríos	Puente sobre Arroyo Caballú Cuatiá y Molle	29	La Pampa	3 proyectos	53	Chubut	1 proyecto	
11	Corrientes	Centro de Frontera Paso de los Libres	30	San Juan	4 proyectos	54	Río Negro	3 proyectos	
12	Chaco	Ampliación de electrificación rural Colonia El Palmar - General Pinedo - 1 ^a Etapa	31	Santa Fé	4 proyectos	55	Tierra del Fuego	1 proyecto	
13	Chaco	Ampliación electrificación Colonia Cabeza de Tigre - Chorotis	32	Chubut	2 proyectos				
14	Santa Cruz	Central térmica Río Turbio	33	Neuquén	4 proyectos				
15	Santiago del Estero	Rehabilitación del embalse Figueiroa y obras complementarias	34	Río Negro	2 proyectos				
16	Santa Cruz	P 19: Aprovechamiento Múltiple Los Monos	35	Tierra del Fuego	3 proyecto				
17	Río Negro	Defensas contra inundaciones en Arroyo Nireco	36	Jujuy	20 proyectos				
18	Jujuy	3 proyectos	37	Catamarca	2 proyectos				
19	Catamarca	3 proyectos	38	Tucumán	44 proyectos				

OBRAS EN FORMULACIÓN

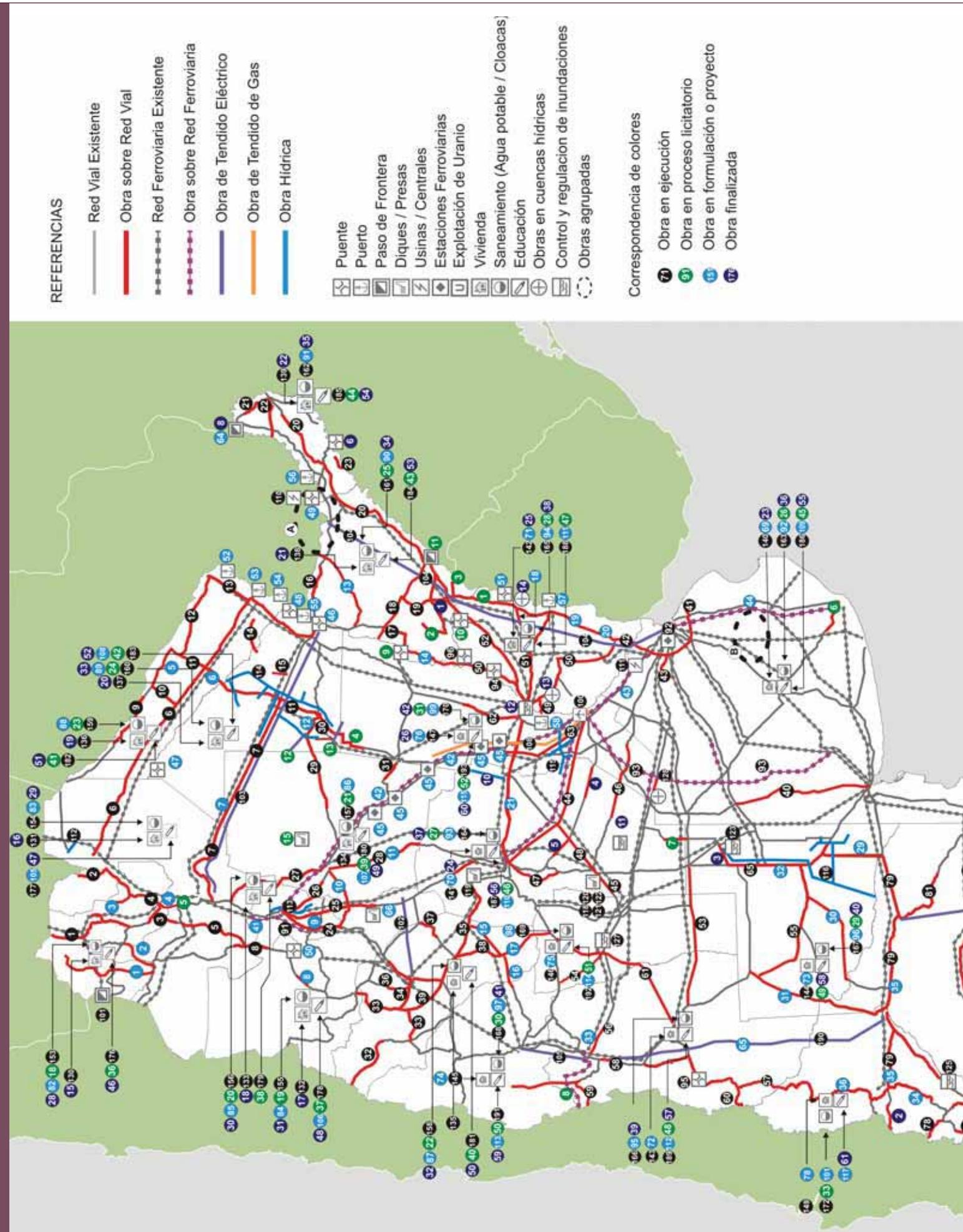
Ref.	Provincia	Descripción de Obra	Ref.	Provincia	Descripción de Obra	Ref.	Provincia	Descripción de Obra
1	Jujuy	Nuevo Corredor Minero	18	Entre Ríos	RN 18: Villaguay - Empalme RN 14	40	Tierra del Fuego	RN 3: San Sebastián - Tolhuin
2	Jujuy - Salta	RN 40: San Antonio de los Cobres - RN 52	19	Entre Ríos	RN 14: Empalme RP 20 - Empalme RP 19			
3	Jujuy	RP 73 y RP 83: Tramos: Quebrada del Humahuaca - Parque Nacional Calilegua	20	Entre Ríos	Autopista Mesopotámica Ceibas - Gualagaychú	41	Tucumán	Ramal Concepción - Fracas. Rehabilitación Servicios Pasajeros
4	Jujuy - Salta	RN 34: Km 1.121 - Km 1.225 (Tramos Varios)	21	Córdoba - Santa Fé	RN 19: Santa Fé - Córdoba (Tramo: Santa Fé - San Francisco = Autopista) 	42	Tucumán - Santiago del Estero - Santa Fé 	Mejoramiento intensivo, renovación de 852 Km de vía simple para una velocidad de 100 Km/h Sector Rosario - Tucumán
5	Formosa	RN 86: Misiones Tacuagle - Empalme RP 28	22	Chubut	RN 26: Empalme RN 3 - Empalme RP 20	43	Córdoba - Santa Fé - Buenos Aires 	Mejoramiento / renovación de 900 Km de vía - Córdoba - Zárate
6	Formosa	RN 95: Empalme RN 81 - Límite con Chaco	23	Chubut	RN 26: Empalme RP 51 - Límite con Chile	44	Buenos Aires	Mejoramiento / renovación de vía - Buenos Aires - Mar del Plata
7	Salta - Santiago del Estero - Chaco	RN 16: Corredor Biocénico Norte: Tramo Metán - Avia Terai	24	Chubut	RN 3: Km 1.817,55 - Caleta Olivia			
8	Catamarca	RN 40: Tramo El Eje - Río Las Cuevas	25	Chubut	RN 71: Empalme RN 258 - Chollila	45	Tucumán - Santiago del Estero - Santa Fé 	Adecuación de siete estaciones (Rafaela; Sunchales; Céres; Pinto; Colonia Dorai; La Banda; Tucumán) y de taller Tucumán
9	Tucumán	RN 38: Río Marapa - Principio de Autopista	26	Chubut	Autovía Trelew - Puerto Madryn			Puente Ferroautomotor Chaco - Corrientes
10	Catamarca - Santiago del Estero	RN 64: Santiago del Estero - Empalme RN 38	27	Chubut	RN 40: Empalme RN 258 - Empalme RN 259	46	Corrientes	
11	Santiago del Estero	RN 9: Santiago del Estero - Límite con Córdoba	28	Chubut	RN 40 (S): Río Mayo - Límite con Santa Cruz			
12	Chaco	RN 89: Villa Angela - General Pinedo y Obras de acceso a Villa Angela	29	La Pampa	RN 154: Empalme RN 35 - RN 22	47	Chaco	Puente Tres Pozos - Integración Chaco / Formosa
13	Corrientes	RN 118: Empalme RN 12 Sur - Empalme RN 12 Norte	30	La Pampa	RN 152: El Carancho - Casa de Piedra	48	Chaco	Puente Neembucú - Integración Pilar / Bermejo 
14	Corrientes	RN 12: Límite con Entre Ríos - Goya	31	La Pampa	RN 151: Empalme RN 143 - La Pampa - Río Negro			
15	La Rioja	RN 77: Empalme RN 79 - Empalme RN 38	32	La Pampa	RN 35: Santa Rosa - Ataliva Roca	49	Misiones	Puente Internacional Encarnación / Posadas
16	La Rioja	RN 141: Empalme RN 79 - Límite con San Juan	33	Mendoza	RN 7: Variante paso por Palmira	50	Catamarca	Puente sobre Río Santa María entre San José y Palo Seco (RN 40) 
17	La Rioja - San Luis	RN 79: Empalme RN 141 - Empalme RN 20	34	Neuquén	RN 40: Zapala - Catán Líl	51	Entre Ríos	Puente Binacional Salto - Concordia
18			35	Neuquén	RN 22: Chichinales - Límite con Chile	52	Formosa	Puente Pilcomayo
19			36	Neuquén - Río Negro	RN 4: Límite con Mendoza - Las Lajas Negro	53	Formosa	Puerto Formosa
20			37	Río Negro	Corredor de los Lagos	54	Formosa	Puerto Colonia Cano
21			38	Santa Cruz	RN 288: Empalme RN 3 - Empalme RN 40	55	Chaco	Puerto Barranqueras
22			39	Santa Cruz	RN 40: Límite con Chubut - Empalme RP 11	56	Misiones	Puerto Santa Ana
23						57	Entre Ríos	Puerto Concepción del Uruguay

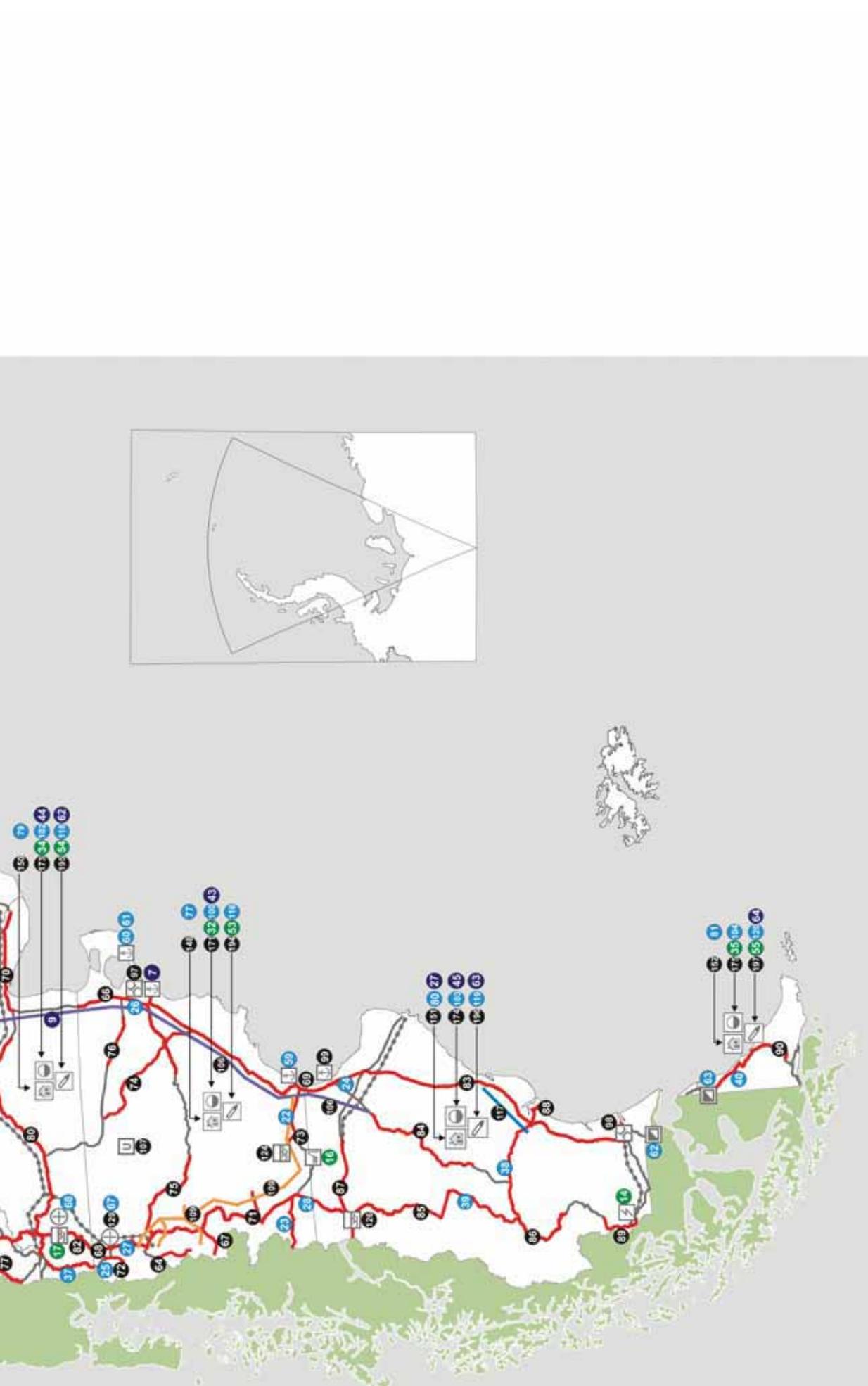
OBRAS EN FORMULACIÓN (Cont.)

	Ref.	Provincia	Descripción de Obra		Ref.	Provincia	Descripción de Obra		Ref.	Provincia	Descripción de Obra
	58	Entre Ríos	Puerto Diamante		80	Santa Cruz	1 proyecto		104	Tierra del Fuego	1 proyecto
⚓	59	Chubut	P 91 - Puerto Comodoro Rivadavia - Etapa III	📝	81	Tierra del Fuego	1 proyecto		105	Salta	2 proyectos
⚓	60	Chubut	P 91 - Embarcadero Turístico Puerto Pirámide		82	Jujuy	4 proyectos		106	Catamarca	4 proyectos
	61	Chubut	P 91 - Punta Cuevas "El Golfito"		83	Salta	25 proyectos		107	Santiago del Estero	1 proyecto
	62	Santa Cruz	Centro de Frontera Integración Austral - San Sebastián		84	Catamarca	16 proyectos		108	Chaco	1 proyecto
▣	63	Tierra del Fuego	Paso de Frontera San Sebastián		85	Tucumán	13 proyectos	📝	109	Buenos Aires	17 proyectos
	64	Misiones	Centro de Frontera Iguazú - Complejo Terminal de Cargas		86	Santiago del Estero	4 proyectos		110	Córdoba	9 proyectos
	65	Neuquén	Interconexión Comahue / Cuyo LEAT 500 kV		87	La Rioja	9 proyectos	📝	111	Entre Ríos	5 proyectos
▣	66	Catamarca	Presa El Bolsón		88	Formosa	7 proyectos		112	Mendoza	1 proyecto
	67	Chubut	Restitución Cauce Río Epuyén		89	Chaco	26 proyectos		113	San Juan	4 proyectos
	68	Río Negro	Estatización de Cauces y Recuperación ribera Arroyo Ñireco	▢	90	Corrientes	9 proyectos		114	San Luis	1 proyecto
	69	Buenos Aires	2 proyectos		91	Misiones	25 proyectos		115	Santa Fé	13 proyectos
	70	Córdoba	1 proyecto		92	Buenos Aires	10 proyectos	▢	116	Chubut	7 proyectos
	71	Entre Ríos	1 proyecto		93	Córdoba	4 proyectos		117	Neuquén	3 proyectos
	72	Mendoza	1 proyecto		94	Entre Ríos	2 proyectos		118	Río Negro	1 proyecto
	73	La Pampa	26 proyectos		95	Mendoza	1 proyecto		119	Santa Cruz	3 proyectos
	74	San Juan	1 proyecto		96	La Pampa	1 proyectos		120	Tierra del Fuego	5 proyectos
▣	75	San Luis	1 proyecto		97	San Juan	16 proyectos				
	76	Santa Fé	1 proyecto		98	San Luis	1 proyecto				
	77	Chubut	1 proyecto		99	Santa Fé	14 proyectos				
	78	Neuquén	1 proyecto		100	Chubut	6 proyectos				
	79	Río Negro	1 proyecto		101	Neuquén	1 proyecto				
					102	Río Negro	6 proyectos				
					103	Santa Cruz	3 proyectos				

OBRAS FINALIZADAS						OBRAS AGRUPADAS ZONALMENTE (en diferentes estados de avance)					
	Ref.	Provincia	Descripción de Obra		Ref.	Provincia	Descripción de Obra		Ref.	Provincia	Descripción de Obra
1	Corrientes	RP 126: Tramo Sauce - Empalme RN 14		25	Entre Ríos	8 proyectos		50	La Rioja	1 proyecto	
2	Neuquén	RP 13 Tramo: Primeros Pinos - Paso Icalma		26	Santa Fé	1 proyecto		51	Formosa	8 proyectos	
3	La Pampa	RP 102: General Pico - Empalme RN 35		27	Santa Cruz	9 proyectos		52	Chaco	10 proyectos	
4	Córdoba	RP 6: Los Surgentes - Ordoñez		28	Jujuy	9 proyectos		53	Corrientes	3 proyectos	
5	Córdoba	RP 6: Empalme RN 158 - Río Tercero		29	Salta	5 proyectos		54	Misiones	5 proyectos	
6	Misiones	Puente Arroyo Once Vueltas		30	Catamarca	63 proyectos		55	Buenos Aires	42 proyectos	
7	Chubut	Remodelación de Puerto Rawson		31	Tucumán	5 proyectos		56	Córdoba	4 proyectos	
8	Misiones	Puesto Fronterizo Iguazú		32	La Rioja	9 proyectos		57	Mendoza	2 proyectos	
9	Río Negro	Interconexión Eléctrica EAT - Choele Choel / Puerto Madryn		33	Chaco	12 proyectos		58	La Pampa	3 proyectos	
10	Córdoba	Acueducto San Francisco / Morteros		34	Corrientes	12 proyectos		59	San Juan	2 proyectos	
11	Córdoba	Obras y defensas hídricas - Río Cuarto		35	Misiones	220 proyectos		60	Santa Fé	4 proyectos	
12	Entre Ríos	Obras y defensas hídricas - Paraná		36	Buenos Aires	11 proyectos		61	Neuquén	2 proyectos	
13	Entre Ríos	Obras en cursos de agua en Diamante		37	Córdoba	5 proyectos		62	Río Negro	3 proyectos	
14	Entre Ríos	Obras en cursos de agua en Concordia		38	Entre Ríos	5 proyectos		63	Santa Cruz	2 proyectos	
15	Jujuy	2 proyectos		39	Mendoza	1 proyecto		64	Tierra del Fuego	3 proyectos	
16	Salta	5 proyectos		40	La Pampa	9 proyectos					
17	Catamarca	3 proyectos		41	San Juan	16 proyectos					
18	Tucumán	7 proyectos		42	Santa Fé	5 proyectos					
19	Formosa	1 proyecto		43	Chubut	5 proyectos					
20	Chaco	1 proyecto		44	Río Negro	4 proyectos		A	Misiones - Corrientes	Grupo de Obras vinculadas a la Represa Hidroeléctrica Yacyretá (caminos, viviendas, cloacas, etc.)	
21	Corrientes	63 proyectos		45	Santa Cruz	8 proyectos					
22	Misiones	1 proyecto		46	Jujuy	2 proyectos					
23	Buenos Aires	5 proyectos		47	Salta	2 proyectos					
24	Córdoba	5 proyectos		48	Catamarca	2 proyectos		B	Buenos Aires	Grupo de Obras vinculadas a la Cuenca del Salado (obras hídricas, puentes, rutas, etc.)	

INVERSIONES ESTRÁTÉGICAS DEL ESTADO NACIONAL - PERÍODO 2003-2006



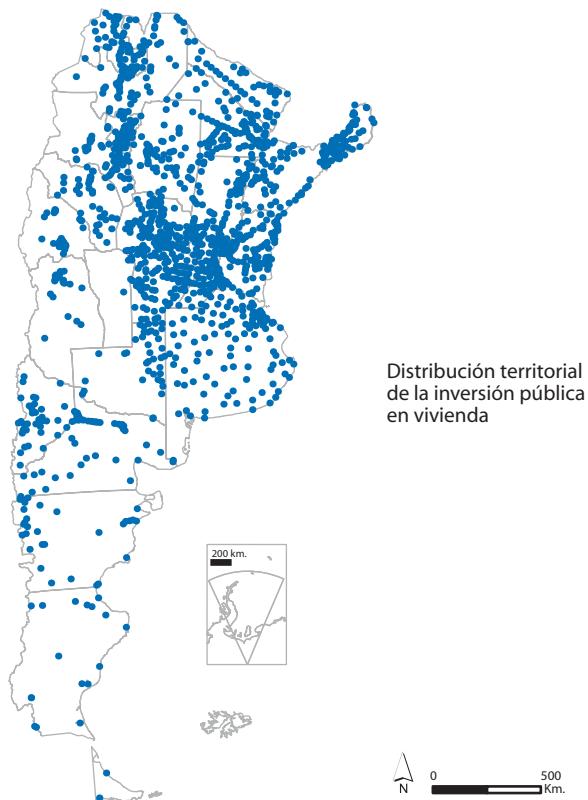


REPÚBLICA ARGENTINA

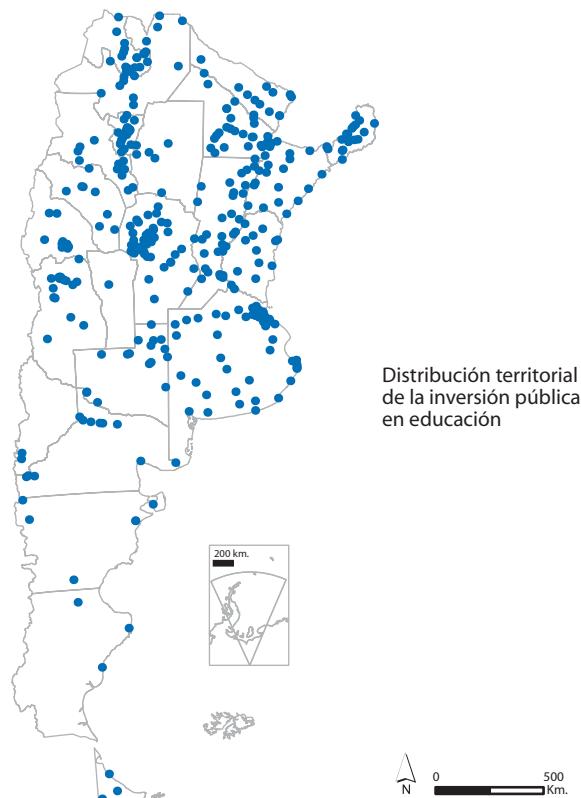
INVERSIONES ESTRATÉGICAS DEL ESTADO NACIONAL - PERÍODO 2003-2006

Como puede observarse en las anteriores tablas, los proyectos correspondientes a infraestructura social –vivienda, saneamiento y educación– se han consignado globalmente para cada Provincia, dada la dificultad de graficar su distribución pormenorizada junto con el resto de las obras representadas. Sin embargo y a los efectos de poder ponderar el significativo impacto que este tipo de inversión tendrá sobre el territorio nacional, se complementa dicha información referenciando a modo de ejemplo, la localización geográfica de los proyectos realizados en materia de vivienda e infraestructura educativa.

1 Distribución territorial de proyectos de vivienda



2 Distribución territorial de infraestructura educativa



El rasgo más destacado que se observa en ambos mapas, es la distribución de inversiones a lo largo y ancho del país. Se evidencia asimismo que, si bien los proyectos se concentran en torno a los principales núcleos urbanos en los que la demanda de equipamiento social es más acuciante, las poblaciones rurales alejadas de los mismos, son también atendidas por políticas habitacionales y educativas específicas.

HACIA LA CONSOLIDACIÓN DEL PLANEAMIENTO TERRITORIAL

A través del cúmulo de información, análisis y propuestas que contiene el presente documento, se ha intentado poner en blanco sobre negro el saber intuitivo que buena parte de los argentinos tenemos acerca de las grandes carencias del territorio nacional, pero también de las grandes oportunidades que ofrece para su desarrollo. Puede afirmarse que **socializar el conocimiento acumulado durante el proceso de construcción del PET, resulta un logro en sí mismo, en el convencimiento de que su divulgación puede ser un aporte hacia la toma de conciencia colectiva, la construcción de acuerdos y la suma de voluntades necesarias para la consolidación de un proyecto país inclusivo y solidario.**

Ahora bien, se han pormenorizado en las iniciativas y proyectos pendientes, las inversiones que apuntarían a viabilizar el Modelo Deseado del Territorio, así como aquellas que ya han sido puestas en marcha por el Gobierno Nacional. También se han enunciado como componentes sustanciales en la construcción de dicho modelo, un conjunto de lineamientos programáticos que abrevan en el desafío de fortalecer la planificación territorial a escala nacional, regional y local. Y como hemos afirmado inicialmente, esto es sinónimo de recuperar una práctica desestimada por el fundamentalismo de mercado, poniendo en valor el papel que debe jugar el sector público cuando se trata de diseñar estrategias que prometen el futuro y que implican la administración de intereses contradictorios.

No escapa a esta reflexión el reconocimiento de las competencias en materia de planificación territorial que implica la organización federal de la Argentina. Esta supone que son los gobiernos provinciales y los respectivos gobiernos locales, quienes tienen la potestad de legislar y regular dentro de sus respectivas jurisdicciones. Sin embargo, **la complejidad y los límites espaciales difusos que determinan los fenómenos territoriales contemporáneos –intermunicipales, interprovinciales y trasnacionales en muchos casos–, aconsejan el diseño de políticas públicas capaces de abarcálos.**

Fenómenos tales como el crecimiento expansivo de las grandes ciudades; su metropolización o conurbación; la gestión y deposición final de residuos urbanos e industriales; la alteración y/o contaminación de cuencas hídricas; la contaminación atmosférica emergente

del aumento exponencial de la motorización individual; la alteración indiscriminada de los ecosistemas naturales por sobreexplotación, exceden a todas luces el ámbito de competencia de las divisiones jurisdiccionales históricas. Asimismo, la competitividad del mercado global, requiere de la configuración de territorios cohesionados en torno a objetivos complementarios, capaces de generar sinergias positivas superadoras de la noción de competitividad local, de cara a su desarrollo armónico. Y por último, sin que ello suponga orden de prelación, atender fenómenos de esta naturaleza, asumiendo la preservación del medioambiente como condición de la sustentabilidad futura del territorio, demanda de manera insoslayable políticas públicas abarcativas de concertación y al mismo tiempo de decidido liderazgo.

Por otra parte, partiendo de una visión integrada entre crecimiento económico y cohesión del tejido social, el camino emprendido debería ser acompañado en lo sucesivo por políticas determinadas interjurisdiccionalmente a los efectos de potenciar el impacto positivo de la inversión pública y privada en infraestructura. En este sentido, sería oportuno que la evaluación “ex ante” realizada por los gobiernos respectivos se revisara periódicamente ampliando la participación de los diversos estamentos sociales, propiciando la descentralización, la institucionalidad y profundizando por ende la gobernabilidad democrática.

Es en este contexto que **el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios ha encomendado a la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública la implementación de un conjunto de iniciativas programáticas y/o institucionales, amparadas en el objetivo marco de fortalecer el planeamiento.**

Las primeras, apuntan a sistematizar y actualizar el conocimiento sobre las problemáticas y desafíos de nuestro territorio, a los efectos del diseño de políticas públicas en la materia. Políticas que devengan en plataformas de acción concretas, susceptibles de ser impulsadas desde el gobierno nacional en cooperación con los respectivos gobiernos provinciales y locales. Son ejemplo de ello ciertos programas que se encuentran en la actualidad en marcha o en etapa de formulación para su implementación a partir del año en curso, tales como: el “Programa Nacional de Prevención de Riesgos y Desastres”, que tiene

por objeto insertar la dimensión del riesgo de desastre en todas las políticas de desarrollo, ordenamiento territorial e inversión pública, de manera de reducir drásticamente la ocurrencia de catástrofes y/o disminuir sus efectos adversos. El estudio “Caracterización y Desempeño del Sistema Urbano Nacional”, dirigido a identificar lineamientos programáticos a escala federal, tendientes a estimular el desempeño de las ciudades, mejorando sus niveles de competitividad económica, equidad social y sostenibilidad ambiental.

En lo que respecta a las segundas, debe destacarse en primer lugar, el trabajo que se viene desarrollando en el marco de la decidida política de impulso a la integración regional. La Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, representa al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios en los foros binacionales o internacionales, tales como la Iniciativa “Integración de Infraestructura Regional Suramericana” (IIRSA), o en aquellos creados ad-hoc para la solución de diverso tipo de proyectos fronterizos. En tales ámbitos y en colaboración con representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, se acuerdan los proyectos de infraestructura regional que serán impulsados conjuntamente, mediante procesos de negociación y consenso entre los representantes de los países involucrados y que integran o integrarán en el futuro la cartera de inversiones sectoriales.

Dentro del ámbito nacional, se han dado los pasos iniciales en la construcción de la “Red Nacional de Asistencia al Desarrollo y Ordenamiento

Territorial”, a través de la cual se impulsa la difusión de la información ligada a la dinámica del territorio, el diálogo entre los organismos vinculados al tema y la mejora de la capacidad institucional para la gestión de proyectos de desarrollo y ordenamiento territorial. Asimismo, como etapa subsiguiente a la llevada a cabo en el marco del PET, se ajustará el diseño del andamiaje institucional que actuará como soporte de la etapa que comienza de ahora en adelante. Se trata de revisar las propuestas preliminares realizadas al respecto, a la luz de la evaluación de experiencias previas –nacionales o extranjeras– que ayuden alumbrar los mecanismos más eficientes para impulsar renovadas prácticas de planeamiento territorial en nuestro país.

Queda mucho por hacer en adelante, lo que hace vislumbrar una segunda generación de iniciativas que deberían basarse en dos ejes fundamentales. Por una parte, la búsqueda de mecanismos de articulación entre el gobierno nacional y los gobiernos provinciales y locales, así como entre los diversos organismos del Estado Nacional, para aqüilar los procesos de toma de decisión en materia de planificación territorial de la inversión pública. Y por otra, la implementación de todas aquellas iniciativas e instrumentos atinentes a la esfera de la participación y la concertación con actores no gubernamentales, necesarios para la consolidación de un proyecto colectivo. En este sentido y como se afirma desde las primeras letras de este documento, se ha llevado a cabo una primera etapa, la cual cobrará mayor sentido si llega a comportarse como hito disparador y estimulante de mejores prácticas y mayores aportes en materia de planificación del territorio.

AUTORES

Responsable Institucional

Arq. Graciela OPORTO

Dirección y Producción General

Arq. Marta AGUILAR

Coordinación General Técnica

Arq. Mariana Inés KOSOY

INTERACCIÓN CON PROVINCIAS Y/O ELABORACIÓN DE DOCUMENTACIÓN

Coordinadores

Ing. Pablo LOPEZ
Lic. Miguel FANTINI
Lic. Gustavo VALENTE

Equipo técnico

Lic. María Lorena ARDISSONO
Arq. Alejandro BOCCARDO
A.Sist. Daniela GRIFONI
Arq. Olaf JOVANOVICH
Lic. Gabriel LOSANO
Lic. Giuliana PURICELLI
Arq. Mariana SEGURA
Lic. Hernán SEIGUER
Lic. Natalia TORCHIA
Diego VESCIUNAS
Alejandra WULFF

Colaboraciones

Lic. Silvina CORBETTA
Arq. Carlos VERDECCHIA
Dr. Julio BONZANI

Asesores

Dr. Luis BALESTRI
Lic. Alicia BARACCO
Lic. Angela GUARIGLIA

REDACCIÓN Y SELECCIÓN DE INFORMACIÓN

Arq. Marta AGUILAR
Lic. Mabel SOSTILLO
Arq. Artemio ABBA

SUPERVISIÓN Y CORRECCIÓN DE ESTILO

Responsable
Lic. Mabel SOSTILLO

Asistentes
Diego VESCIUNAS
Alejandra WULFF
Giuliana PURICELLI

APOYO ADMINISTRATIVO

Carla SALONIA
Soledad SEIJO
Micaela RAPISARDI
Alejandro OJEA

REFERENTES PROVINCIALES (*)

Buenos Aires	Mendoza
Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda	Dirección de Ordenamiento Ambiental y Desarrollo Urbano
Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos	Subsecretaría de Medio Ambiente
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	Ministerio de Ambiente y Obras Públicas
Dirección General de Planificación y Desarrollo Urbano y COPUA	Misiones
Subsecretaría de Planeamiento	Comisión Coordinadora de Ordenamiento Territorial
Ministerio de Planificación y Obras Públicas	Secretaría de Estado General y de Coordinación de Gabinete
Catamarca	Neuquén
Dirección Provincial de Planificación	Dirección Provincial del COPADE
Subsecretaría de Planificación	Secretaría de Estado General de la Gobernación
Secretaría General de la Gobernación	Río Negro
Chaco	Secretaría de Planificación y Control de Gestión
Secretaría de Transporte, Obras y Servicios Públicos	Salta
Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos	Ministerio de Hacienda y Obras Públicas
Chubut	San Juan
Secretaría de Infraestructura, Planeamiento y Servicios Públicos	Dirección de Planeamiento y Desarrollo Urbano
Córdoba	Secretaría de Servicios Públicos
Secretaría de Servicios Públicos, Infraestructura y Vivienda	Ministerio de Infraestructura
Ministerio de Obras y Servicios Públicos	San Luis
Corrientes	Ministerio del Campo
Secretaría de Planeamiento	Ministerio del Progreso
Ministerio de Obras y Servicios	Santa Cruz
Entre Ríos	Subsecretaría de Planeamiento y de la Función Pública
Dirección General de Planificación	Secretaría General de la Gobernación
Ministerio de Gobierno, Justicia, Educación, Obras y Servicios Públicos	Santa Fe
Formosa	Subsecretaría de Planeamiento y Control
Subsecretaría de Planificación de la Inversión Pública	Subsecretaría de Proyectos de Inversión y Financiamiento Externo
Ministerio de Planificación, Inversión, Obras y Servicios Públicos	Ministerio Coordinador y Ministerio de Hacienda y Finanzas
Jujuy	Santiago del Estero
Secretaría de Planificación	Secretaría de Desarrollo, Ciencia, Tecnología y Gestión Pública
Ministerio de Infraestructura y Planificación	Tierra del Fuego
La Pampa	Dirección de Planeamiento Estratégico
Ministerio de Obras Públicas	Secretaría de Promoción Económica y Fiscal
La Rioja	Ministerio de Economía, Hacienda y Finanzas
Administración Provincial de Obras Públicas	Tucumán
Ministerio De Hacienda y Obras Públicas	Secretaría de Estado de Planeamiento

AGRADECIMIENTOS

Se agradece especialmente, la destacada colaboración de los asesores del Ministro de Planificación, Inversión Pública y Servicios, así como la de la suma de funcionarios de este Ministerio y de otros organismos del Gobierno Nacional, sin la cual no hubiera sido posible la elaboración del presente documento.

Merece una mención especial el Dr. Marcelo SILI, quien fue partícipe fundamental en el diseño de la Política Nacional de Ordenamiento Territorial y coordinó la etapa inicial del presente Plan Estratégico.

(*) Las Unidades de Organización de referencia se corresponden con las estructuras de los Gobiernos Jurisdiccionales vigentes en la etapa de construcción del documento.

BIBLIOGRAFÍA

CEPAL, (2004): "Desarrollo de Infraestructura y Crecimiento Económico: Revisión Conceptual" , Comisión Económica para América Latina y El Caribe, División de Recursos Naturales e Infraestructura, Santiago de Chile, Chile.

CFI - INSTITUTO TORCUATO DI TELLA, (1962), "Relevamiento de la Estructura Regional de la Economía Argentina", Buenos Aires, Argentina.

CFI, (1991), "Transformaciones Socio-Económicas Provinciales: Comportamiento Migratorio 1980-91 de la población total a escala departamental", Programa de Análisis Territorial, Buenos Aires, Argentina.

CIMOP, (2004), "Avances en la Gestión y Nuevas Cuestiones", Una visión Estratégica del Transporte en la Argentina Horizonte 2010, Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas, Buenos Aires, Argentina.

COMISIÓN NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR, (2004): "La Base Exportadora Argentina: 1994 -2002", www.mecon.gov.ar/cnce/pub/trabajos/base_exportadores.pdf

CONADE, (1970), "Plan Nacional de Desarrollo : 1970-1974. Análisis global", Argentina. Secretaría del Consejo Nacional de Desarrollo, Presidencia de la Nación, Buenos Aires.

CONAMBA, (1995), "El Conurbano Bonaerense / Relevamiento y Análisis", Comisión Nacional del Área Metropolitana de Buenos Aires, Ministerio del Interior, Buenos Aires.

DEPARTMENT OF CITY AND REGIONAL PLANNING CARDIFF UNIVERSITY AND ECOTEC RESEARCH AND CONSULTING LTD, (2001): "Comparative Spatial Planning Methodologies Research Project - Final Report", Gales, Reino Unido.

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT, HERITAGE AND LOCAL GOVERNMENT, "National Spatial Strategy for Ireland 2002-2020 - People, Places and Potential", The Stationery Office, Dublin, Ireland (www.irishspatialstrategy.ie).

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN (2005): "Visión Colombia II Centenario - 2019", Departamento de Nacional de Planeación, Bogotá, Colombia (<http://www.dnp.gov.co>)

DIRECCIÓN NACIONAL DE INFORMACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA CALIDAD EDUCATIVA, (2003): "Relevamiento Anual", Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología, Buenos Aires, Argentina.

ENOHSA /Ente Nacional de Obras Hídricas y Saneamiento, (2005): "Diagnóstico del Sector Saneamiento en Argentina. Objetivos de Desarrollo del Milenio", Buenos Aires, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

FEDERAL OFFICE FOR BUILDING AND REGIONAL PLANNING, (2001): "Spatial Development and Spatial Planning in Germany", República Federal de Alemania, Alemania, www.bbr.bund.de

INDEC: "Estimaciones y Proyecciones de Población. Total del país: 1950-2015", www.indec.gov.ar

INDEC (2005): "Estadísticas de evolución de cultivos en la provincia" www.indec.gov.ar

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN (2005): "Panorama Económico Provincial", Secretaría de Política Económica, www.mecon.gov.ar/peconomica/dnper/default1.htm

INTA (1996): Atlas de Suelos en formato digital.

INTA (2005) Barraco - Ceballos - Gonzalez - Muñoz - Carta - Pecorari - Nasal - Andriulo
"Plan tecnológico Regional 2006-2008. Informe Diagnóstico de Situación". Buenos Aires, Argentina

MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS (2004): "Argentina 2016 - Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial", Buenos Aires, Presidencia de La Nación

NETHERLANDS MINISTRY OF HOUSING, SPATIAL PLANNING AND THE ENVIRONMENT, "National Spatial Strategy for Holland", <http://www2.vrom.nl>

ORGANIZACIÓN PARA LA COOPERACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICO (OCDE), (2001): "OECD Territorial Outlook", OECD, París.

ORGANIZACIÓN PARA LA COOPERACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICO (OCDE), 2001): "Towards a New Role for Spatial Planning", OECD, París.

ORM, (1970), "Organización del Espacio de la Región Metropolitana de Buenos Aires / Esquema Director Año 2000", Oficina Regional de Desarrollo Área Metropolitana, Secretaría del Consejo Nacional de Desarrollo, Presidencia de la Nación.

PRESIDENCIA DE LA NACION, (1952): "Segundo Plan Quinquenal" ",

PROGRAMA CONHABIT, (1997), "Estudio Especial del SIMEB / Sistema Metropolitano Bonaerense", Subsecretaría de Ordenamiento Ambiental, Ministerio de Estado de Transporte y Obras Públicas, Ministerio de Economía de la Nación, buenos Aires.

PROGRAMA CIMES, (2003) "Ciudades Intermedias, Perfiles, Pautas", Ayuntamiento de Lérida - UIA - Most / UNESCO

SECRETARÍA DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE, (2004), "GEO ARGENTINA 2004 / PERSPECTIVAS DEL MEDIO AMBIENTE DE ARGENTINA", Secretaría de Ambiente y desarrollo Sustentable y la Oficina Regional para América Latina y el Caribe del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), Buenos Aires, Argentina.

SECRETARÍA DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE - DIRECCIÓN DE BOSQUES (2005): "Inventario Nacional de Bosques Nativos", Cancillería de la Nación. Buenos Aires, Argentina. www.medioambiente.gov.ar

SECRETARÍA DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE - DIRECCIÓN DE BOSQUES (2005): "Estadísticas de Incendios Forestales", Cancillería de la Nación. Buenos Aires, Argentina. www.medioambiente.gov.ar

SECRETARÍA DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE - SIAN (2005): "Areas protegidas nacionales y provinciales" www.medioambiente.gov.ar

SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO, (1980), "Bases para la Organización Territorial", Dirección General de Ordenamiento Espacial, Subsecretaría de Coordinación del Planeamiento, Buenos Aires.

SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS DE LA NACIÓN, (1972), "Estudio preliminar de transporte de la región metropolitana", Ministerio de Obras y Servicios Públicos, Buenos Aires.

SECRETARÍA DE VIVIENDA Y ORDENAMIENTO AMBIENTAL, (1984), "Diagnóstico de la situación habitacional", Ministerio de Salud y Acción Social de la Nación, Buenos Aires.

INSTITUTO NACIONAL DEL AGUA, (2005): "Plan Estratégico INA 2005-2008", www.ina.gov.ar

SUBSECRETARÍA DE RECURSOS HÍDRICOS, (2006): "Bases para un Plan Nacional de Recursos Hídricos de la República Argentina", Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Mimeo.

SUBSECRETARÍA DE RECURSOS HÍDRICOS, (2006): "Taller sobre el Fortalecimiento de la Gestión Hídrica", Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Mimeo.

SUBSECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y VIVIENDA, (2005): "Diagnóstico del Sector Vivienda en Argentina. Objetivos de Desarrollo del Milenio", Buenos Aires, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Buenos Aires, Argentina.

THE PRESIDENCY REPUBLIC OF SOUTH AFRICA, (2005): "National Spatial Development Strategy", Policy Coordination and Advisory Service, South Africa (www.idp.org.za)

ISBN 978-987-23585-2-5



9 789872 358525



MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS

Hipólito Yrigoyen 250 CP (1086AAB) Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

www.minplan.gov.ar

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

Av. Paseo Colón 189, piso 11, of. 1108 CP (C1063ACB) CABA, Argentina.

Tel: (54-11) 4349-7615 / 7732 / 7566. Email: pet@minplan.gov.ar

www.planif-territorial.gov.ar