

## Informe CIEFCE N° 35: transporte

### Un abordaje al transporte vial en Entre Ríos en las últimas décadas

*José Mateo (UNER- FCECO- CONICET- INES)*

*Maximiliano Camarda (UNER- FCECO- CONICET- INES- UADER)*

Entre Ríos ocupa el centro este de Argentina, limitando al norte con la provincia de Corrientes, al sur con la de Buenos Aires, al oeste con la de Santa Fe y al este con la República Oriental del Uruguay. La provincia se encuentra enmarcada por dos caudalosos ríos: Uruguay al este y Paraná al oeste, que le dan nombre. La provincia posee dos dificultades naturales para el desarrollo del transporte terrestre, en primer lugar la enorme cantidad de arroyos que capilarmente recorren el territorio. En segundo lugar, la inexistencia de una conexión natural terrestre con el resto del territorio.

Como sostiene Reula (Reula, 1971) el desarrollo de puentes siempre fue una preocupación de los Gobiernos provinciales. La Gobernación de Leónidas Echagüe, en 1873, autorizó la construcción de puentes de hierro para toda la provincia. Unos años después, en 1878, en la administración de Ramón Febre se contrata la construcción de puentes en toda la provincia bajo la modalidad del cobro de peaje. En 1880 en la Gobernación de José Francisco Antelo, se autorizó a invertir \$ 205.000, en la construcción de 16 puentes. En adelante, todos los gobiernos van a continuar con proyectos y construcción de puentes, como se puede observar en la Tabla 1.

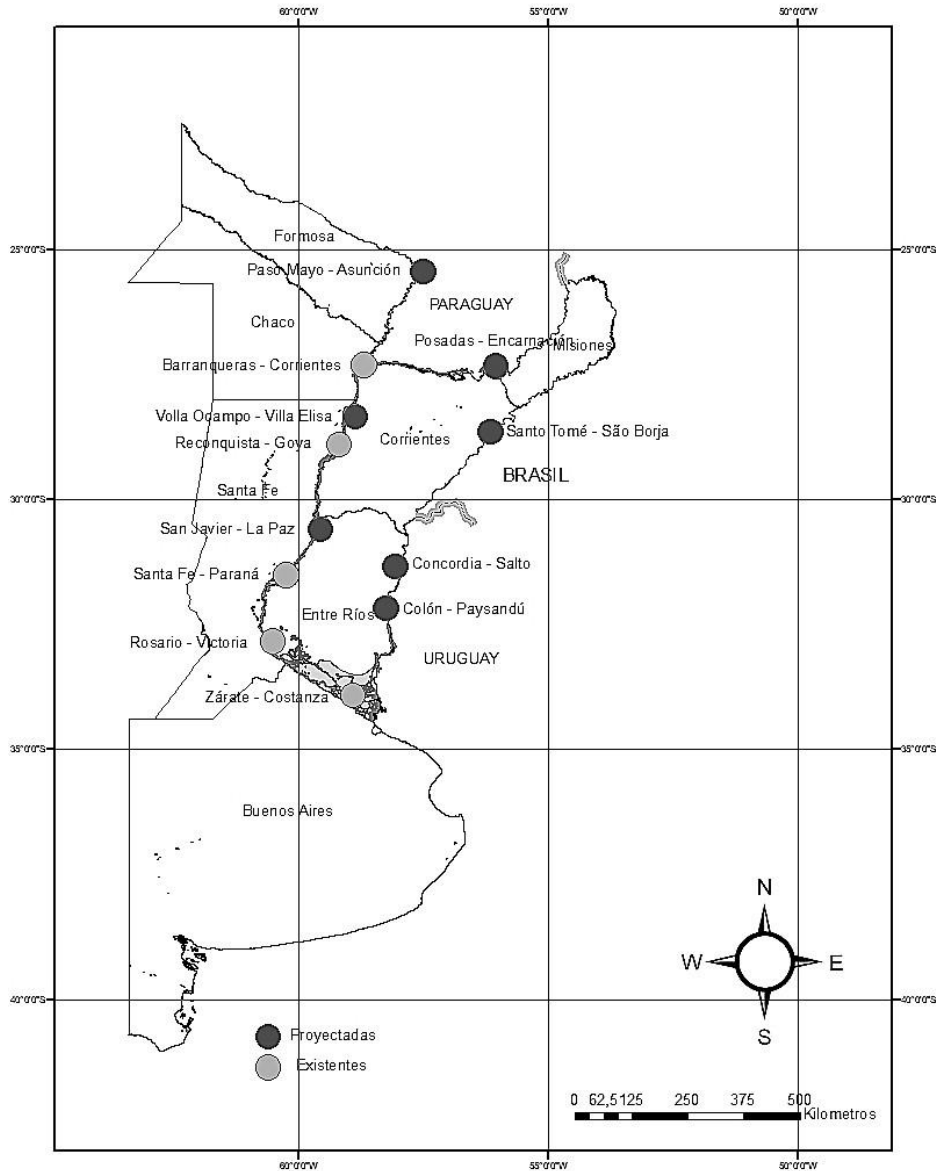
*Tabla 1 Propuestas y ejecución de infraestructura de puentes en Entre Ríos, 1893- 1913*

| Año  | Ley                     | Propuesta- Ejecución   |
|------|-------------------------|--|
| 1893 | Decreto del 26 de abril | Construcción de 26 puentes   |
| 1896 | Nacional                | Puente Pellegrini sobre el Gualeguay                                   |
| 1897 | Nacional                | Puente Paso del Gallo sobre el Gualeguay                               |
| 1904 | Decreto del 8 de enero  | Nueva organización de las comisiones de puentes y caminos              |
| 1904 | Ley del 22 de agosto    | Ley de expropiación de las tierras afectadas por las trazas de caminos |

|      |          |  |
|------|----------|--|
| 1905 |          | Aprobación de trazas y caminos generales |
| 1904 | Nacional | Puentes arroyos Guayquiraró y Mocoretá   |
| 1911 |          | Construcción 15 puentes                  |
| 1912 |          | Construcción de 16 puentes               |
| 1913 |          | Construcción de 11 puentes               |

*Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Reula, (1971)*

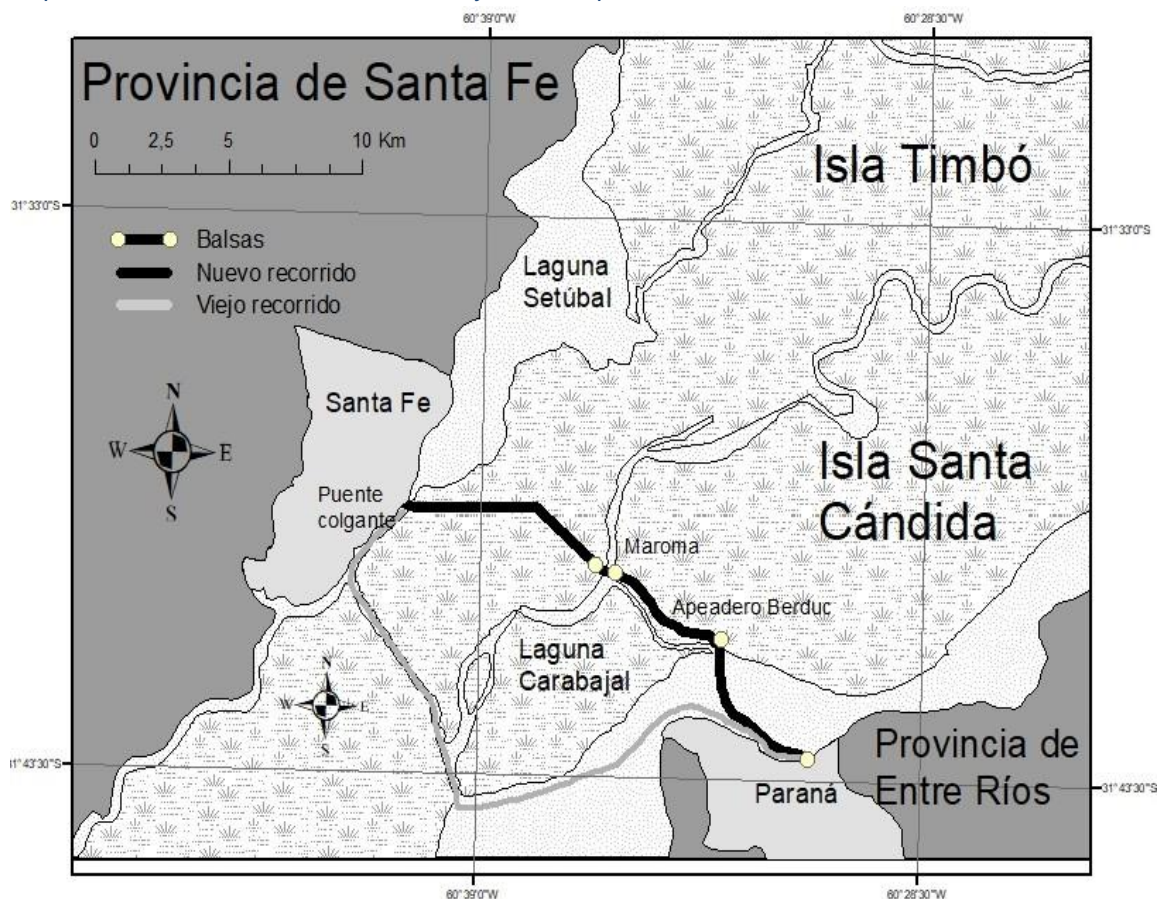
*Mapa 1 Cruces por balsa proyectados y existentes según el primer plan quinquenal*



*Fuente: Mateo, (2019)*

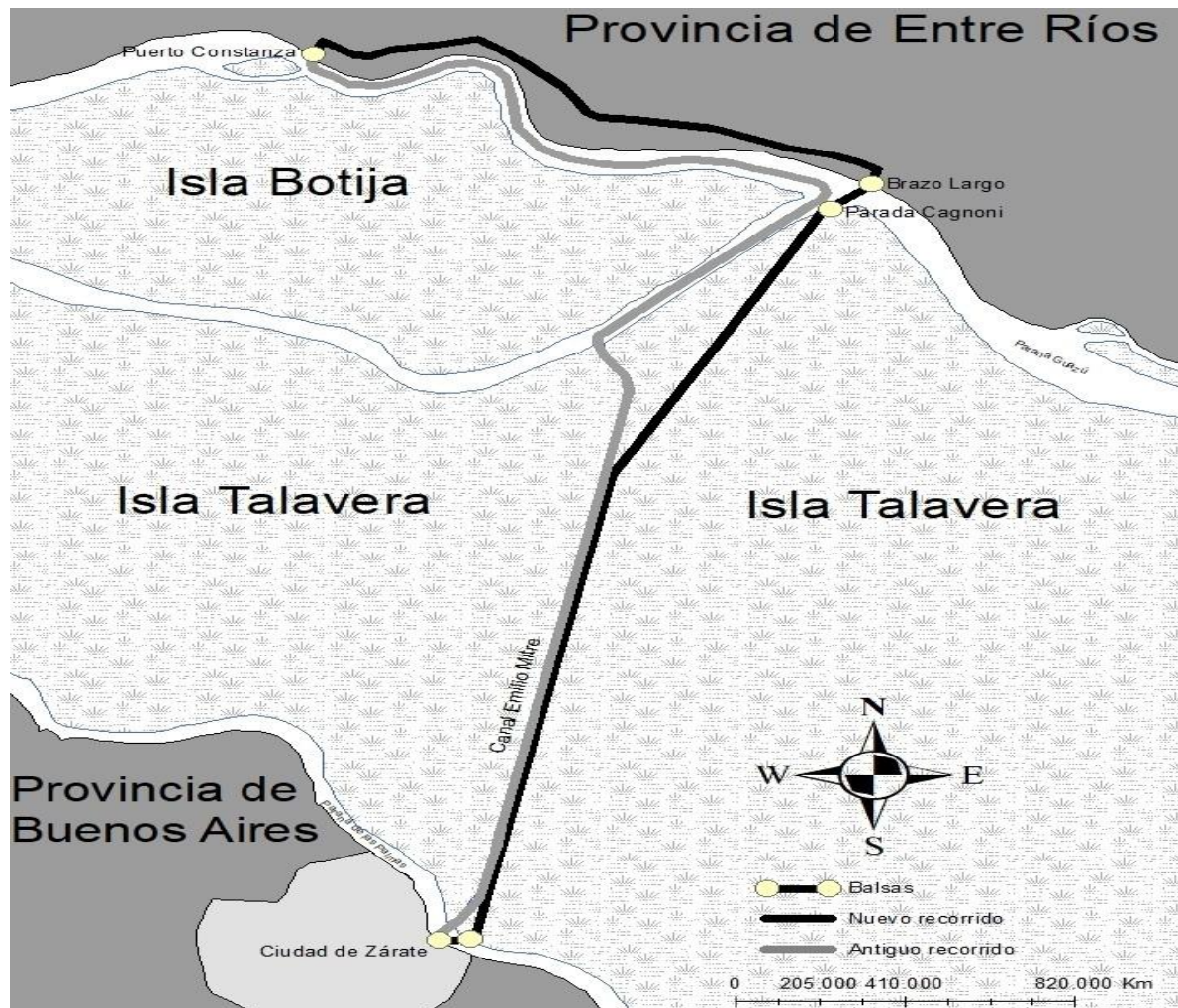
La vinculación física de los territorios lindantes con Entre Ríos se produjo en un largo proceso. En 1923, la empresa Ericsson instaló el primer enlace telefónico con la Megapotamia mediante la instalación de un cable subfluvial entre Santa Fe y Paraná (Reggini 2012:78), pero el lento tránsito para conectar físicamente a las provincias megapotámicas con el resto del país o con sus países limítrofes recién comenzó a reducirse a principios del siglo XX con la utilización de vapores y balsas autopropulsadas. Mediante la navegación transversal de los ríos se vinculaba el transporte carretero con el continente o con los países vecinos de Brasil, Uruguay y Paraguay. Incluso al desarrollarse el ferrocarril en la región, el vínculo ferroviario debió recurrir a *ferry-boats* que transportaban sobre sus cubiertas locomotoras y vagones de una rivera a otra.

*Mapa 2 Recorridos de balsas entre Paraná y Santa Fe previos al túnel subfluvial*



*Fuente: Mateo, (2019)*

Mapa 3 Vinculaciones por balsa entre Zárate y Puerto Constanza



Fuente: Mateo, (2019)

La primera conexión material entre la Megapotamia y el continente se inauguró oficialmente en 1947, —si bien los proyectos de conexión material son bastante anteriores a ese momento—, con el puente Paso de los Libres (Corrientes, Argentina)-Uruguaiana (Rio Grande do Sul, Brasil).<sup>1</sup>

El cruce entre las ciudades de Santa Fe (capital de la provincia homónima) y Paraná (capital de la provincia mesopotámica de Entre Ríos) se hacía regularmente, desde mediados del siglo XIX, con lanchas y vapores desde orillas del río Colastiné, primero hasta el Puerto Viejo de Paraná y luego hasta el Puerto Nuevo, desde su inauguración entre 1904 y 1907 (Musich, 2015).

<sup>1</sup> Entre los años 1934 y 1935 los presidentes Getulio Vargas y Agustín P. Justo acordaron la construcción de un puente ferroautomotor entre aquellas ciudades, que actualmente lleva sus nombres. El puente fue inaugurado oficialmente en mayo de 1947, durante las presidencias Perón-Dutra.

Más de dos décadas después de inaugurado el puente internacional mencionado, a finales de 1969, se unió por primera vez a la “Megapotamia” —término elaborado por el geógrafo Horacio Difrieri para diferenciarla de la del oeste asiático (Difrieri, 1968)— con el resto de Argentina por carretera.

A partir de ese año, la obra pública en infraestructura norteadada en finalizar con el aislamiento de esta región, pasó de la escasez a la abundancia. La autoproclamada “Revolución Argentina” impulsó una serie de grandes obras de infraestructura vial y energética, la mitad de las cuales tuvieron lugar en la Megapotamia (Vitelli, 1978). En efecto, la dictadura militar finalizó el casi paralizado Túnel Subfluvial e impulsó los puentes entre Barranqueras (Chaco) y la ciudad de Corrientes, Zárate (Buenos Aires) y Brazo Largo (Entre Ríos) (Ferrer & Rougier, 2010) y dos binacionales entre la provincia de Entre Ríos y la República Oriental del Uruguay (Puerto Unzué-Fray Bentos y Colón-Paysandú). Además, de las cuatro centrales hidroeléctricas emprendidas por esos años, una de ellas se construyó entre Salto y Concordia, cuyo coronamiento actúa como un tercer puente entre la provincia de Entre Ríos y Uruguay.<sup>2</sup> Estas obras se destacaron por su cantidad, su magnitud, su celeridad y su simultaneidad (Castellani, 2009). En efecto, la cronología de obras inauguradas, indica la siguiente progresión, siguiendo la terminología habitual de las estructuras como se observa en Tabla 2.

*Tabla 2 Obras de vinculación de la provincia de Entre Ríos con el continente (1969-1979).*

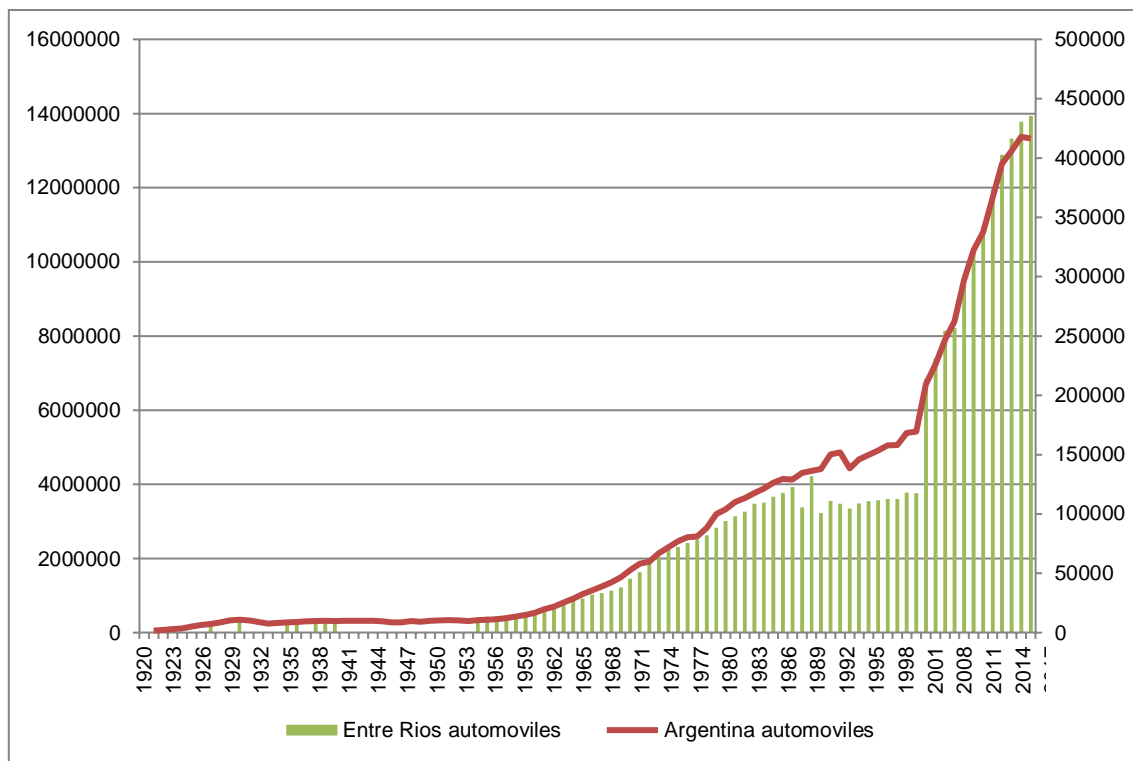
| Obra                                   | Tipo   | Inicio | Inaugurado | Tipo                               |
|--|--|--------|------------|------------------------------------|
| Túnel subfluvial<br>Hernandarias -a    | Túnel carretero -b                                 | 1962   | 1969       | Nacional (Santa Fe-Entre Ríos)     |
| Puente Colón-<br>Paysandú -c           | Puente carretero                                   | 1973   | 1975       | Binacional (Argentina-Uruguay)     |
| Puente Puerto Unzué-<br>Fray Bentos -d | Puente carretero                                   | 1972   | 1976       | Binacional (Argentina-Uruguay)     |
| Complejo Zárate-Brazo<br>Largo -e      | Puente ferroautomotor                              | 1972   | 1977       | Nacional (Buenos Aires-Entre Ríos) |
| Complejo Salto-Grande<br>-f            | Central hidroeléctrica y<br>paso ferroautomotor -g | 1974   | 1979       | Binacional (Argentina-Uruguay)     |

*Fuente: Elaboración propia. Aclaración: a. Actualmente lleva el nombre de los ex gobernadores Raúl Uranga-Carlos Sylvestre Begnis; b. Aunque fue prevista su ampliación a ferroautomotor; c. Puente General Artigas; d. Puente General San Martín; e. Complejo Unión Nacional; f. Central Hidroeléctrica Binacional de Salto Grande; g. Coronamiento de la represa Salto Grande. El paso automotor se permite desde 1982.*

<sup>2</sup> El resto, “El Chocón”, “Cerros Colorados” y “Futaleufú” fueron construidas en la Patagonia.

Pese a las dificultades de conexión, la dinámica de incremento de los vehículos en la provincia fue similar al del resto de la Argentina. Si analizamos la cantidad de vehículos existentes (los datos son extraídos de los patentamientos anuales provinciales procesados por ADEFA) nos encontramos con una evolución similar del desarrollo provincial al nacional, con un fuerte incremento en la década de 1950 y los primeros años del nuevo milenio. El incremento de vehículos en la década del 1950, fue una de las causales del impulso al desarrollo del túnel subfluvial, cuyo proyecto se realizó para el segundo plan quinquenal (Mateo & Camarda, 2018).

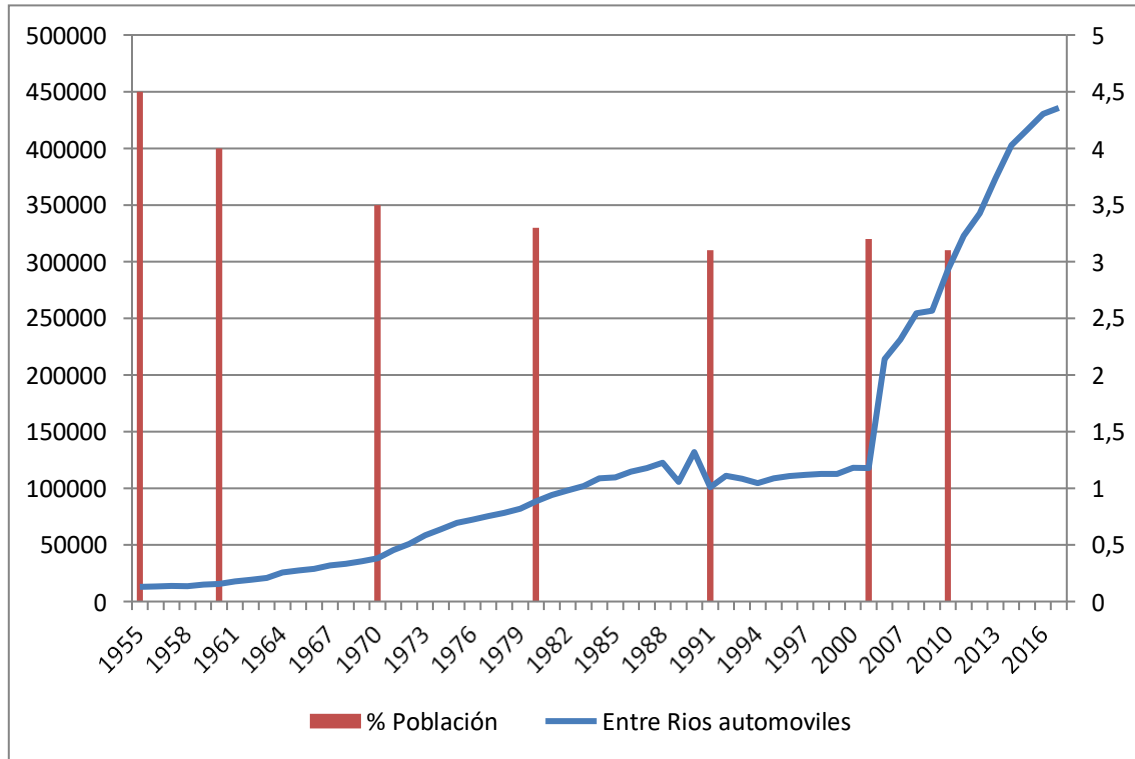
Gráfico 1 Total de automóviles de la Argentina y Entre Ríos (eje secundario). 1920-2017



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las Síntesis Estadísticas de la provincia de Entre Ríos y de ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores) <http://www.adefa.org.ar/es/estadisticas-anuarios>

Si relacionamos la cantidad de automóviles en relación al crecimiento de la población total de Argentina, podemos observar que la tendencia de Entre Ríos se reduce, mientras que el crecimiento de los automóviles es similar. Es decir, hay un crecimiento del parque automotor mayor en Entre Ríos al crecimiento de su población.

Gráfico 2 Total de automóviles de Entre Ríos y % de la población entrerriana en relación a la Argentina (eje secundario). 1955- 2017

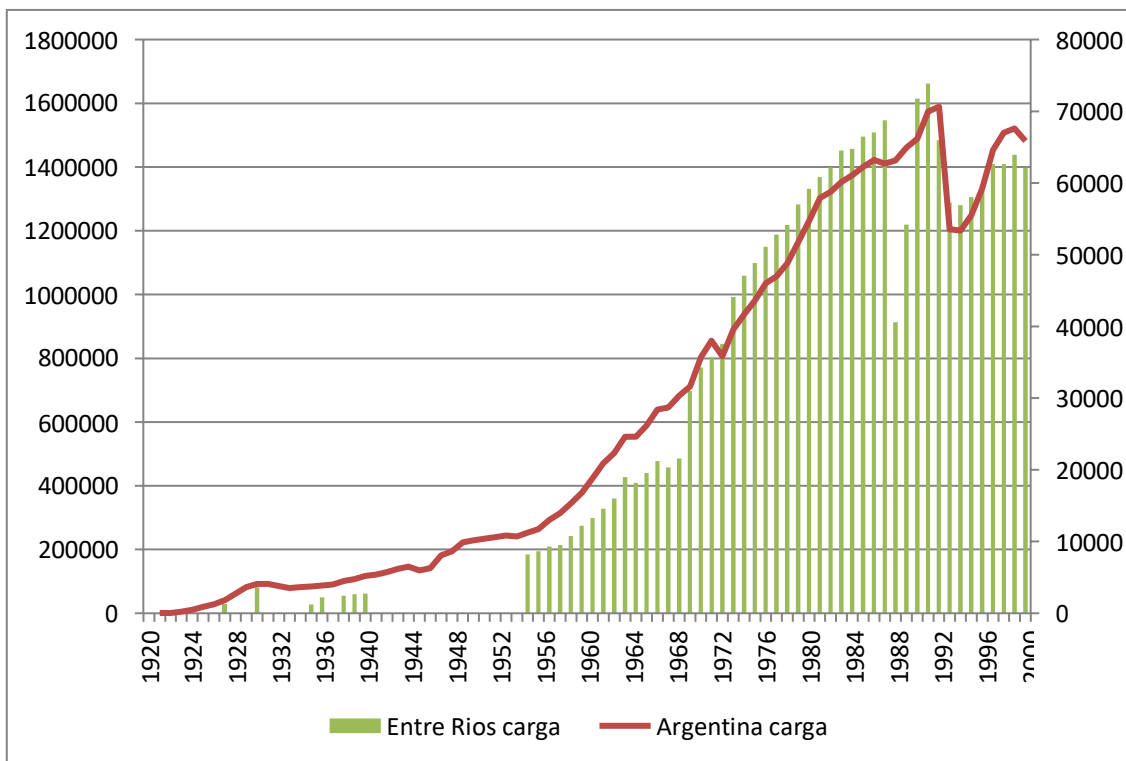


Elaboración propia a partir de los datos de las Síntesis Estadísticas de la provincia de Entre Ríos y de ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores) <http://www.adefa.org.ar/es/estadisticas-anuarios> y Censos Nacionales.

El desarrollo de los vehículos de carga, en cambio, su progresión fue más fluctuante, en particular encontramos un incremento en la década de 1970, que se puede relacionar con la puesta en marcha del túnel subfluvial y los puentes.

En los últimos años se observa un incremento muy importante de la cantidad de vehículos, tanto automóviles como de carga. El porcentaje de vehículos de carga en Argentina es entre un 5 y un 6 % sobre el total, en Entre Ríos el porcentaje es similar. Por otro lado, el porcentaje de automóviles y vehículos de carga, es en torno al 3 %.

Gráfico 3 Total de vehículos de carga de la Argentina y Entre Ríos (eje secundario). 1920- 2000



Elaboración propia a partir de los datos de las Síntesis Estadísticas de la provincia de Entre Ríos y de ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores) <http://www.adefa.org.ar/es/estadisticas-anuarios>

Tabla 3 Total de vehículos de carga y automóvil de la Argentina y Entre Ríos 2006- 2017

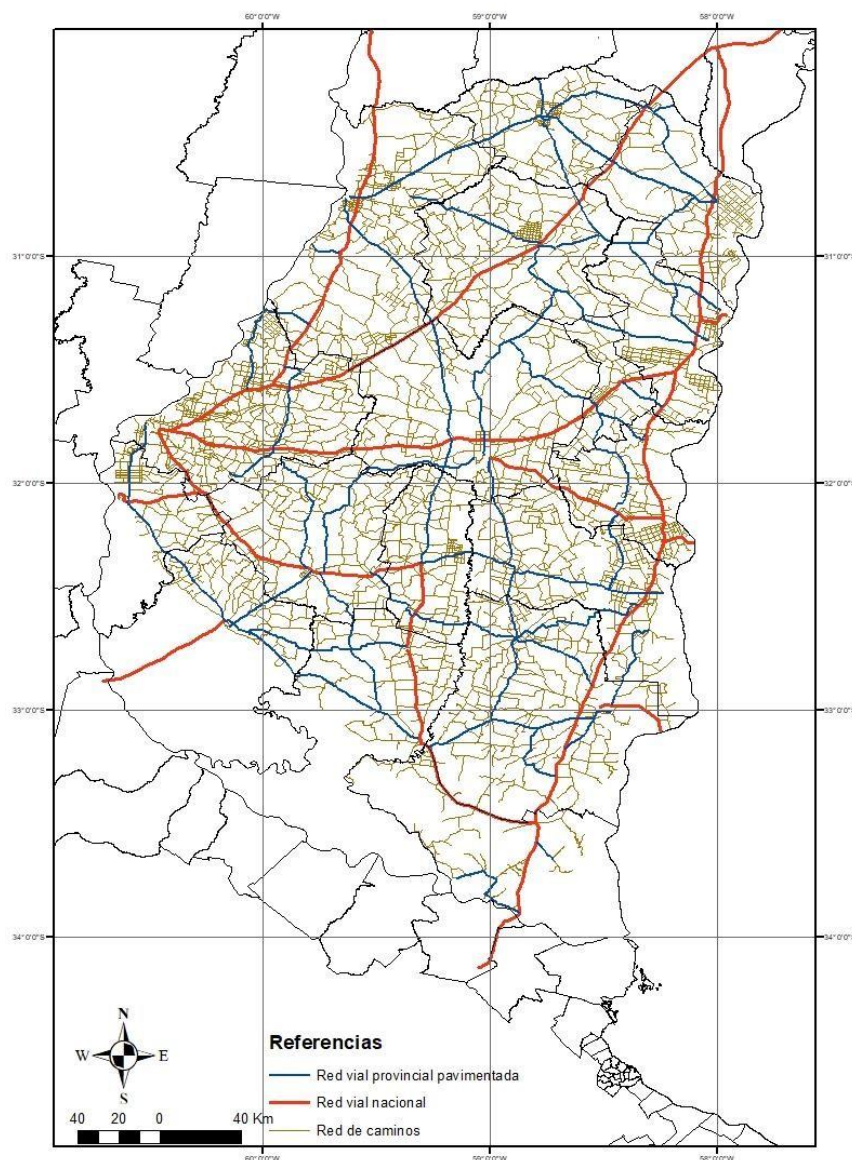
| Año  | Argentina automóviles | Argentina carga | Entre Ríos automotor | Entre Ríos carga |
|------|-----------------------|-----------------|----------------------|------------------|
| 2006 | 6.695.543             | 417.042         | 214.084              | 15.706           |
| 2007 | 7.233.240             | 440.708         | 231.401              | 16.463           |
| 2008 | 7.894.527             | 495.997         | 254.373              | 18.599           |
| 2009 | 8.387.649             | 498.957         | 256.732              | 18.441           |
| 2010 | 9.496.767             | 546.164         | 293.038              | 20.159           |
| 2011 | 10.309.712            | 573.481         | 322.760              | 21.203           |
| 2012 | 10.805.627            | 593.476         | 342.530              | 21.970           |
| 2013 | 11.744.501            | 625.276         | 373.445              | 23.113           |
| 2014 | 12.638.887            | 654.215         | 402.711              | 24.153           |
| 2015 | 12.984.794            | 667.221         | 416.401              | 24.706           |
| 2016 | 13.369.258            | 680.284         | 430.514              | 25.167           |
| 2017 | 13.320.624            | 679.216         | 435.592              | 25.446           |

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las Síntesis Estadísticas de la provincia de Entre Ríos y de ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores) <http://www.adefa.org.ar/es/estadisticas-anuarios>



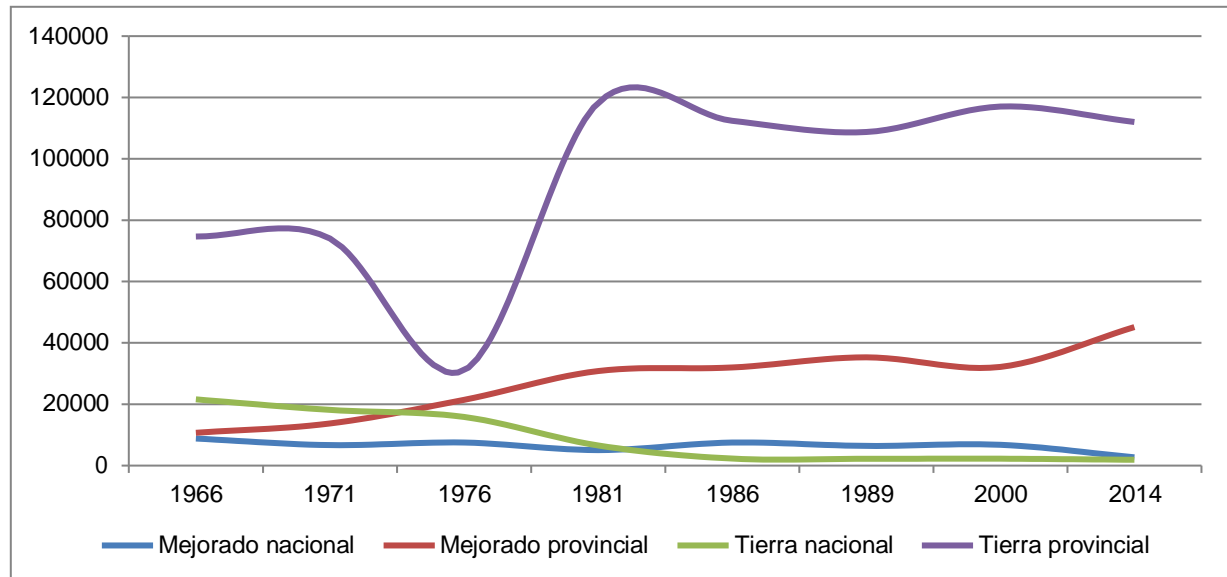
Existen varios tipos de caminos en Entre Ríos, pavimentados, mejorados y de tierra. En los tres tipos de caminos hay nacionales y provinciales. Encontramos que la participación de los caminos nacionales, mejorados y tierra, fueron disminuyendo en relación a los provinciales. En este sentido, los nuevos caminos rurales quedaron, hacia la década de 1980, a cargo de la provincia. Encontramos que, en las últimas décadas no hubo grandes modificaciones en relación a este tipo de caminos, creciendo lentamente el mejorado provincial, pero el número de kilómetros de tierra creció en la década de 1980 y se mantuvo a lo largo de tiempo.

*Mapa 4 Red vial de Entre Ríos*



Fuente: Shapes del IGN

Gráfico 4 Kilómetros de caminos tierra y mejorado, Nación y Entre Ríos (1966- 2014)

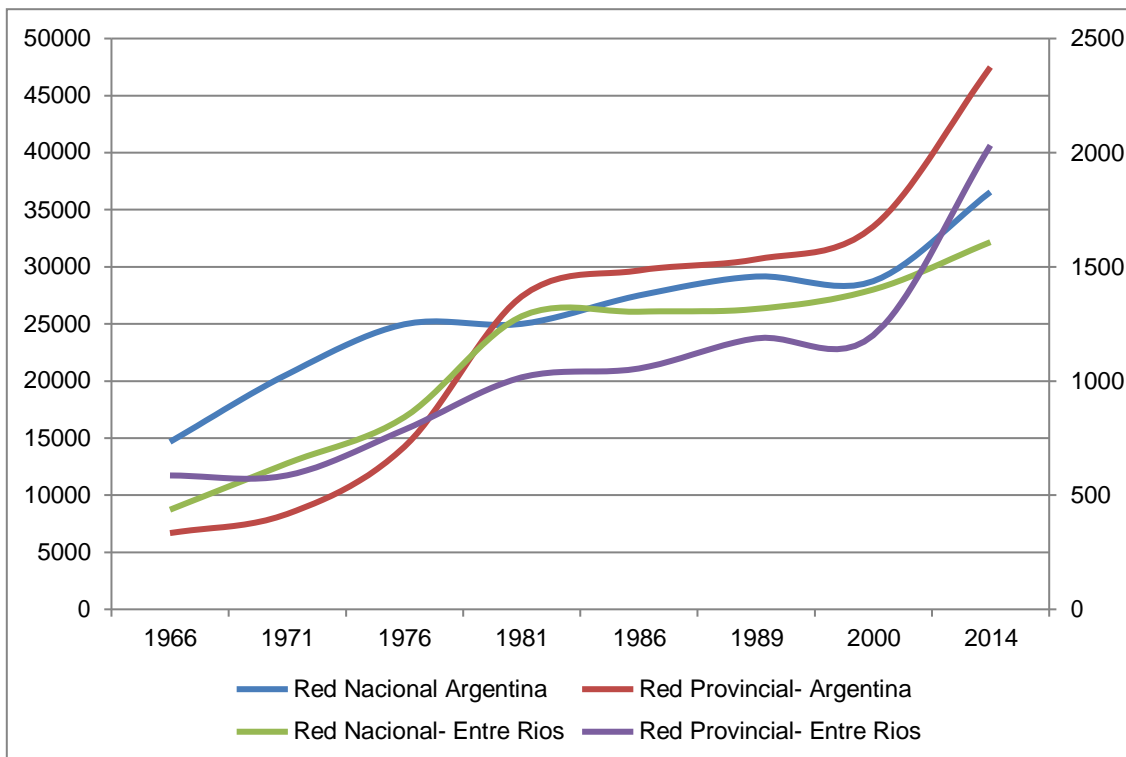


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las Síntesis Estadísticas de la provincia de Entre Ríos y de ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores) <http://www.adefa.org.ar/es/estadisticas-anuarios>

La tendencia de expansión de los caminos pavimentados nacionales y provinciales mantiene un nivel acorde a la dinámica Nacional. El mayor crecimiento de la red provincial se refleja a nivel nacional como en Entre Ríos. Podríamos tomar como hipótesis de trabajo que una vez concluida la red arterial principal que vinculan varias provincias, en los últimos cincuenta años la expansión mayor se consolidaron las venas provinciales que conectan los canales principales y, por último, se expandió la red capilar de mejorado y tierra.

En suma, en la aproximación al transporte vial que realizamos, encontramos que, en líneas generales la provincia de Entre Ríos acompañó la dinámica nacional en relación a la construcción de infraestructura vial. Además, el número de vehículos patentados en la provincia, también tuvo una correlación con la nación, pese a tener una tendencia demográfica a la baja.

Gráfico 5 Kilómetros de caminos pavimentados, Nación y Entre Ríos (1966- 2014)



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las Síntesis Estadísticas de la provincia de Entre Ríos y de ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores) <http://www.adefa.org.ar/es/estadisticas-anuarios>

Las dificultades estructurales del territorio para el desarrollo vial, la conexión con el resto del territorio y los arroyos, fue sorteada a partir de la generación de infraestructura, pero con un coste en el desarrollo de la articulación con otros sistemas de transporte. Es decir, el foco del desarrollo en infraestructura estuvo orientado a la conexión vial, sin expandir el transporte en ferrocarril y de los puertos, esta tendencia al corto plazo probablemente logro los resultados propuestos, pero al mediano y largo plazo encareció el transporte de mercancías, debilitó la articulación multimodal y dejó atado el transporte en general a una de las opciones. En próximos trabajos profundizaremos en estos aspectos.

## Bibliografía

- Castellani, A. (2009). *Estado, empresas y empresarios: la construcción de ámbitos privilegiados de acumulación entre 1966 y 1989*. Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Difrieri, H. A. (1968). Panorama regional. En R. Leviller (Ed.), *Historia argentina: Planeada y dirigida I* (pp. 5-68). Buenos Aires: Plaza & Janes.
- Ferrer, A., & Rougier, M. (2010). *La historia de Zárate-Brazo largo. Las dos caras del Estado argentino*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Mateo, J. (2019). Políticas públicas para la navegación, el transporte y la energía. La provincia de Entre Ríos durante el primer peronismo. *Realidad Económica*, 48(328), 89-120.
- Mateo, J., & Camarda, M. (2018). Las políticas públicas, el túnel y la conexión de la Megapotamia. *Transporte y territorio*, 18, 222-245.
- Musich, W. N. (2015). Inauguración de las obras del Puerto Nuevo de Paraná en 1904. Recuperando el acontecimiento desde la historia cultural urbana. En M. B. et al. Carpio (Ed.), *Actas del XXXIV Encuentro de Geohistoria Regional* (pp. 615-623). Resistencia: Instituto de Investigaciones Geohistóricas.
- Reggini, H. C. (2012). *Los caminos de la palabra : las telecomunicaciones de Morse a Internet*. Buenos Aires: Galápagos.
- Reula, F. (1971). *Historia de Entre Ríos: política, étnica, económica, social, cultural y moral*. Santa Fe: Castelleví.
- Vitelli, G. (1978). *Cambio tecnológico, estructura de mercado y ocupación en la industria de la construcción argentina*. Buenos Aires: CEPAL-BID.