

# Industrias, productividad y obra pública: un análisis para la provincia de Entre Ríos

*Industries, productivity and public investment. Analysis intended for the province of Entre Ríos*

---

María Laura Bevilacqua\*



Fecha de recepción: 25/09/2023

Fecha de aceptación: 30/11/2023

## Resumen

El presente artículo analiza cómo las inversiones en infraestructura pública pueden impulsar el desarrollo territorial y la competitividad en la provincia de Entre Ríos, anclado en un período de análisis documental entre los años 2019 a 2023. El informe destaca la necesidad de este tipo de inversiones para mejorar la competitividad de las empresas que se asientan en el territorio. La evaluación se basa en el indicador de competitividad global, el cual permite hacer un análisis sobre la situación de la infraestructura vial, portuaria, aeroportuaria, ferroviaria, de energía y de agua potable. Finalmente se alude a las heterogeneidades que presentan distintos territorios cuando son comparados a partir del indicador, principalmente en lo que respecta a las diferencias en la densidad poblacional.

**Palabras Clave:** *Infraestructura; Competitividad; Desarrollo Territorial; Entre Ríos.*

## Abstract

This article analyzes how investments in public infrastructure can boost territorial development and competitiveness in the province of Entre Ríos, anchored in a period of documentary analysis between the years 2019 to 2023. The report highlights the importance of the investment in infrastructure to improve the competitiveness and promote the location of industries in the territory. The evaluation is based on the global competitiveness indicator, which allows an analysis of the situation of road, port, airport, railway, energy and drinking water infrastructure. Finally reference is made to the heterogeneities that different territories present when they are compared based on the indicator, mainly with regard to differences in population density.

**Keywords:** *Infrastructure; Competitiveness; Territorial Development; Entre Ríos.*

---

\* Licenciada en Economía (UNC), Master en Desarrollo Económico (UNIA-España), doctoranda en Economía (UNR). Docente e investigadora UADER- UNER. Dirección de contacto: bevilacqua.maria.laura@uader.edu.ar

## Introducción

La provincia de Entre Ríos se distingue por conformar una variada red de asentamientos distribuidos de manera heterogénea en todo su territorio. Esta configuración responde a un entramado de conexiones y cercanías a los ríos, que fue generando la locación de pequeñas poblaciones rurales, algunas de las cuales hoy conforman ciudades de tamaño pequeño y mediano. Este entramado se originó a partir de colonias que dieron lugar a poblados a lo largo de los ríos Paraná y Uruguay, así como en el interior de la provincia, donde las antiguas líneas férreas fungieron como vectores direccionadores, evolucionando en la actualidad hacia el surgimiento de pequeños poblados en función de la accesibilidad vial.

En su rol de garante del desarrollo territorial, el Estado dispone de herramientas significativas, siendo la asignación geográfica de inversiones en infraestructura pública una de las más relevantes. En este contexto, el presente artículo se propone analizar los beneficios que las inversiones en obras públicas pueden aportar a una región específica, centrándose el análisis en la provincia de Entre Ríos durante el periodo 2019-2023.

Para ello se establece un marco conceptual que permite comprender los beneficios generados por estas obras en el territorio, poniendo especial énfasis en el índice de competitividad global. Este enfoque nos posibilita delimitar nuestro alcance y trazar una ruta documental sobre las inversiones realizadas en conectividad vial, ferroviaria y aérea. Es importante destacar que, si bien reconocemos la importancia de diversas obras públicas (como edificios educativos, de salud, recuperación de patrimonio, entre otras), nos centraremos en aquellas que ejercen un impacto directo en el desarrollo empresarial y fomentan el establecimiento de nuevas industrias. Esto incluye obras de conectividad vial, ferroviaria y portuaria, así como proyectos de energía (eléctrica y gas) y de suministro de agua potable. Por tanto, obras de gran envergadura como las hidráulicas de defensa, algunas de las cuales se vinculan con la recuperación de espacios públicos, o la construcción de desagües pluviales, al igual que proyectos de infraestructura urbana, como el asfaltado de calles, plazas y terminales de ómnibus, entre otros, no son tenidas en cuenta para el presente análisis.

## Objetivos de desarrollo y la inversión en infraestructura

¿Por qué aseguramos que invertir en infraestructura generará desarrollo económico? Una primera aproximación la podemos encontrar en el marco del acuerdo global de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) fijados por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), y al cual se han adherido una alta proporción de naciones, gobiernos sub-

nacionales y diversas instituciones. En particular, en el objetivo 9 “Industria, Innovación e Infraestructura”, se señala que “desde hace tiempo se reconoce que, para conseguir un incremento de la productividad, de los ingresos y mejoras en los resultados sanitarios y educativos, se necesitan inversiones en infraestructura” (ONU, 2015), y argumenta que las inversiones en logística, energía, riego, tecnologías de la información y comunicaciones son fundamentales para obtener desarrollo sostenible.

Otra de las aristas sobre la temática la podemos referenciar con el Índice de Competitividad Global, que calcula el World Economic Forum, en cuya última edición (2020) define que el corazón de la agenda de la competitividad es el reconocimiento de que el desarrollo económico es la senda hacia el desarrollo humano. El mismo consiste en una medida cuantitativa que permite realizar análisis comparativo entre países en relación a factores que inciden en la productividad y el crecimiento económico. Este índice se compone de once dimensiones (ambiente macroeconómico, tamaño de los mercados, medioambiente apto, entre otros); en particular, el segundo pilar se refiere a Infraestructura, la cual es relevante por considerarse necesaria para lograr un crecimiento económico armónico. A continuación se analizan cuáles son las variables que lo operacionalizan (Schwab, 2018; Schwab y Zahidi, 2020).

1. *Conexión vial*: se refiere a los Km de rutas por cada 1000 km<sup>2</sup>.
2. *Calidad de la conexión vial*: se mide como la velocidad media y rectitud de un itinerario de conducción que conecta a diez o más ciudades de tamaño considerable, tal que juntas representen al menos el 15% de la población del país. Se calcula por Google maps, y se complementa con una pregunta a referentes claves de los países.
3. *Densidad en las vías de tren*: se refiere a los Km de vías por cada 1000 km<sup>2</sup>.
4. *Eficiencia en los servicios de tren*: se obtiene a partir de un cuestionario autoadministrado que evalúa frecuencia, puntualidad, velocidad y precio de estos servicios.
5. *Conectividad aeroportuaria*: representa el índice de conectividad de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), que mide el grado de integración de un país en el sistema de transporte aéreo global.
6. *Eficiencia en los servicios de transporte aéreo*: se evalúa por el cuestionario a informantes clave, consultando la frecuencia, puntualidad, velocidad y precio de los servicios de transporte aéreo.
7. *Índice de conectividad del transporte marítimo*: es un indicador en sí mismo, que mide la conexión en el sistema portuario global, y que se compone de cinco variables: el número de barcos, la capacidad de carga de contenedores, el tamaño máximo de los buques, el número de servicios y el número de empresas que despliegan

buques portacontenedores en los puertos de un país.

8. *Eficiencia en el servicio de transporte marítimo*: se evalúa por el cuestionario a informantes clave, consultando la frecuencia, puntualidad, velocidad y precio de los servicios de transporte marítimo.
9. *Tasa de electrificación*: se calcula como el porcentaje de población con acceso a la electricidad.
10. *Pérdidas en la transmisión eléctrica y distribución*: se calcula como las pérdidas en la transmisión y distribución de la energía eléctrica.
11. *Exposición al agua potable*: este indicador se presenta como un valor de exposición resumido (SEV), que mide la exposición de una población al agua potable insalubre, teniendo en cuenta el grado de exposición por nivel de riesgo y la gravedad.
12. *Fiabilidad del suministro de agua*: se evalúa por cuestionario a informantes claves, mediante pregunta sobre qué confiable es la distribución de agua potable, teniendo en cuenta las interrupciones totales o las pérdidas de presión en el suministro.

En el último informe Argentina disminuyó su índice de competitividad; no obstante, en cuanto al pilar de Infraestructura se observaron mejoras. A nivel global, del indicador podemos referenciar que las conexiones viales se mantuvieron estables (no se incorporaron km de ruta) pero sí aumentó la calidad de las mismas. Lo mismo ocurre con el tren, que no aumentó la densidad de vías, pero sí la eficiencia en los servicios. Hubo mejoras en las conectividades aéreas (inversiones en aeropuertos) y también mejoras en los servicios aéreos. Si bien la conectividad del transporte marítimo presentó bajas, los servicios marítimos, en cambio, mejoraron. En electricidad, se expandieron las tasas de electrificación e inversiones en obras que disminuyeron las pérdidas en el sector. Por su parte, también se vieron mejoras en redes de agua potable y su calidad. Dado que la subnacionalización de este índice, dada su complejidad, es un trabajo de mayor envergadura, se optó por llevar adelante un relato exhaustivo sobre las inversiones en infraestructuras llevadas adelante en la provincia de Entre Ríos, para finalmente examinar cómo se comportaron estos indicadores entre los años 2019-2023.

## **Obras de Infraestructura en Entre Ríos**

### Puentes y cruces, en una provincia rodeada de ríos

Entre Ríos se encuentra ubicada en un corredor estratégico para el comercio en la región del Mercosur. Además, constituye un paso en la conexión bioceánica sudamericana. Tal como su nombre lo indica, se encuentra rodeada de ríos en todos sus límites,

por lo que debe contar con obras de infraestructura que ofician de conectores: (a) el túnel subfluvial Raúl Uranga-Carlos Sylvestre Begnis, que une a Paraná con la ciudad de Santa Fe, con una extensión de 2,4 km bajo el río; los tres puentes viales que vinculan a la provincia con la República Oriental del Uruguay (ROU): (b) el paso internacional Gualeguaychú-Fray Bentos, (c) el Puente General Artigas que une a la ciudad de Colón con la ciudad uruguaya de Paysandú y (d) el puente, que también es ferroviario, emplazado sobre la Represa de Salto Grande, que une Concordia con Salto en Uruguay, el cual se proyectó como parte de la obra de la Represa Hidroeléctrica Salto Grande y que presentó en sus propósitos fomentar el desarrollo económico, industrial y social entre ambos países. (e) El Complejo Ferroviario Zárate - Brazo Largo, formado por dos puentes sobre los ríos Paraná Guazú y Paraná de las Palmas, denominados General Urquiza y General Mitre respectivamente, que es la unión de Entre Ríos con la provincia de Buenos Aires. (f) El puente Rosario-Victoria que une la localidad de Victoria con la ciudad de Rosario, la última gran inversión en conexión, cuya inauguración fue en el año 2003. La provincia también cuenta con dos puentes que cruzan el río Guayquiraró y que los vinculan con la provincia de Corrientes: (g) uno que se construyó en el año 2010 por la ruta nacional N° 12, una inversión clave para el transporte de las producciones foresto-industrial entre Corrientes y Buenos Aires. (h) El otro se encuentra en Paso Ocampo, y une las localidades de Sauce (Corrientes) y San José de Feliciano (Entre Ríos).

**Tabla 1:** Grandes obras de conexión vial de Entre Ríos y su año de inauguración

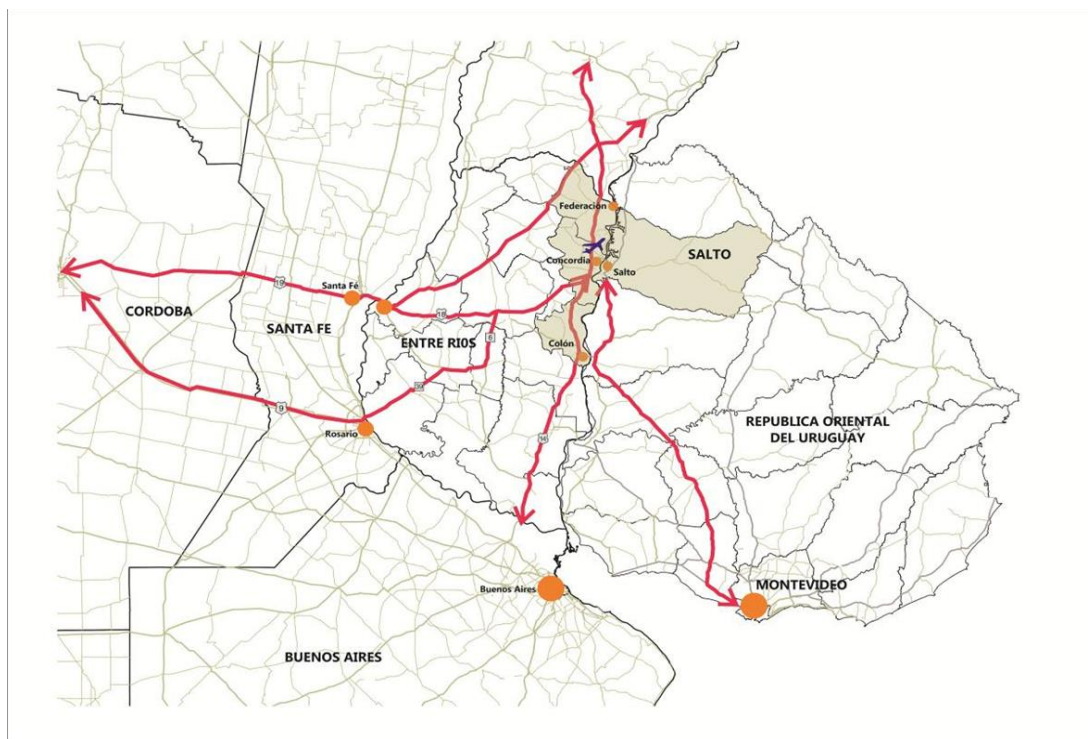
Conexión	Año de Inauguración
Túnel Subfluvial Uranga – Sylvestre Begni	1969
Puente General Artigas (Colón - Paysandú)	1975
Pte. Internacional Gualeguaychú - Fray Bentos	1976
Puente Zárate – Brazo Largo	1977
Puente Concordia - Salto	1982
Puente Victoria - Rosario	2003

Fuente: elaboración propia

En base a este recorrido podemos nombrar una de las posibles causas a las cuales se le atribuye el retraso en el desarrollo económico de la provincia con respecto, por ejemplo, a sus pares de la Región Centro: el aislamiento natural que presenta una provincia rodeada de ríos. Dicha hipótesis se fundamenta en que si bien los cursos de agua pueden facilitar el transporte de mercancías, al mismo tiempo demandan mayores inver-

siones en infraestructura de transporte. Por tanto, la falta de inversiones, que en muchas ocasiones se deben a no contar con el financiamiento necesario, produce limitaciones en la conectividad y acceso a los mercados (teoría que proviene de estudios de regiones aisladas, en los que se ha demostrado que se atrasan no solo desde el punto de vista económico sino también social, político, cultural, logístico). Por tanto, para generar competitividad en las empresas, también se debe hacer foco en este tipo de infraestructura. Corresponde aclarar que, aunque se están empezando a superar esas condiciones de aislamiento con las obras de infraestructura señaladas, de acuerdo a los años de inauguración que se muestran en el Cuadro 1 se observa que el aislamiento de Entre Ríos comenzó a superarse hace apenas 50 años. Asimismo, los nuevos proyectos, como por ejemplo la nueva conexión vial Paraná-Santa Fe, que cuenta con avance en su documentación, no se ha podido materializar debido a la restricción financiera. En tal sentido, las inversiones en este proyecto se convierten en una necesidad, dada la obsolescencia del túnel subfluvial, que requiere una vía alternativa para conservar las condiciones de cruce. En sí, perder esta conexión sería aumentar los costos logísticos sobre la conexión bioceánica sudamericana, en especial para empresas entrerrianas que se encuentran en la ciudad de Paraná. Como una primera aproximación se afirma que, en cuanto a conexiones viales entre la provincia de Entre Ríos y las provincias limítrofes o incluso con la ROU, no tienen avances sustanciales.

**Figura1:** Conectividad de la provincia de Entre Ríos



Fuente: Dirección General de Planificación de la Provincia de Entre Ríos

## Puertos

La provincia cuenta con cuatro puertos comerciales públicos activos y de considerable envergadura, tres de los cuales se encuentran ubicados sobre el río Paraná (el puerto de La Paz, el de Diamante y el de Ibicuy, cada uno ubicado en las cercanías de las localidades homónimas). El cuarto se emplaza sobre las orillas del río Uruguay, el Puerto de Concepción del Uruguay. Estos puertos constituyen una vía estratégica para el transporte de la producción. Además, el entramado se completa con una serie de puertos barcaderos que en conjunto constituyen el sistema portuario de la provincia.

### *Puerto de Diamante*

Se encuentra ubicado sobre el Río Paraná, a la altura del kilómetro 533. De acuerdo a datos del Instituto Portuario Provincial, constituye un puerto de Ultramar ubicado al norte de la hidrovía Paraguay - Paraná. Su acceso vial se da por la Ruta Provincial N° 11, en forma independiente a la ciudad, a la vez que presenta conexión con la Ruta Nacional N° 12 a la altura de la ciudad de Gualeguay. La producción del norte puede llegar a través de la Ruta Nacional N° 121 y la N° 131, conectando de esta forma con la provincia de Corrientes y el sur de Brasil.

Para su operabilidad se deben realizar dragados sistemáticos, lo que permite aumentar el calado y la llegada de barcos de mayores portes. Los costos se presupuestan anualmente y se encuentran a cargo de la provincia. El puerto es administrado por el Ente Autárquico del Puerto de Diamante, pero su operación se encuentra concesionada a un privado. Dada las constantes inversiones, permite la entrada de buques tipo Panamax y cuenta con una zona de terminal portuaria.

Presenta un calado de 26 pies y las salidas de producciones son exclusivamente granos. En el último informe de gestión del gobernador Gustavo Bordet se menciona que está planteada la extensión de la profundidad del canal de navegación a 34 pies, con lo cual cuenta con la potencialidad de ser un puerto de ultramar. Permitir este mayor calado beneficiaría a los productores entrerrianos que pueden acceder a un puerto con menores costos que el puerto de Rosario.

### *Puerto La Paz - Márquez*

Es un puerto cabecero de la región, con características de puerto barcadero y de hacienda. Presenta un calado de 30 pies; la administración es mixta (público / privada), y la empresa cuenta con depósitos en la localidad de La Paz en donde se acopian granos de pequeños productores de la zona que son transportados en camiones hasta el puerto.

Desde allí se hace el traspaso hacia otros puertos de Argentina como el de San Lorenzo, Gobernador Gálvez, entre otros. El ingreso se da por la ruta Provincial N°12 y la Provincial N° 1, siendo un enclave para las producciones del norte.

### *Puerto Ibicuy*

Constituye el mayor puerto natural de mayor calado (32 pies) y, por tanto, de aguas profundas de Entre Ríos. Esta característica, en conjunto con la estratégica ubicación (al sur provincial, donde casi confluyen las dos hidrovías), lo convierte en el puerto de mayor proyección e importancia de la provincia de Entre Ríos. Existe un plan maestro para su modernización (actualmente cuenta con un muelle y algunas oficinas administrativas), pero existe un plan de inversiones en 100 hectáreas que fueron transferidas por la Agencia Administradora de Bienes del Estado en el año 2019, con el fin de garantizar el proyecto de terminal multipropósito. En ese predio se pretende incorporar silos para granos, cámaras de frío, planta de combustibles y demás inversiones que conforman los puertos de mayor envergadura.

Al puerto se accede directamente por la Ruta Nacional N° 12, a la altura de la Comisaría Brazo Largo, antes del ingreso al primer puente del complejo Zárate-Brazo Largo viajando hacia el sur, y presenta conexiones de vías férreas, las cuales han sido reacondicionadas. Es decir, desde la ruta Nacional N° 14 se debe tomar la ruta provincial N° 45 del paraje Brazo Largo, a una distancia de 48 km. También se puede acceder por un camino mejorado de ripio desde el arroyo Sagastume sobre la Autopista 14.

Actualmente, con inversión provincial, el puerto cuenta con obras menores ya ejecutadas con destino a mejorar la eficiencia de las cargas y descargas. Entre ellas podemos mencionar la mejora en la infraestructura eléctrica, la puesta en valor de las instalaciones, así como la limpieza y relleno del predio. Estas inversiones han permitido la apertura de nuevos espacios de operación. También se finalizó el tercer muelle y el muelle isla. Se realizaron gestiones con Trenes Argentinos de Carga para reactivar las líneas que llegan al puerto, promoviendo el transporte multimodal.

La importancia del puerto Ibicuy radica en el calado natural para operaciones de ultramar, lo que posibilita que los buques puedan salir cargados en su totalidad sin tener que completar la carga en otros puertos, ni realizar trasbordos o usar remolcadores. Anteriormente la actividad principal del puerto era el trasbordo del mineral de hierro, aunque también existieron exportaciones de cereales e insumos de la industria forestal. Entre los años 2014-2018 no presentó movimientos porque un choque al muelle generó que quede inoperable y se tuvieron que realizar nuevas inversiones. En el año 2022 se repor-



taron la carga de 10 buques, que transportaban 150 mil toneladas de rollizos con destino a China e India.

### *Puerto de Concepción del Uruguay*

Es un complejo portuario fluvio-marítimo administrado por el Ente Autárquico Puerto Concepción del Uruguay que se encuentra ubicado en el km 183 en el río Uruguay, ocupando una superficie de más de 18 hectáreas. Cuenta con instalaciones multipropósito y diversos muelles. Se puede acceder desde la ruta nacional N° 14; también se accede por vías férreas a través de una red de 7.534 metros de la línea Ferrocarril Mesopotámico.

En los últimos años las inversiones se enfocaron en compras de equipamiento, como un elevador en la terminal de granos, lo que permite el traslado de los bienes primarios hacia la República Oriental del Uruguay en barcazas. También se compraron nuevas grúas. La provincia realizó, además, un plan de inversión para la conectividad de internet, tanto para el puerto de Concepción como para el de Ibicuy, por lo que se trazó una red eléctrica que se complementa con fibra óptica que permite la modernización de estos puertos.

Los puertos barcaderos, algunos no operativos en la actualidad, que completan el entramado son: el de Hernandarias, Pueblo Brugo, Puerto Curtiembre, Villa Urquiza, Paraná, ex Atracadero de Balsas, Bajada Grande, Victoria y Puerto Ruiz (Gualeduay). Sobre la costa del río Uruguay, por su parte, están los puertos de Concordia, Puerto Yerúa, Colón y Gualeduaychú.

Finalmente podemos mencionar un Puerto operativo privado que se denomina “del Guazú”, que es una terminal multipropósito conformada por un muelle de 200 metros de largo y un calado de 37 pies. Desde este puerto se generan exportaciones tanto de productos agropecuarios como manufacturas (químicos, aceites, entre otros) y a su vez recibe importaciones, principalmente manufacturas.

En el año 2023 la provincia convocó un llamado para inversiones privadas o mixtas en los puertos provinciales, con el objetivo de generar políticas para fortalecer la infraestructura portuaria y de desarrollar, adecuar y proyectar instalaciones y sistemas de transporte para la captación de cargas internacionales de trasbordo en toda la región.<sup>1</sup> Desde el Instituto Portuario se agrega que esta iniciativa responde a la puesta en marcha de una nueva etapa del plan de fortalecimiento de la infraestructura portuaria en todo el ámbito de la provincia, cuyo fin es desarrollar, adecuar y proyectar instalaciones y sistemas de logística que contribuyan al desarrollo de las economías regionales y de toda la Mesopo-

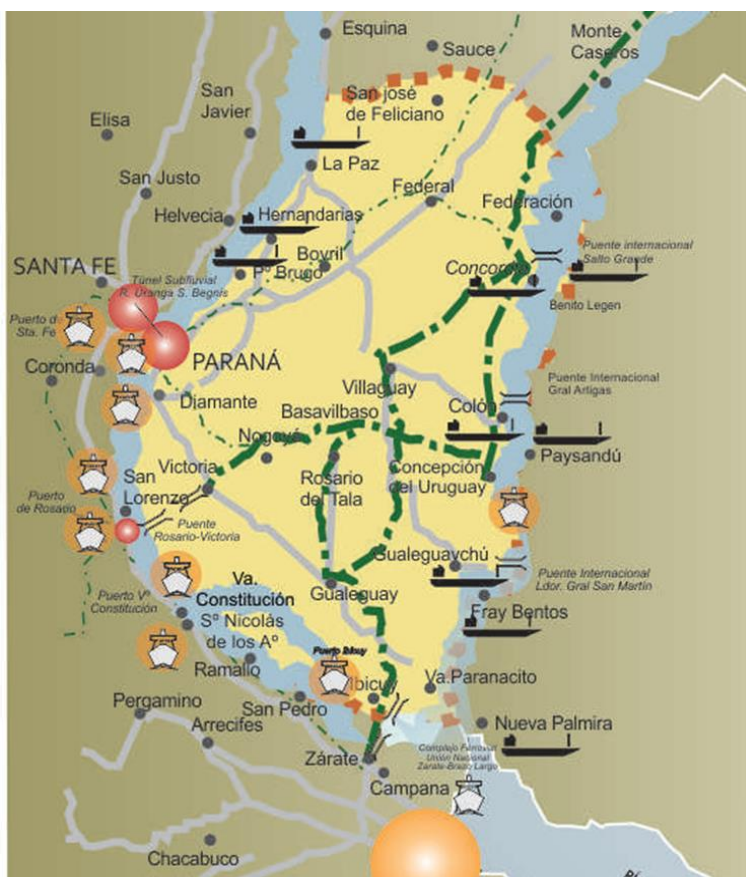
---

<sup>1</sup> Gobierno de Entre Ríos, 2023: [entrierios.gov.ar](http://entrierios.gov.ar)

tamia, como así también a la captación de cargas internacionales de trasbordo de toda la región. Esta convocatoria se lleva adelante luego de haberse consolidado el Sistema Portuario Provincial en su primera etapa en lo referido a habilitaciones y captación de cargas. Por otra parte, la Fiscalía de Estado, en el año 2022, participó en todas las instancias de licitación del dragado y señalización del río Paraná, eje fundamental para los puertos del oeste entrerriano.

Como una primera conclusión podemos decir que las inversiones en el sistema portuario han permitido avanzar en la consolidación del sistema de transporte; sin embargo, para cambiar el eje logístico provincial se deberá pensar en inversiones de mayor envergadura, como el proyecto de Resignificación de Puerto Ibicuy.

**Figura 2:** Puertos, vías férreas de la Provincia de Entre Ríos y alrededores



Fuente: Dirección General de Planificación de la Provincia de Entre Ríos

### Ferrocarriles

El sistema de ferrocarriles es estratégico a nivel internacional y, como vimos, tiene relevancia en la medición del índice de competitividad para el desarrollo empresarial. En nuestro país, principalmente en la década de los noventa, comenzó una serie de desinversiones que generaron un cambio en la matriz logística, en la que el camión obtuvo ma-

yor presencia, en detrimento de la competitividad empresarial. El ramal que posee mayor servicio de carga es el Posadas-Buenos Aires, que tiene un total de 1,435 Km de vías de trocha media. La misma recorre toda la Mesopotamia permitiendo además la vinculación con Uruguay a través de Salto Grande y también con Brasil a través del puente de Paso de los Libres, aunque en este caso se debe trasbordar la carga por incompatibilidades de trochas entre los dos países. En la actualidad el servicio ferroviario de transporte prácticamente se encuentra restringido a la línea que corre paralela al Río Uruguay, consecuente con la pérdida de importancia relativa que este medio fue adquiriendo.

Servicios de traslados de pasajeros han vuelto a implementarse incipientemente. En este sentido, con aportes nacionales, mediante la Secretaría de Transporte se reactivó el ramal Paraná - La Picada, que es para el traslado de pasajeros. Además, se gestionó un plan de apareadero, donde se contemplan diez mejoras para el servicio de transporte de trenes. Asimismo, en el año 2021 partió la primera formación ferroviaria desde Gobernador Virasoro, provincia de Corrientes, hacia el puerto de Concepción del Uruguay, en la que se transportaron 28 vagones con 1.000 tn de pinos para la exportación. También hubo mejoras en el ramal que llega a Puerto Ibicuy, tal como se detalló anteriormente.

Podemos decir, entonces, que en estos últimos cuatro años se retomó el programa de reactivación de ramales en la provincia de Entre Ríos, dando comienzo a pasos, aún incipientes, para continuar con una programación que debería llevar a los entrerrianos a concretar la vuelta de los trenes a la provincia.

### Energía

La provincia cuenta con dos fuentes de energía estratégicas: la electricidad y el gas. La generación de energía es hidráulica y se origina en la Represa Salto Grande, que además tiene su función de transmisión. Dicha represa fue el primer complejo hidroeléctrico binacional de Latinoamérica, y provee de electricidad tanto a la República Argentina como a la República Oriental del Uruguay. La primera unidad generadora se puso en marcha en el año 1979, y la podemos mencionar como una obra estructural para la provincia. Actualmente la represa está transitando un período de renovación del equipamiento.

Por su parte, en la provincia, las nuevas obras que se han llevado adelante se enmarcan en la extensión de líneas y estaciones transformadoras. Veamos entonces cuánto se ha avanzado en el período bajo estudio. De acuerdo a los informes de gestión de la Secretaría de Energía de la provincia, el sistema eléctrico se expandió con nuevas instalaciones, en especial en pequeñas localidades y poblaciones rurales. En el listado aparecen Apareadero Don Gonzalo, Campo Grande, Colonia Avigdor, Bovril, Conscripto Bernardi,

Verbena, Achiras, Paso Duarte, Paso Gallo, Colonia La Selva, Colonia Federal y Miñones. Otras obras fueron para conectar más familias en Paraná, Diamante, Villaguay, Federación, La Paz, Gualaguay, Colón, General Campos, San Justo-Lucas Sud, Feliciano, Nogoyá, Conscripto Bernardi, Ceibas, Distritos 6° y 7° de Gualaguay y Pueblo Brugo.

Otras inversiones se enmarcaron en el programa de electrificación para la producción y el arraigo rural, que es de aportes no reembolsables y préstamos a tasas blandas con facilidades para productores y vecinos rurales. Ello se complementó con equipos fotovoltaicos provistos por PERMER I y II, que permiten la accesibilidad universal de la energía, particularmente en zonas rurales vulnerables. En cuanto a inversiones al sector productivo directas, se realizaron obras de energía en el PI de Viale, el Puerto de Diamante, el Puerto Ibicuy, PI de Federación y el Puerto y PI de Concepción del Uruguay.

Por último, en lo que respecta a obras estructurales de la provincia se comenzó con el Gasoducto Los Conquistadores - Chajarí, obra de 50 km que configura el cierre del anillo noroeste, y que genera la conexión entre el gasoducto troncal TGM de Aldea Brasilera-Uruguayana hasta el gasoducto costero. En lo que respecta a obras básicas de extensión de redes, hubo inversiones en diversas localidades de la provincia: Seguí, Caseros, Pueblo General Belgrano, Chajarí, Gilbert, Rosario del Tala, Concepción del Uruguay, Strobel, Hernandez, General Galarza, Victoria, Urduinarrain, Libertador San Martín, Paraná, Victoria, Federal, Sauce de Luna, Viale, General Ramirez, Gualaguaychú, Crespo y Nogoyá. Asimismo, hubo inversiones de gas propiamente para el sector industrial, dado que se realizaron obras en los Parques Industriales de las localidades de Cerrito y La Paz.

### Infraestructura vial

El trazado de rutas en la provincia es relevante, tanto las que son de administración nacional como provincial y los caminos rurales. En total hay 2.491 km de rutas pavimentadas, destacándose las rutas nacionales 12, 14 (ruta del Mercosur), 18 y 127. En cuanto a las provinciales, se destacan las rutas 11, 6 y 39. Durante el período analizado, vialidad realizó numerosas obras, entre las cuales podemos mencionar la reactivación de tareas de la ruta nacional N° 18 para culminar la autovía, el reacondicionamiento de la ruta provincial N° 6, la pavimentación y el ensanchamiento de la ruta provincial N° 4, la rehabilitación de la ruta entre Crespo y Racedo, la pavimentación de la ruta nacional N 127, la repavimentación de la ruta provincial N° 20. Además se mejoraron accesos a muchas localidades de la provincia, como Concordia, Maciá, Aldea Spatzenkutter, Victoria y Sajaroff, entre otras. En materia de conectividad vial, se puede sumar el trabajo realizado entre la Secretaría de Transporte con autoridades de gobiernos locales para mejorar el acce-

so del servicio de transporte de pasajeros en 38 localidades, de las cuales 28 están clasificadas como municipios y 10 como juntas de gobierno, donde se trabajó en la conectividad de líneas de ómnibus para mayor y mejor circulación de pasajeros de la provincia de Entre Ríos. En síntesis, podemos decir que en vialidad no existieron nuevas rutas pero sí hubo un mejoramiento de la red vial existente con inversiones provinciales y nacionales.

### Obras Aeroportuarias

Desde el año 2019 se viene ejecutando la obra de readecuación del aeropuerto Comodoro Pierrestegui de Concordia, que permitirá que la provincia cuente con dos terminales aeroportuarias, generando un péndulo entre ambas costas provinciales: una emplazada en la ciudad de Paraná y la otra en la ciudad de Concordia, comunicando los puntos este y oeste de la provincia. Se trata, esta sí, de una obra estructural que modifica sustancialmente el índice de competitividad.

### Agua y Saneamiento

Desde el gobierno provincial, pero con financiamiento nacional, se continuó mejorando la provisión y distribución de agua. En 2022 se concluyó el Plan Maestro de agua de la ciudad de Concepción del Uruguay, beneficiando a 35 mil habitantes. Por otra parte, se comenzó a ejecutar el acueducto de la región metropolitana (Paraná, Oro verde, San Benito, Colonia Avellaneda y una extensión a Sauce Montrull), obra que beneficiará a 300 mil habitantes de la zona. Esta obra contempla la expansión proyectada de la ciudad de Paraná a 30 años. A su vez, se lleva adelante la ampliación de agua potable de la ciudad de Diamante y está planificada la obra para la ciudad de La Paz. Por último, se realizó el Plan Director de Agua Potable Villaguay, el acueducto Roca-Concordia y obras de potabilización en Feliciano, El Pingo, Puerto Yerúa, Villa Paranacito y Ceibas. También se ejecutaron pequeñas obras de Tanques de Reserva y Control de Perforación, además de obras locales que mejoraron la provisión de agua potable a los habitantes de la provincia.

### **¿Permite un indicador comparar una región con otras?**

Un último eje tiene que ver con una comparación de las inversiones que se necesitan en un territorio. Hagamos una simple comparación entre países, dado que tenemos datos certeros. Analicemos las diferencias del territorio entre Argentina y Alemania. Argentina presenta 7,8 veces el tamaño de Alemania, y tiene una población que apenas supera el 50 % de este país europeo. Esto quiere decir que para generar conectividad se deben realizar inversiones en rutas, trenes, tendidos eléctricos, entre otras, en mayores

kilómetros cuadrados de extensión, lo que implica mayores inversiones, las que a su vez deben ser llevadas adelante en un país en desarrollo con menor cantidad de población y con menores ingresos. Entonces, ¿pueden ser estas aristas las que expliquen por qué el desarrollo competitivo territorial puede tener un costo mayor en nuestras economías?

Esta reflexión se fundamenta en que muchas veces los indicadores de competitividad muestran los resultados de las naciones, pero sin contemplar las diferencias estructurales que presentan estos territorios. Lo mismo ocurre cuando queremos comparar entre provincias. En obra pública, no podemos dejar de lado la extensión territorial y la cantidad de habitantes, que son quienes forjan y generan los cimientos de estos espacios.

**Figura 3:** Comparativa en extensión territorial y cantidad de habitantes



País/Provincia	Superficie	Población
Argentina	2,780,400 km <sup>2</sup>	46,044,703
Alemania	357,022 km <sup>2</sup>	83,166,711
Entre Ríos	78,781 km <sup>2</sup>	1,426,426

*La superficie de Argentina es 7,8 veces la de Alemania*

Fuente: Elaboración propia en base a Comparea.org, Banco Mundial y Datos Abierto República Argentina

## Reflexiones finales

Las inversiones en infraestructura son un pilar fundamental para el desarrollo de un territorio. Cómo impacta éste debe ser analizado desde algún marco referencial. En este caso, nos enfocamos dentro del índice de competitividad global y realizamos un análisis comparativo de la situación entre los años analizados. Se observa que en la provincia se han llevado adelante planes de obras públicas con impacto territorial. Sin embargo, los mismos no terminan de ser incipientes, no cambios en la matriz tal que permitan modificar las condiciones de fondo, necesarias para incentivar a la localización del sector empresarial. La obra más relevante detectada es la readecuación del aeropuerto Comodoro Pierrestegui de la ciudad de Concordia, un nuevo punto de conectividad para aviones comerciales. Por otra parte, existen obras estructurales y estratégicas como la Resignificación del Puerto Ibicuy y la reactivación de vías férreas, que ayudarán a mejorar la logística empresarial y comercial en la provincia. Finalmente, analizamos las diferencias estructurales como la extensión geográfica y la cantidad de habitantes; en definitiva, la

densidad poblacional que debería ser un factor para homogeneizar las comparaciones en esfuerzos de inversión en obra pública.

### Bibliografía citada

- Gobierno de Entre Ríos, 2019. *Informe de Gestión Provincia de Entre Ríos*. Recuperado de: <https://portal.entrerios.gov.ar/media/institucional/GETION2019>
- Gobierno de Entre Ríos, 2021. *Informe de Gestión Provincia de Entre Ríos*. Recuperado de: <https://portal.entrerios.gov.ar/media/institucional/GESTION2021>
- Gobierno de Entre Ríos, 2022. *Informe de Gestión Provincia de Entre Ríos*. Recuperado de: <https://portal.entrerios.gov.ar/media/institucional/GESTION2022.pdf>
- Instituto Portuario de la Provincia de Entre Ríos, 2023. *Entre Ríos convoca a inversiones privadas o mixtas para proyectos de inversión en los puertos*. Recuperado de: <https://portal.entrerios.gov.ar/produccion/portuario/noticias/3144>
- ONU, 2015. *Objetivos y metas de desarrollo sostenible - Desarrollo Sostenible (un.org)*. Recuperado de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-development-goals/>
- Schwab, K., 2018. *The Global Competitiveness Report 2018*. World Economic Forum. Recuperado de: <https://www.weforum.org/publications/the-global-competitiveness-report-2018/>
- Schwab, K. y S. Zahidi, 2020. *The Global Competitiveness Report 2018*. World Economic Forum. Recuperado de: [https://www3.weforum.org/docs/WEF\\_GlobalCompetitivenessReport-2020](https://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport-2020)

**Cita:** Bevilacqua, M. L., 2023. “Industrias, productividad y obra pública: un análisis para la provincia de Entre Ríos” (pp. 48-62), @rchivos de Ciencia y Tecnología N° 3, FCyT-UADER, Oro Verde.