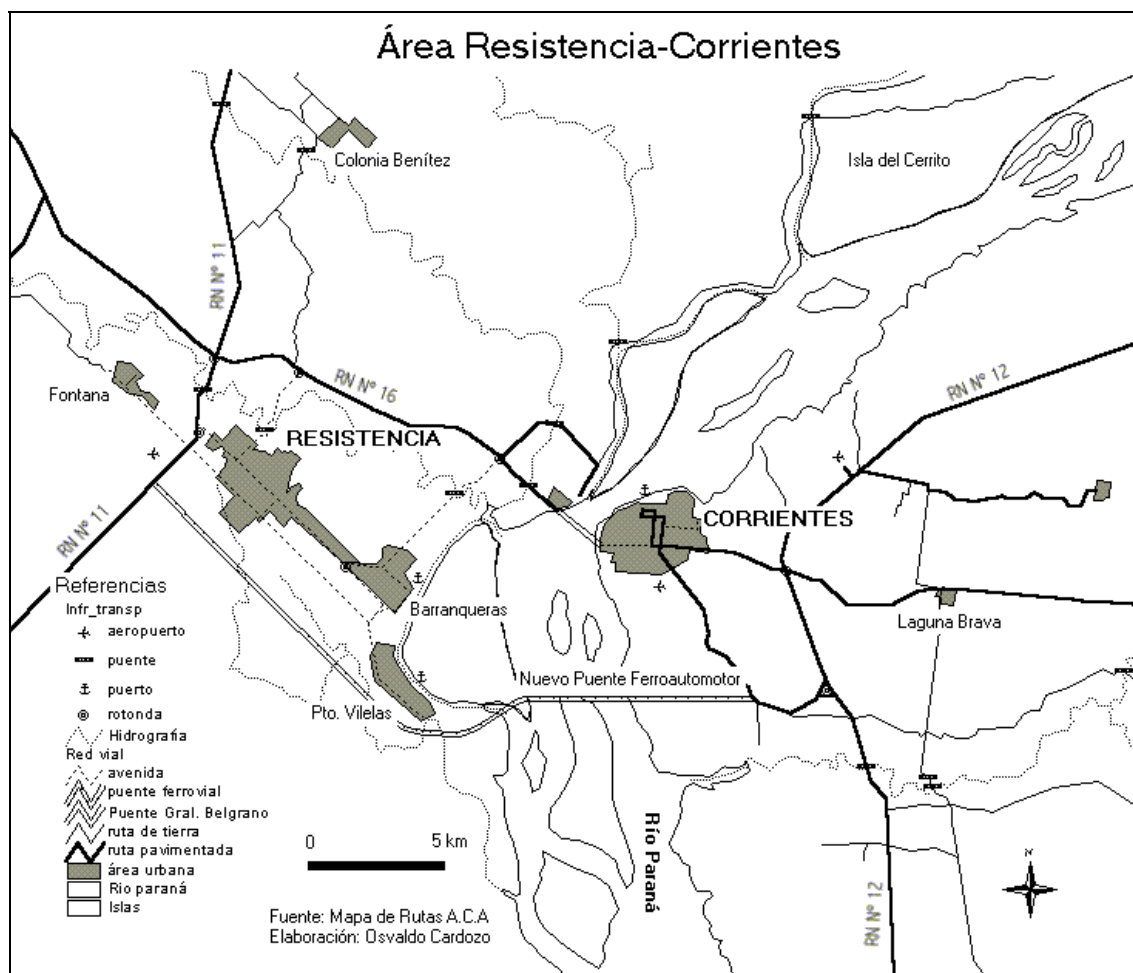


POSIBLES IMPACTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DEL COMPLEJO MULTIMODAL DE CARGAS CHACO-CORRIENTES

Fernando A. Bonfanti y Osvaldo D. Cardozo*
Instituto de Geografía – Universidad Nacional del Nordeste (UNNE)

Introducción

La provincia del Chaco integra la región NEA y actualmente está incorporada a las provincias que conforman el CRECENEA-Litoral¹. La capital provincial es la ciudad de Resistencia, municipio de 1º categoría y cabecera del departamento San Fernando, está ubicada en el extremo sudeste del territorio provincial, en las cercanías del límite interprovincial Chaco-Corrientes y, según el último Censo (2001), cuenta con una población de 275.962 habitantes. Resistencia constituye parte de un sistema de ciudades junto con las áreas urbanas de los municipios de Barranqueras, Puerto Vilelas y Fontana, que constituyen la denominada Área Metropolitana del Gran Resistencia (AMGR), albergando actualmente unos 362.000 habitantes.



El área Resistencia Corrientes y los principales topónimos referidos en el texto.

Este espacio, debido a sus condiciones naturales y a una situación geográfica favorable, constituye un punto estratégico de interconexión con otras provincias argentinas y países que integran el Mercosur a través del Corredor Bioceánico Norte -de carácter ferroviario- y del Corredor Fluvial constituido por la Hidrovía Paraná-Paraguay. Esta condición de

* correos electrónicos : fernandobonfanti@yahoo.com.ar, odcardozo@hum.unne.edu.ar

¹ CRECENEA-Litoral: Comisión Regional de Comercio Exterior del Nordeste argentino.

primacía se ve reforzada por la existencia de infraestructuras de comunicación de primer orden (rutas nacionales N° 11 y 16, dos puertos fluviales, un aeropuerto internacional).

Actualmente los gobiernos de las provincias del Chaco y Corrientes, están abocados a la puesta en ejecución de un Proyecto del Complejo Multimodal de Cargas y la Zona Franca. Precisamente por este motivo, los puertos de Barranqueras y Vilelas cobran relevancia al abrirse importantes perspectivas para su desarrollo.

El objetivo de la presente es puntualizar algunos de los posibles impactos que podría ocasionar el emplazamiento de esta obra sobre la población del área en cuestión y sobre su entorno natural inmediato. Por ello, se hace un análisis a escala local, aunque reconociendo que su magnitud y trascendencia excederán dicho ámbito.

El sector sureste del AMGR (área portuaria de Barranqueras y Puerto Vilelas) recibirá el principal impacto del Proyecto Multimodal de Cargas, que tendrá un efecto transformador para dicha zona, a partir de las nuevas demandas y de la plusvalía del suelo. El proyecto de puente integrado, del lado de la provincia del Chaco, queda necesariamente supeditado al sistema de Defensas del Gran Resistencia, condicionando la traza operativa del conjunto, y en especial las redes de acceso vial al área portuaria. El carácter polimodal del proyecto, obliga a considerar la integración del puente con los medios de transporte que la vinculan al flujo terrestre de cargas, y la integración ferroviaria entre ambos márgenes del río, lo cual se transforma en una condición determinante para el diseño de las áreas operativas a proyectar.

El proyecto requiere que las áreas locales servidas, no deban interferir en el tránsito y acceso de las cargas de larga distancia. Éstas deben operar independientemente del flujo local en ambos márgenes y tener garantizado el libre tránsito en cualquier condición. Es decir que se busca para el futuro una regulación del tránsito, sobre todo el que circula por el puente General Manuel Belgrano, pues se prohibirá la circulación de camiones de cualquier tipo por el mismo, los que serán derivados al nuevo puente, permitiéndose solo la circulación de ómnibus y vehículos livianos².

Posible impacto urbano-ambiental:

Las obras proyectadas comprometen fuertemente y condicionan el desarrollo potencial de Resistencia y su área metropolitana, ya que se trata de obras de carácter estructural que generarán impactos a nivel urbano y ambiental, que dada la escala, trascenderán la esfera municipal. La realización del puente ferroviario interprovincial Corrientes-Chaco y el Complejo Multimodal de Cargas de Barranqueras-Puerto Vilelas, sin dudas permitirá estructurar el territorio del AMGR y su entorno a partir de la concreción de algunas obras complementarias tales como:

- Consolidación del sistema de defensas en el territorio metropolitano, así como la definición de usos permitidos y restricciones en el río Negro.
- Derivación de la Ruta Nacional N° 16 "Nicolás Avellaneda".
- Circulación sur por el límite del ejido municipal, como vía alternativa de derivación del tránsito pesado entre el Complejo Barranqueras-Vilelas y la Ruta Nacional N° 11.

Tal como se dijo precedentemente, el sector sureste recibirá los mayores impactos, puesto que en principio la principal vía de comunicación de la localidad de Puerto Vilelas

² Actualmente la superposición del tránsito diario, predominantemente en vehículos pequeños o transporte de pasajeros, con el tránsito de paso -mediano y larga distancia- constituido por vehículos de porte mediano y pesado, generan un conflicto permanente al compartir el uso de la vía. Si a ello agregamos la presencia de otros actores del tránsito como peatones, ciclistas, motociclistas y carros -propios de los ámbitos urbanos-, la situación empeora y son frecuentes los accidentes de tránsito sobre la Ruta Nacional Nicolás Avellaneda.

se constituiría en el principal eje de acceso hacia Resistencia y Corrientes, siempre y cuando se realicen las obras definitivas; esto generaría como parte de dicho proyecto una inversión de capital para mejorar el estado de la infraestructura vial de Puerto Vilelas, Barranqueras y adyacencias.

Además, la localidad de Puerto Vilelas por situarse sobre una vía de acceso fluvial importante (riacho Barranqueras) y su cercanía con un puerto de la capacidad y porte como el de Barranqueras, la sitúan en una posición de privilegio frente a las otras localidades del AMGR, si bien es de fundamental importancia mantener en condiciones de navegabilidad el riacho, para que el puerto funcione adecuadamente, también vale destacar que de llevarse a cabo la obra del Nuevo Puente y la Estación de transferencias de cargas, toda la zona portuaria adquiriría un dinamismo de gran magnitud, lo que le conferiría, a su área de influencia un movimiento constante y un impulso al desarrollo local.

Su proximidad sería un aspecto a tener en cuenta considerando, las nuevas actividades productivas (servicios portuarios) que se generarían en relación al movimiento de cargas, y la capacidad en equipamiento que posee el puerto de Vilelas esperando ser refuncionalizado y reactivado. Este estado de situación, antes planteado se potenciaría aún más, si se concretara el proyecto de crear una *Zona Franca* en el frente fluvial Barranqueras – Pto. Vilelas, escenario prospectivo que favorecería a la generación de nuevas actividades, puestos de trabajo, movimientos de entrada y salida al sector y una serie de actividades comerciales locales que brindarían un servicio en la zona.

También ocasionará un mejoramiento en la infraestructura y servicios para la población de Resistencia y área metropolitana, pero el ambiente sufrirá algunos impactos negativos, entre los cuales podríamos citar la segura interferencia del tránsito internacional con el tránsito local de las ciudades y el Puerto, hecho que elevará el nivel de contaminación sonora y el riesgo de contaminación por la circulación de rodados de cargas altamente peligrosas en zonas densamente pobladas.

El proyecto deberá prever el impacto que ocasionará sobre el valor del suelo, el consiguiente crecimiento de la ciudad y el avance de las construcciones hacia un sector de la ciudad poco favorable para el asentamiento humano (obsérvese en la imagen satelital las condiciones de humedal que reviste el sector sur del AMGR). Esto cuando todos sabemos que la única dirección de crecimiento posible y responsable -lo cual obedece al aumento de la pendiente-, es hacia el Oeste, lejos de los valles de los ríos Negro y Tragadero al Norte, los bañados y el valle del riacho Arazá hacia el Sur, o la isla Santa Rosa y el río Paraná al Este.

Documentos de Referencia:

- ALBERTO, Jorge A. y SOTELO, Rúben R. (2003). Diagnóstico de un espacio rural sujeto a la presión del crecimiento urbano. Estudio de un caso del Area Metropolitana del Gran Resistencia (AMGR). En: Reunión de Comunicaciones Científicas y Tecnológicas. UNNE. Corrientes.
- BATAGLIA, Mariela. (2003). Diagnóstico territorial (Urbano-Ambiental) de la ciudad de Puerto Vilelas. Un Aporte al ordenamiento. En: Reunión de Comunicaciones Científicas y Tecnológicas. UNNE. Corrientes.
- LASCANO, Marcelo y CARDOZO, Osvaldo. (2005). Algunas estrategias para la agilización del tránsito de camiones en accesos a zonas urbanas en Buenos Aires y en Resistencia - Corrientes. Federación Argentina de Entidades Empresarias de Autotransporte de Cargas. Páginas: 226-245. Buenos Aires.