

# ESTRATEGIA DE CIUDADES INTERMEDIAS EN LA RUTA NACIONAL N° 5

## WORKING PAPER

**DICIEMBRE 2022**





# Working Paper

## ESTRATEGIA DE CIUDADES INTERMEDIAS EN LA RUTA NACIONAL N° 5

Investigadores: Battaglia, Matías; Esteban, Federico; Lamalfa, Mayumi Belén; Pippia, Juan.

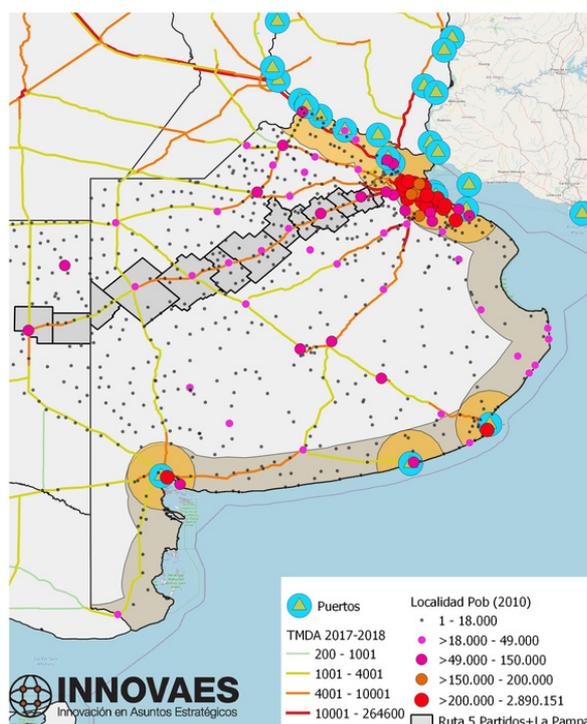
Edición: Candelaria Espinoza.

Mapas: Matías Battaglia.

### INTRODUCCIÓN

Repetidamente a lo largo de su historia, Argentina trató de constituir **“Polos de Desarrollo” en el Interior del país**. Pero al momento, ningún plan ha resultado exitoso. De hecho, si miramos rápidamente la distribución poblacional argentina, podemos **observar que la mayoría de las grandes ciudades están en los litorales, siendo el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) el caso por excelencia**. Al mismo tiempo, en la medida que nos alejamos de las costas, las zonas más pobladas **se asientan sobre el ex Camino Real del Virreinato y su área de influencia**. Dicho camino tenía una traza similar a las actuales Rutas Nacionales 7, 8, 9, 12, 14 y 38. Es decir, eran la segunda opción para cuando no había ríos o mares. Y esa huella histórica continúa modificando las preferencias actuales. **Las pocas excepciones de desarrollo por fuera de ese espacio, provienen del avance hacia la Patagonia en el S. XIX.**

Mapa: Ruta 5 y Población

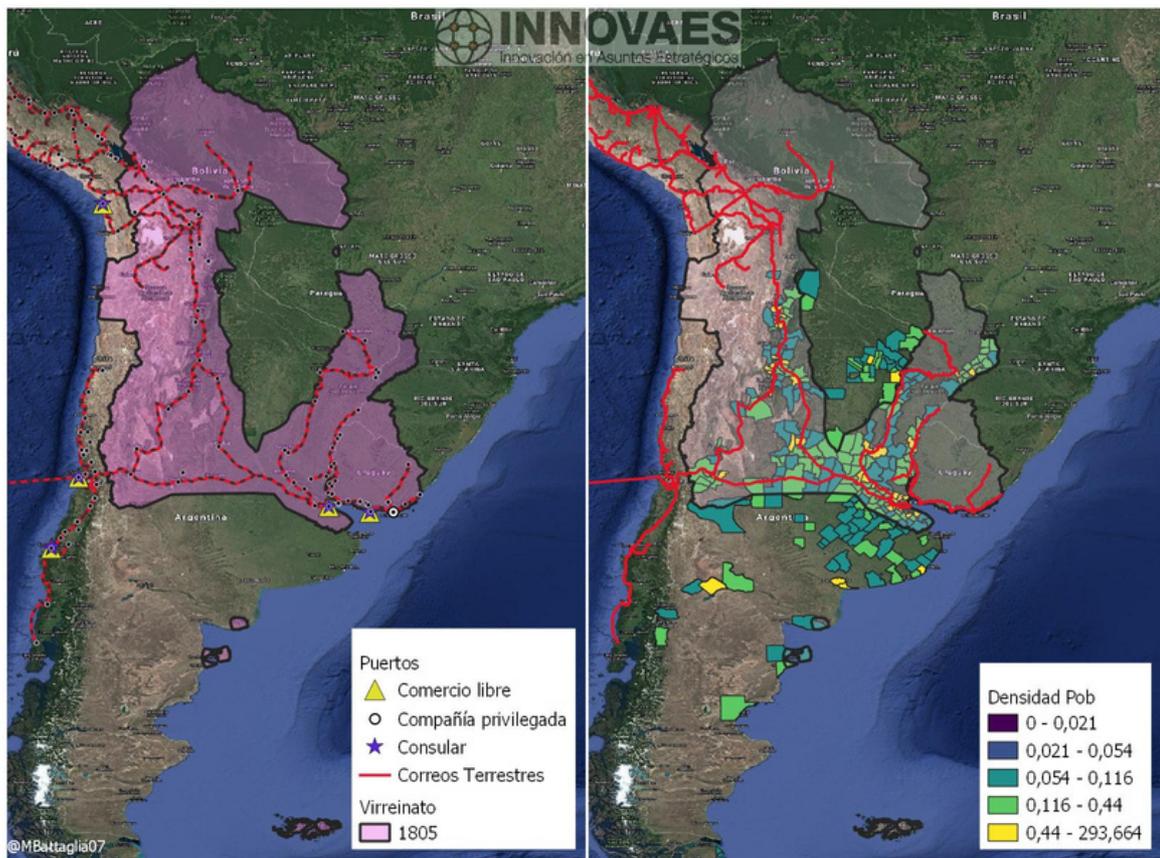


Fuente: Ministerio del Interior

# ESTRATEGIA DE CIUDADES INTERMEDIAS EN LA RUTA N°5

Esto sucede por motivos asociados a la logística y la infraestructura. Más específicamente: Cuando la logística es mala, es más lógico y rentable radicarse cerca de los **grandes mercados** (AMBA y los grandes centros urbanos) o estar **cerca de un puerto** para reducir los costos de exportación/importación. Por ello, las **ciudades alejadas de los grandes centros urbanos padecen un bajo grado de densificación, no logran economías de escala y atraen poco el interés de los decisores políticos para destinar recursos** (redesinando los mismos a los grandes centros). Y también se vuelven menos atractivas para los privados, generándose así un círculo vicioso.

Mapa: Rutas del Virreinato y zonas más densas



Fuente: Harvard Dataverse

En el presente Working Paper, analizaremos lo que podríamos denominar la “región” de la Ruta Nacional N°5. Se trata de una serie de municipios atravesados por dicha ruta, que van desde la Provincia de Buenos Aires (en adelante, PBA) hasta la Provincia de La Pampa (en adelante PLP) y que se encuentran alejados, tanto de las costas como del ex Camino Real del Virreinato y su área de influencia. Además, son partidos con características demográficas y económicas relativamente homogéneas. **En resumen se trata de una “región” ideal para comenzar a desarrollar el Interior del país, a través de la aplicación de una estrategia de Ciudades Intermedias.**

[1] 40 partidos de PBA y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA).

## 1. ¿Cómo desarrollar el Interior y por dónde empezar?

En primer lugar, retomamos a un autor clave de la segunda parte del S. XX, François Perroux [2], **que inspira este análisis de Ciudades Intermedias**. Respecto a las asimetrías territoriales, él afirmaba:

*“La amarga verdad es ésta: el crecimiento no aparece en todas partes al mismo tiempo; se manifiesta en puntos o polos de crecimiento, con intensidad variable; se difunde por medio de diferentes canales, con distintos efectos terminales sobre el conjunto de la economía. [...] A estos efectos de la intensificación se suman los efectos de las disparidades interregionales. El polo industrial complejo, geográficamente aglomerado, modifica no sólo su ambiente geográfico inmediato, sino que –si es suficientemente poderoso– modifica toda la estructura de la economía del país en el cual actúa. Como centro de acumulación y aglomeración de recursos humanos y de capital fijo y definido, da origen a otros centros de acumulación y aglomeración de medios humanos y capital fijo y definido” [3].*

Las palabras exhibidas **pueden trasladarse fácilmente al caso argentino, especialmente en lo que respecta al AMBA y su efecto sobre el resto del país**. La solución planteada por él para esta situación era inducir **“Polos de Desarrollo”**. Dichos polos, situándose en regiones periféricas, generarían actividades dinamizadoras y pasarían a generar ondas concéntricas de crecimiento, provocando encadenamientos productivos. De tal modo, asegurarían la plena conformación de un mercado nacional integrado, que rompería con la situación de subdesarrollo [4].

**¿Cuál puede ser la mejor manera de “interiorizar el desarrollo”?** Esa pregunta ha acompañado a muchos analistas a lo largo de los años. Por lo general, se reitera la idea de crear una nueva capital como solución. Desde Innovaes, hemos tratado estas cuestiones en Working Papers anteriores [5] y concluimos que no existen razones válidas para pensar que una nueva capital logrará el cometido. Por otro lado, y a diferencia de las Capitales, las Ciudades Intermedias apuntan a que no se dependa en un 100% de la planificación estatal para lograr el objetivo, sino que el Estado sería un habilitador del desarrollo al colocar la infraestructura base, pero autoridades locales y privados deberían tener el liderazgo y analizar de qué manera articular la producción y el ordenamiento urbano.

**Un sistema de red de ciudades es la clave para descentralizar** pero para que eso suceda es necesario empezar **a trabajar dando conectividad física y digital a las ciudades del Interior**. Por otra parte, la pandemia aceleró la tendencia del home-office y nos dio la certeza que parte de los trabajadores **podrían -bajo buenos incentivos- llegar a migrar de los grandes centros urbanos, al Interior**.

[2] François Perroux (1903-1987), economista francés crítico de las teorías neoclásica, keynesiana y marxista y quien propuso una visión dinámica del equilibrio general. Se trata de una visión particularmente adaptada al análisis de los Países en Desarrollo.

[3] Santos y Ganges y Fernández-Maroto. La selección de los polos industriales del plan de desarrollo de 1964: el ejemplo del valle del Duero. ISSN(P): 1133-4762; ISSN(E): 2659-3254, Vol. LIV, N.º 212, verano 2022, Págs. 313-334. Web: <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/88762/69025>.

[4] Pérez Álvarez, G. (2016). Notas para una comparación de los proyectos de polos de desarrollo en la Amazonia brasilera y la Patagonia argentina. Anuario del Instituto de Historia Argentina, 16 (1), e011. En Memoria Académica. P4. Web: [https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.7233/pr.7233.pdf](https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.7233/pr.7233.pdf).

[5] “Estrategia de Ciudades Intermedias en la Provincia de Buenos Aires” (<https://innovaes.com/tag/working-paper/>).



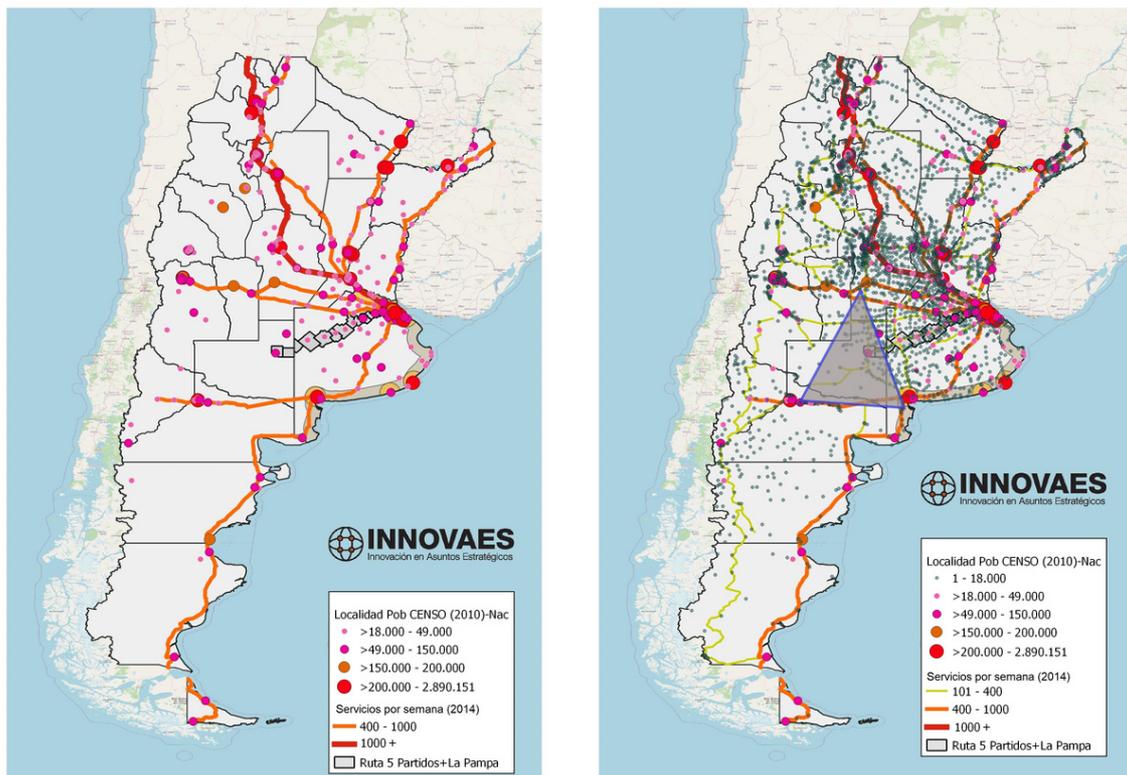
# ESTRATEGIA DE CIUDADES INTERMEDIAS EN LA RUTA N°5

Parejas, en Santa Fe [7] y Marcos Juárez, en Córdoba (Ruta Nacional 9 y zona de influencia).

- **Prioridad al Interior:** Esta ruta, por sobre cualquier otra, **trata un eje de desarrollo interior poco cubierto en estudios sectoriales, e inclusive por teóricos geopolíticos.** En general el desarrollo se ha dado más en ciudades costeras y sobre la Ruta 9 (porque era el Viejo Camino Real camino a Bolivia) y las Rutas 7 y 8 al oeste (camino al Paso Cristo Redentor).

**Es decir, este eje podría ser un polo de desarrollo en un espacio hoy desatendido,** con la ventaja de que puede **“densificar al centro del país”**. Más densificación, más tránsito, más comercio y población, permitirían fomentar más vinculación con el **sur de Córdoba** (con eje agroindustrial en Río Cuarto), **Patagonia** (eje Vaca Muerta-Alto Valle) y **Bahía Blanca** (puerto de aguas profundas). Y eventualmente, también el sur de **Mendoza** podría llegar a verse atraído.

**Mapa: Ruta 5, población y frecuencia de transporte**



Fuente: Ministerio del Interior

[7] Caso Las Parejas, Santa Fe: <https://www.rosario-conicet.gov.ar/noticias/item/1014-encuentro-entre-los-sectores-publico-y-privado-en-las-parejas>.

Caso Marcos Juárez: <https://prensa.cba.gov.ar/informacion-general/schiaretti-presento-el-proyecto-polo-cientifico-tecnologico-marcos-juarez/>.

## 2. Características de la “región” de la Ruta Nacional N° 5

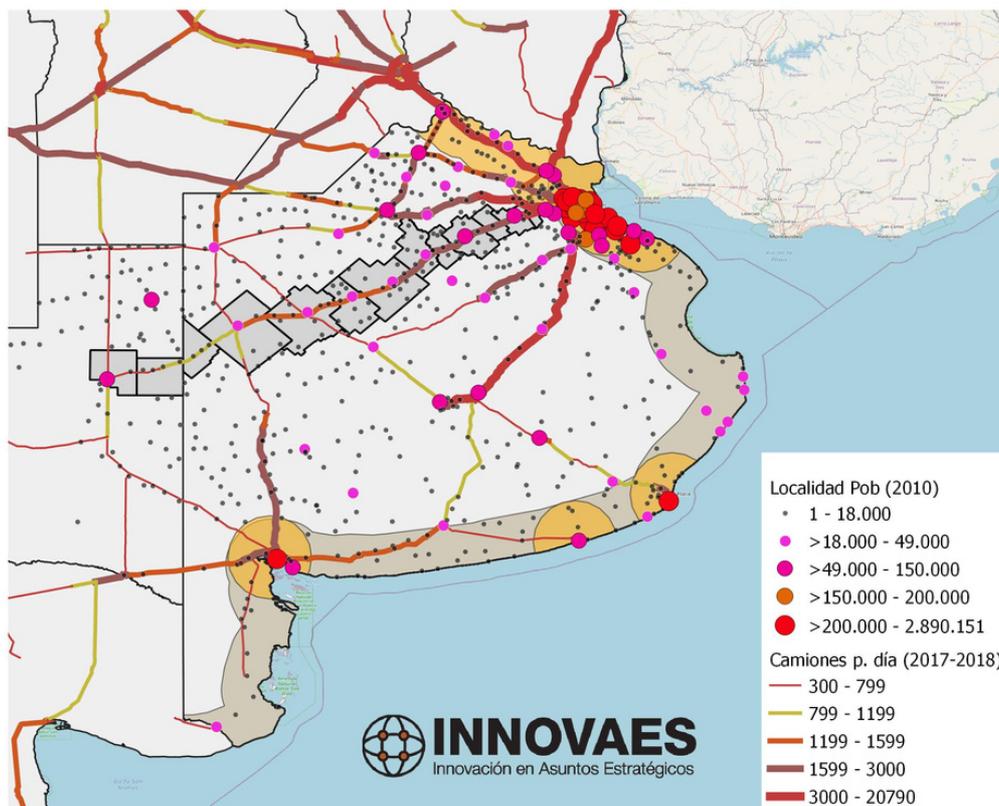
A continuación se analizarán los aspectos relevantes de la “región” de la Ruta Nacional N°5. Más específicamente, se estudiará el **transporte**, la **conectividad digital** y los **perfiles productivos** de los municipios. Se considera que estas 3 dimensiones son las más importantes en función de aplicar una estrategia de Ciudades Intermedias.

### 2.1. Transporte

#### 2.1.a. Tránsito

En materia de tránsito, encontramos que la Ruta 5 tiene condiciones favorables para una densificación ya que es ampliamente utilizada. En primer lugar, tenemos el **tránsito de camiones (2018)**, que recorre buena parte de la Ruta en números de 1600 a 3000 camiones diarios hasta la localidad de 9 de Julio y, posteriormente, se mantiene hasta la Ruta Nacional 33 con más de 1200, aspecto que comienza a decaer entrada en La Pampa. En el tramo final hasta Santa Rosa cae por debajo de 800 camiones. El quiebre en 9 de Julio puede tener que ver con la reducción de los establecimientos productivos, que caen desde allí hacia PLP, y sólo aumentan en Santa Rosa (como analizaremos más adelante).

**Mapa: Tránsito Diario de Camiones**

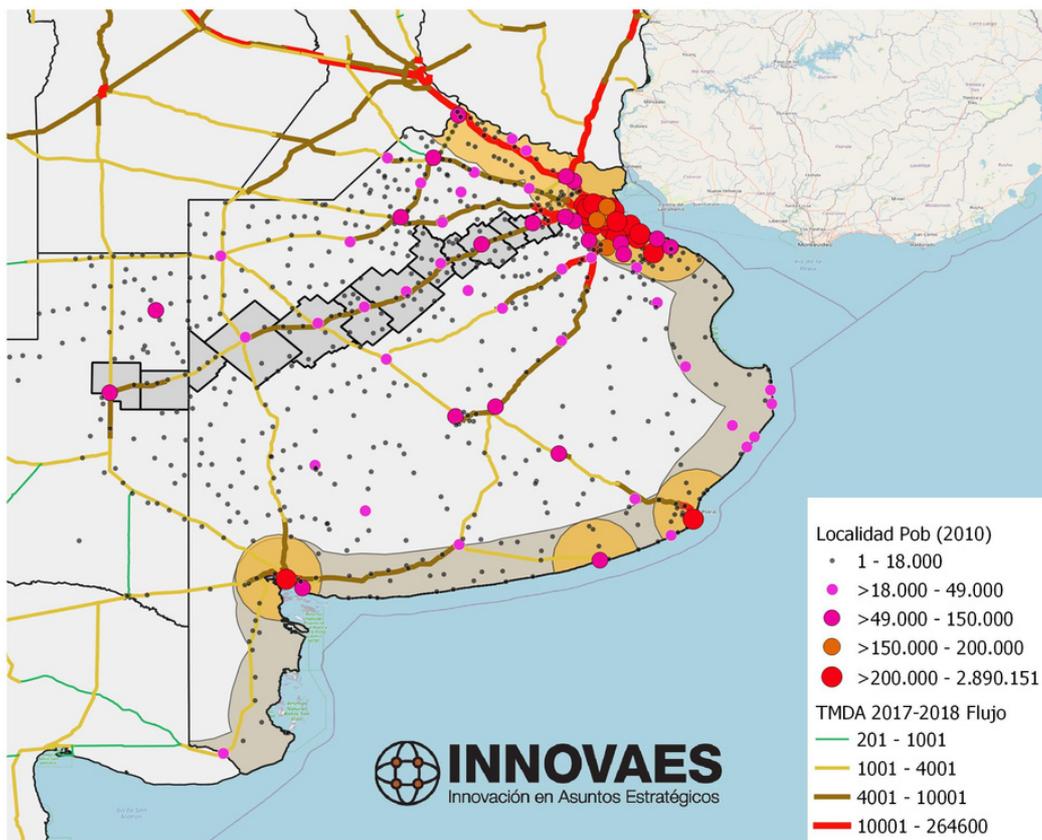


Fuente: SIGVial

# ESTRATEGIA DE CIUDADES INTERMEDIAS EN LA RUTA N°5

**En materia de Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) (2018)**, la situación es más pareja en tanto que es recorrida por más de 4000 vehículos hasta la Ruta 33, donde decae hasta Lonquimay (La Pampa) y luego crece hasta Santa Rosa. Sin embargo, vale la pena mencionar que dentro de ese flujo de más de 4000 vehículos anuales que marca la Ruta 5, las intensidades más altas (+5000 TDMA o más), se centran entre Bragado y el AMBA (hasta 15000 entre Mercedes-Luján). El alejamiento de los grandes aglomerados impacta en esa baja. De todos modos, el número de más de 4000 TMDA se sostiene por la relativamente pareja distribución poblacional hasta la Ruta 33, donde está Trenque Lauquen (gran parte de las ciudades cabeceras concentran más de 30.000 hab).

**Mapa: Tránsito Medio Diario Anual**

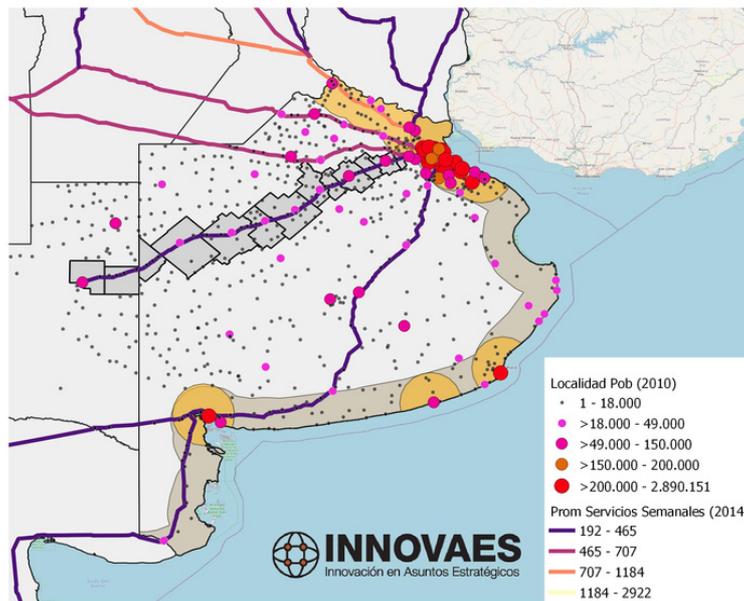


Fuente: Ministerio del Interior

Según datos del **Plan Estratégico Territorial** (PET 2011, actualizado 2014, Tomo 3), encontramos que los servicios semanales de **buses de pasajeros siguen un patrón similar** en la Ruta 5. Si bien es menor al de los ejes principales (Rutas 7, 8 y 9, que tienen más de 465 servicios), está levemente por debajo de los 400 servicios. Aunque es poco en relación con el eje principal, es respetable en comparación a rutas fuera de dicha zona.

# ESTRATEGIA DE CIUDADES INTERMEDIAS EN LA RUTA N°5

Mapa: Servicios de Buses (2014)

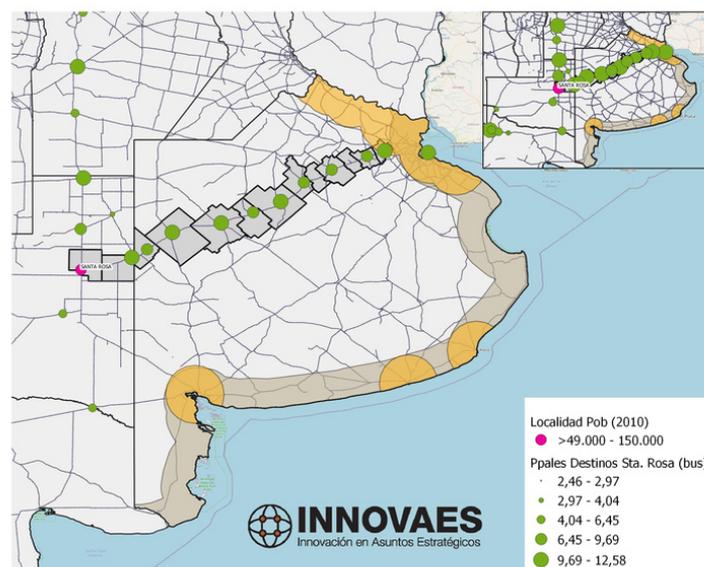


Fuente: PET 2011

Por otra parte, la faceta del transporte tiene una cuestión que también resulta de interés: la **Matriz de Origen - Destino de Santa Rosa (2017)**, evidencia que la Ruta 5 es un espacio predilecto para movilizar personas, lo cual nos podría llevar a **evaluar el retorno del servicio de pasajeros del ferrocarril**. Asimismo, tiene una fuerte relación con Córdoba y Río Negro, pudiendo ayudar a "interiorizar el desarrollo", articulando no sólo hacia Buenos Aires, sino también las conexiones nort-sur.

En el mapa se exhiben las cantidades de servicios por año y el valor se expresa en miles. El valor más alto es 12.584. Los servicios superiores a 11.000 son de Santa Rosa con: **Trenque Lauquen, Pehuajó, CABA, 9 de Julio, Neuquén y Realicó**. A su vez, **Luján, Mercedes, Chivilcoy, Bragado, Carlos Casares, Pellegrini**, concentran de 7.800 a 10.900 servicios. En definitiva, **los partidos de la Ruta 5 ocupan un gran rol**.

Mapa: Servicios Interurbanos de Pasajeros (2017)



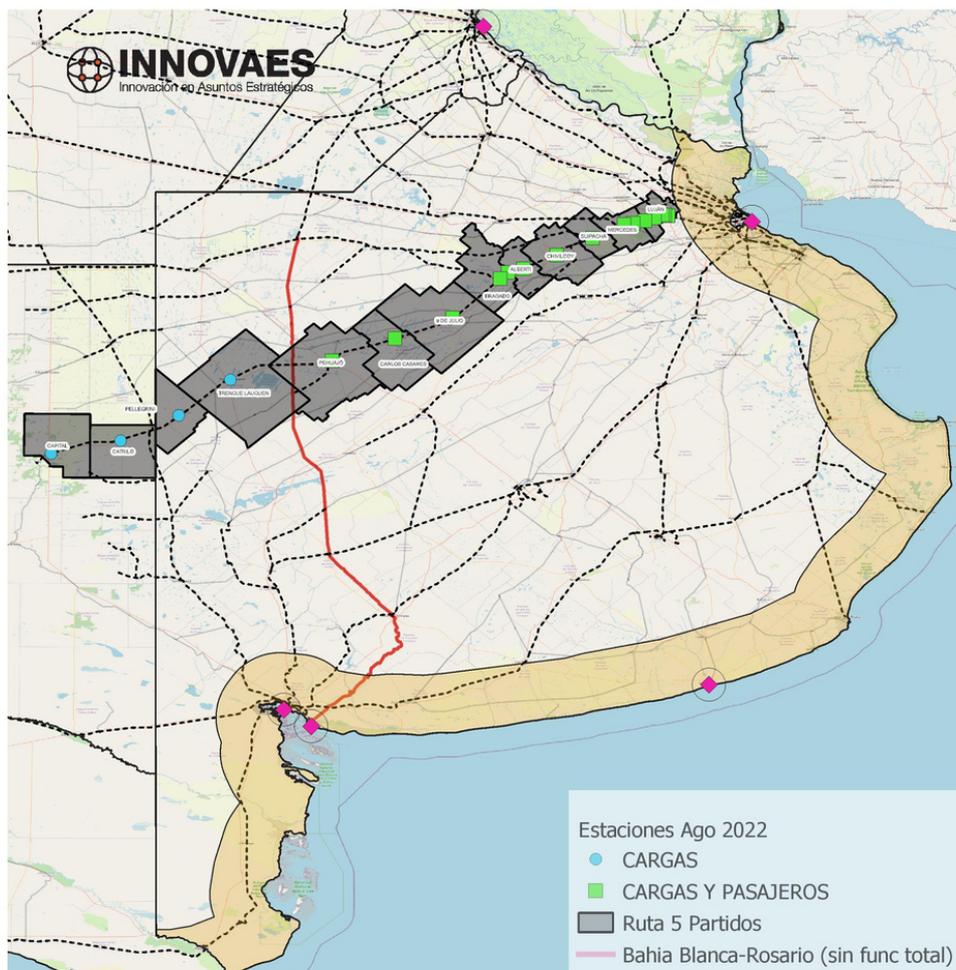
Fuente: Ministerio del Transporte

## 2.1.b. Ferrocarril

En lo que respecta al ferrocarril, **hasta Pehuajó se tiene servicio de carga y pasajeros**. Lo cual marca que la Ruta 5 no está tan aislada como otras regiones del país, a las cuales **sólo se puede llegar por bus o automóvil**. Desde luego, un plan en pos de mejorar servicios de cargas y pasajeros es necesario. Por otro lado, **de Trenque Lauquen hasta Santa Rosa, se mantiene sólo el de cargas**, hecho que no quita que pueda complementarse con servicios de pasajeros nuevamente, ya que vimos que hay muchos servicios de colectivos en ese espacio.

Otro punto importante de la Ruta 5 es que cruza un ramal que hoy no está operativo en su totalidad, que une **Bahía Blanca con Rosario**. Originalmente facilitaba el envío de cargas a uno u otro puerto. Hoy funciona como enlace entre Rosario y Granada (Provincia de Buenos Aires). Cuando funcionaba en su totalidad, cumplía un rol similar al de la **Ruta Nacional 33 para la movilización de granos**.

Mapa de Servicios de Cargas y Pasajeros



Fuente: Satélite Ferroviario y @mvtransportate

# ESTRATEGIA DE CIUDADES INTERMEDIAS EN LA RUTA N°5

LOCALIDAD	LOGÍSTICA FERROVIARIA
MERCEDES	PASAJEROS Y CARGAS
SUIPACHA	PASAJEROS Y CARGAS
CHIVILCOY	PASAJEROS Y CARGAS
ALBERTI	PASAJEROS Y CARGAS
BRAGADO	PASAJEROS Y CARGAS
NUEVE DE JULIO	PASAJEROS Y CARGAS
CARLOS CASARES	PASAJEROS Y CARGAS
PEHUAJÓ	PASAJEROS Y CARGAS
TRENGUE LAUQUEN	CARGAS
PELLEGRINI	CARGAS
CATRILÓ	CARGAS
SANTA ROSA	CARGAS

Fuente: Satélite Ferroviario y @mvtransportate

Atendemos al **modo ferroviario porque esta es una región a la que, por su baja densidad, resulta bastante difícil de acceder por medio aeronáutico**: la dispersión poblacional hace difícil poder ofrecer frecuencias a bajo costo. Por ello, se podría pensar en un plan para combinar modos de transporte: **teniendo cuenta que en AMBA y Santa Rosa están los aeropuertos con más movimiento**, se podría tratar de mejorar los lazos/frecuencias entre ellos y las ciudades de la Ruta 5 [8]. Por ejemplo, alguien desde Bragado podría ir en tren a Santa Rosa o al AMBA y tomar un vuelo desde allí. Por otro lado, una política agresiva de oferta aeronáutica con más servicios a Santa Rosa favorecería a estas ciudades ya que podrían articularse mejor (más frecuencias) con el ferrocarril. **De más está decir que se tendrían que analizar horarios de llegadas de aviones y pautar salidas del ferrocarril en consecuencia; algo difícil de implementar en el corto plazo.**

## 2.1.c. Infraestructura Vial

En el último tiempo el mayor de los avances en materia vial se vio reflejado con la **finalización de la autopista/autovía [9] que conecta al Acceso Oeste con Mercedes (2018), que estuvo paralizada durante décadas.**

Es oportuno mencionar que en el Presupuesto 2021, la Ruta Nacional 5 no tenía asignados fondos que permitieran avanzar en la continuidad de la obra -que **quedó paralizada luego que fracasaran los denominados PPP durante el gobierno del Presidente Mauricio Macri (el tramo Bragado-Mercedes)-.**

El Gobierno Nacional llamó a licitación por el tramo **Mercedes-Suipacha en agosto de 2021**, se trataba de un contrato de 3.900 millones de pesos que comprende la duplicación de un tramo de 20 km entre Mercedes y el inicio de la variante Suipacha. La empresa que resultó adjudicataria, CPC Construcciones. Pero recién en julio de 2022 se firmó el contrato por un valor \$4.300 millones por parte del Gobierno nacional con CPC Construcciones. **Como se puede observar en el mapa, es un tramo reducido en relación a la totalidad de la Ruta 5.**

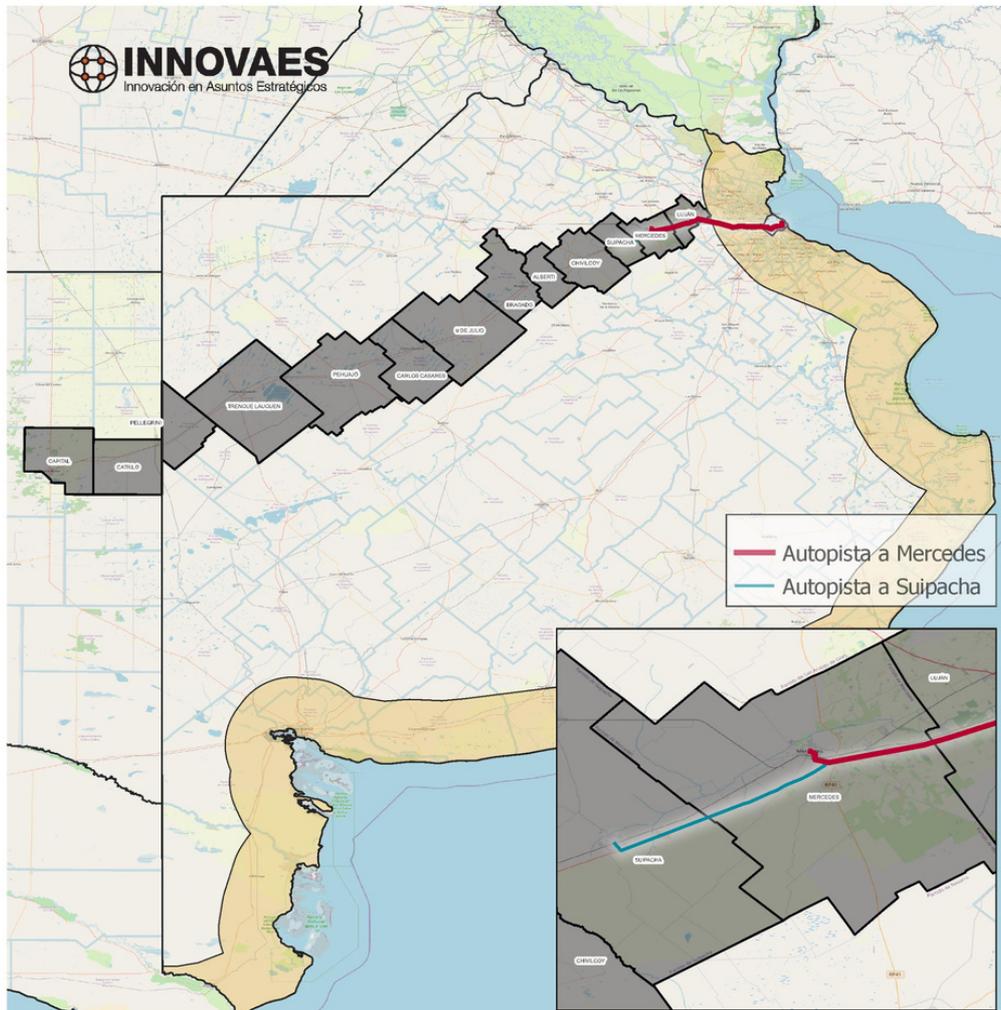
---

[8] Desde luego, entre AMBA y Santa Rosa la distancia es radical, pero aun así Santa Rosa es considerablemente mejor opción aeronáutica que el resto de las ciudades del corredor de la Ruta 5.

[9] Se señala autovía/autopista indiferentemente porque, a pesar de las diferencias entre ambas, en Argentina suele llamarse Autopista a infraestructuras que según aspectos técnicos bien podrían ser Autovías. .

# ESTRATEGIA DE CIUDADES INTERMEDIAS EN LA RUTA N°5

Mapa de Autopista/Autovía Realizada y proyectada



Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/vialidad-nacional-firmo-el-contrato-para-dar-inicio-la-obra-de-transformacion-en-autopista>

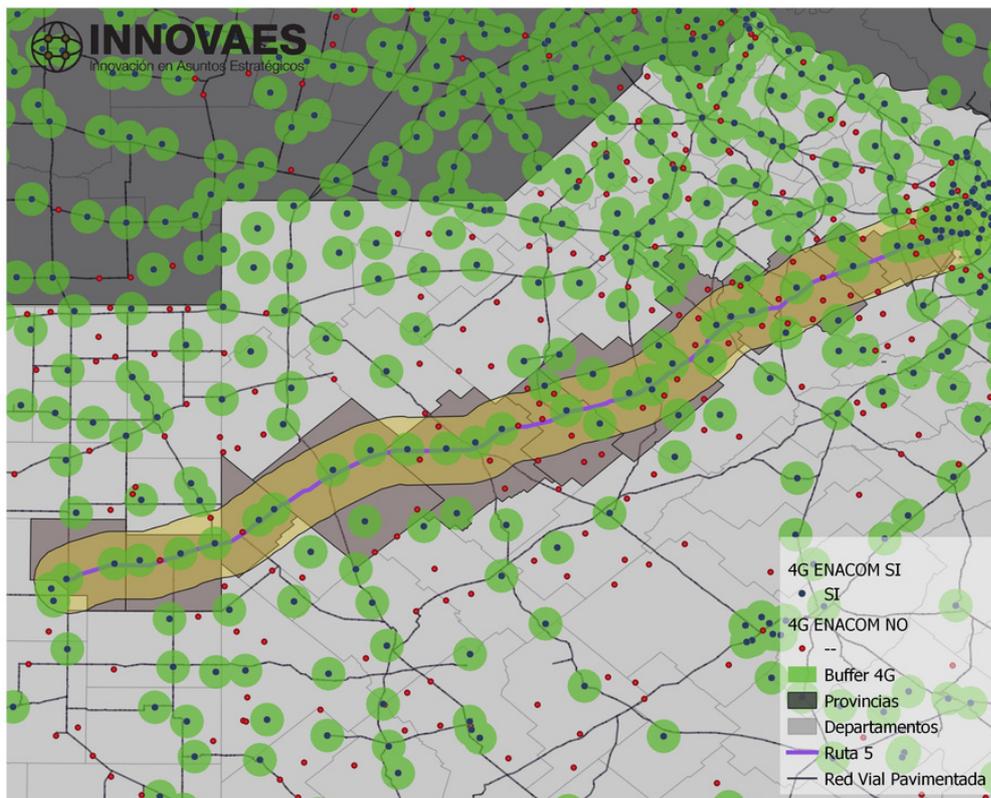
En febrero de 2022, el diputado provincial Valentín Miranda pidió por la reactivación de las obras de la **autovía/autopista de la RN 5 haciendo hincapié en el tramo Mercedes-Bragado**, aunque abogando por otra serie de tareas sobre la traza para mejorar la seguridad vial, incluyendo variantes de traza en las ciudades de Suipacha, Chivilcoy y Alberti, y advirtiendo sobre la necesidad de materializar otra serie de obras como la continuación de la **autovía/autopista en el tramo de Anguil hasta Santa Rosa**, la pavimentación de banquetas, construcción de carriles de sobrepaso y un Distribuidor a la altura de Mercedes.

**Se publicó en el Boletín Oficial en enero de 2022, el llamado a licitación de la obra que incluye repavimentación, ensanche y banquetas** para el tramo que va desde **Trenque Lauquen hasta el partido de Pellegrini**, es decir entre los km 449 y 496,40. En este caso el presupuesto oficial se estableció en \$ 839.155.668,24.

## 2.2. Conectividad

En lo que respecta a conectividad 4G (es decir, la conectividad de internet móvil más alta hasta que se implemente en el país el 5G) la situación de la Ruta 5 es mixta. De acuerdo a los datos del ENACOM, vemos que tiene a lo largo de sus **ciudades cabeceras cobertura de 4G**. Sin embargo, entre las ciudades y hacia los laterales la situación es muy deficitaria, más si se compara la cobertura existente con AMBA o Ruta 7, 8 o 9. **Ello dificulta la radicación de actividades por fuera del casco urbano**. Del mismo modo, la conectividad a lo largo de la ruta sirve tanto por temas de **seguridad** (emergencias) como por **turismo**, habida cuenta del uso de las redes por parte de los turistas más jóvenes.

Mapa: Cobertura de 4G



Fuente: ENACOM.

El radio de antenas se estima de 10Km de cada punto con 4G (potencia promedio). Si bien hay casos donde no se tiene 4G a pesar de ese radio, posiblemente o no haya antena o la antena tiene menos potencia de la estimada.

En lo que respecta Internet, tomaremos el único dato al que públicamente podemos acceder, que es la **Velocidad Media de Bajada (VMD) de Internet Fijo por Departamento**, medida en Megabytes por segundo (Mbps) (ENACOM) [10]. Para este indicador, vemos que los mejores Partidos posicionados son **Luján, Chivilcoy y Bragado**, con 10 a 20 Mbps, **todos estos Partidos se encuentran en PBA**. En La

[10] <http://demo-ide.arsat.com.ar/ide-enacom/#>

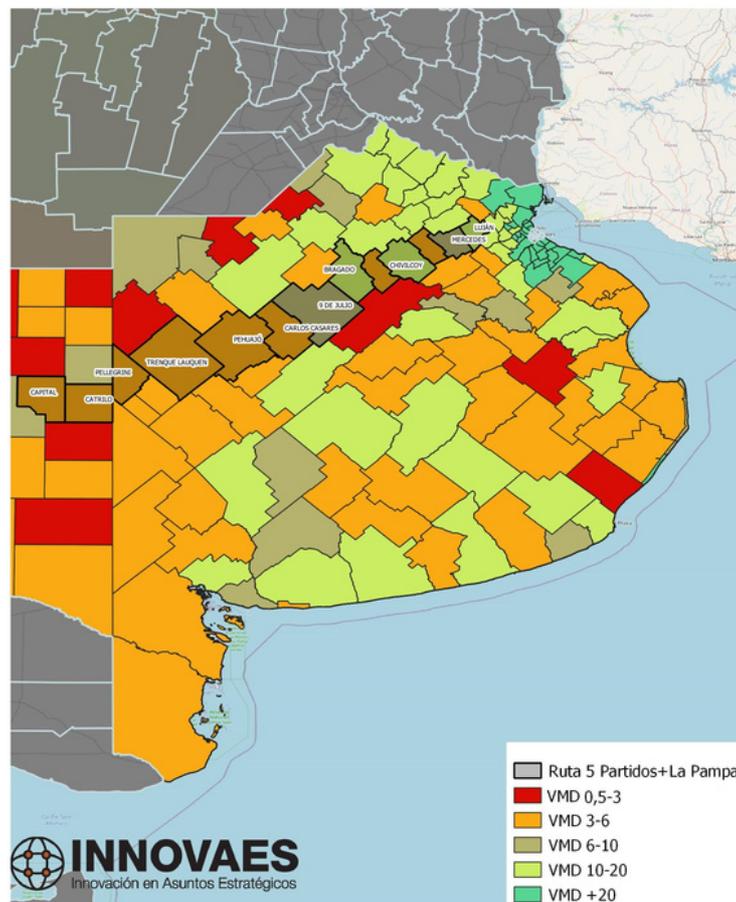
# ESTRATEGIA DE CIUDADES INTERMEDIAS EN LA RUTA N°5

**Pampa, Quemú-Quemú y Toay, y en Buenos Aires, 9 de Julio y Mercedes,** mantienen una velocidad de 6 a 10 Mbps. El resto de los partidos, caen a 3 a 6 Mbps. Si bien necesitaríamos también la velocidad de subida para poder evaluar más precisamente este campo, vemos que hay una **caída abrupta para los partidos de 9 de Julio al oeste, incluida Santa Rosa.**

Un detalle que también debemos tener en cuenta es que hoy existen lugares remotos de pocos habitantes con buena conectividad. Pero eso se debe -en muchas ocasiones- a que la **infraestructura existente (nodo) está preparada para más población que la presente.** Entonces, el planeamiento de la futura migración deberá tener en cuenta el límite que tiene dicha infraestructura (ej. 50.000 hogares), de otro modo repetiremos los problemas actuales de saturación de los servicios existentes. **La coordinación con los proveedores de internet públicos y privados será un aspecto clave.**

**Aunque la Red Federal de Fibra Óptica (REFEFO) [11] ha dado buenos resultados donde ha llegado** (especialmente en la baja de precios de la competencia), lo cierto es que también se debe fomentar **la inversión por parte de privados en este tipo de infraestructura para acelerar los tiempos y expansión de la conectividad.** El marco legal futuro determinará mucho cómo se avanzará.

**Mapa: Velocidad de Descarga Media (VMD)**



Fuente: ENACOM

[11] <https://www.argentina.gob.ar/jefatura/coordinacion-presupuestaria-y-planificacion-del-desarrollo/telecomunicaciones/conectar-5>

## 2.3. Perfil Productivo

### 2.3. a. Perfil productivo de la PBA y PLP

**La PBA es la más importante del país.** Representa el 31,6% del PBI nacional (datos 2018), el 35% de las exportaciones, el 38,7% de la población (datos 2019), el 40,4% de la actividad industrial, 34,8% de las actividades agropecuarias y el 31,5% del empleo registrado del sector privado. **Estas dimensiones se explican por motivos históricos, dotación de recursos naturales, ubicación geográfica estratégica y concentración demográfica, entre otras variables.** Su economía se caracteriza por la alta industrialización, amplia oferta de servicios y diversas actividades agropecuarias. Mientras que los dos primeros sectores se concentran –principalmente– en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), **en el Interior predominan las actividades primarias.** Sus principales exportaciones se corresponden a los clústers automotriz-autopartes, cerealero, oleaginoso, bovino e hidrocarburos; los cuales concentran el 68% de la oferta exportable (2019) [12].

En cambio, **la PLP** representa al 0,8% de la población nacional (2018) y su economía equivale al 0,9% del PBI de Argentina (2005). **Dicha economía se caracteriza por la importancia relativa de las actividades primarias.** Mientras que, en el promedio nacional, agricultura, ganadería y pesca alcanzan el 13% del PBI, en La Pampa representan al 29% del PBG. A su vez, la industria apenas representa el 10% de la economía de La Pampa, mientras que a nivel nacional dicho rubro equivale al 27%. **Dicha actividad industrial, se concentra en frigoríficos, lácteos y molienda de granos.** Lógicamente, sus principales exportaciones son agropecuarias y están lideradas por: maíz, trigo, soja, carne bovina fresca y miel; los cuales representan el 85,5% de su oferta exportable (2018) [13].

### 2.3. b. Perfil productivo de los municipios de la Ruta Nacional N°5

En los municipios de la Ruta 5, se registran mayoritariamente actividades **agropecuarias** y, en menor medida, actividades **manufactureras**; en éstas últimas, domina la **agroindustria**. No obstante, en la mayoría de los municipios dicha agroindustria **se limita a acciones como el procesamiento o molienda de granos y/o faena de ganado** (si bien existen clusters de maquinaria agrícola y otros productos complejos, el estudio se centra en lo cuantitativo, por ello no nos introducimos en ese nivel de detalle).

En menor medida, algunos distritos registran actividades de mayor valor agregado, tales como **el procesamiento y producción de alimentos** (lácteos, cervecería y maltería). Y finalmente, solo en 5 partidos (Mercedes, Luján, Chivilcoy, 9 de Julio y Bragado) se corrobora la existencia de una **industria con cierta complejidad** y no directamente vinculada al procesamiento de commodities; tales como metalúrgica, siderúrgica, textil, autopartes, etc. El **sector servicios** se encuentra en todos los distritos estudiados, pero solo son dominantes en Santa Rosa, dado su condición de capital provincial, y Luján, por su tamaño y cercanía al AMBA. En otros municipios, el **sector servicios** se vincula a **logística, transporte y almacenamiento de granos y, en menor medida, a cierta actividad turística.**

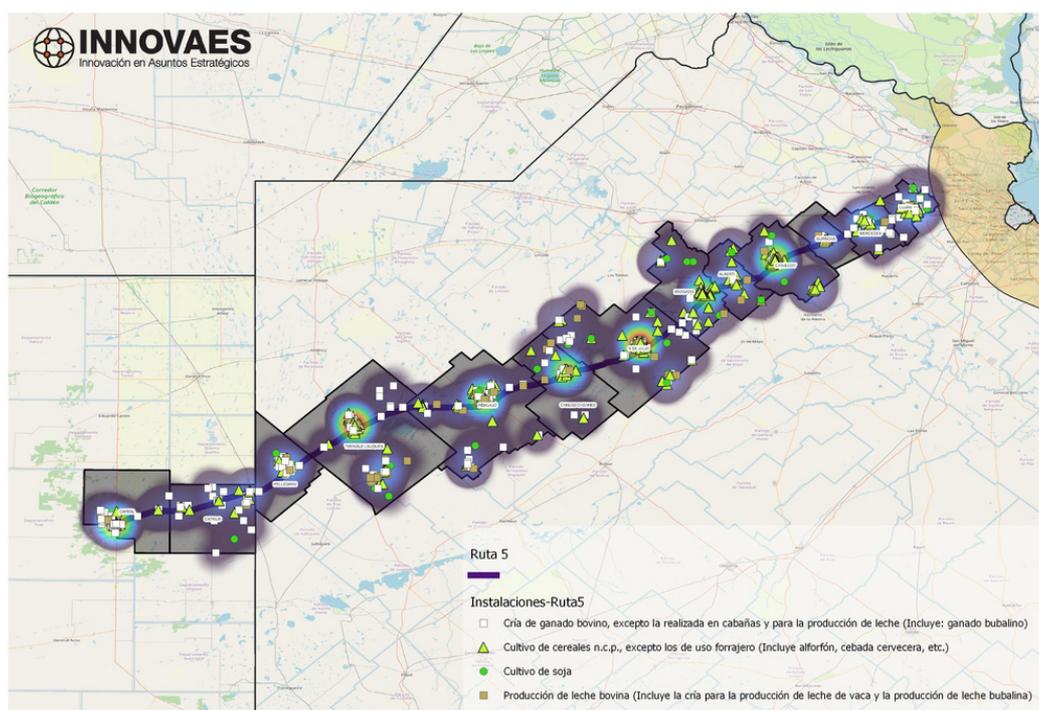
[12] Ministerio de Hacienda de Argentina, "Informes Productivos Provinciales, Buenos Aires", 2020.

[13] Ministerio de Hacienda de Argentina, "Informes Productivos Provinciales, La Pampa", 2018.

## 2.3. c. Perfil productivo analizado por número de instalaciones y por empleo registrado

Cuando analizamos los datos al nivel CLAE6 [14], podemos ver la preponderancia del sector agropecuario. Concretamente: hay **727** instalaciones vinculadas a la **ganadería**, **589** al cultivo de **cereales excepto los de uso forrajero**, **216** al cultivo de **soja** y **203** a la producción de leche bovina; totalizando así **1.735 centros o instalaciones relacionadas al sector agropecuario**. El resto de las actividades que tienen más de **100 instalaciones a lo largo de la Ruta 5**, son las vinculadas a servicios y ventas (aspectos relacionados a la vida urbana).

Mapa: Instalaciones Agropecuarias



[14] CLAE es el Clasificador de Actividades Económicas según la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP).

**Gráfico: Cantidad de Instalaciones de acuerdo con CLAE6**

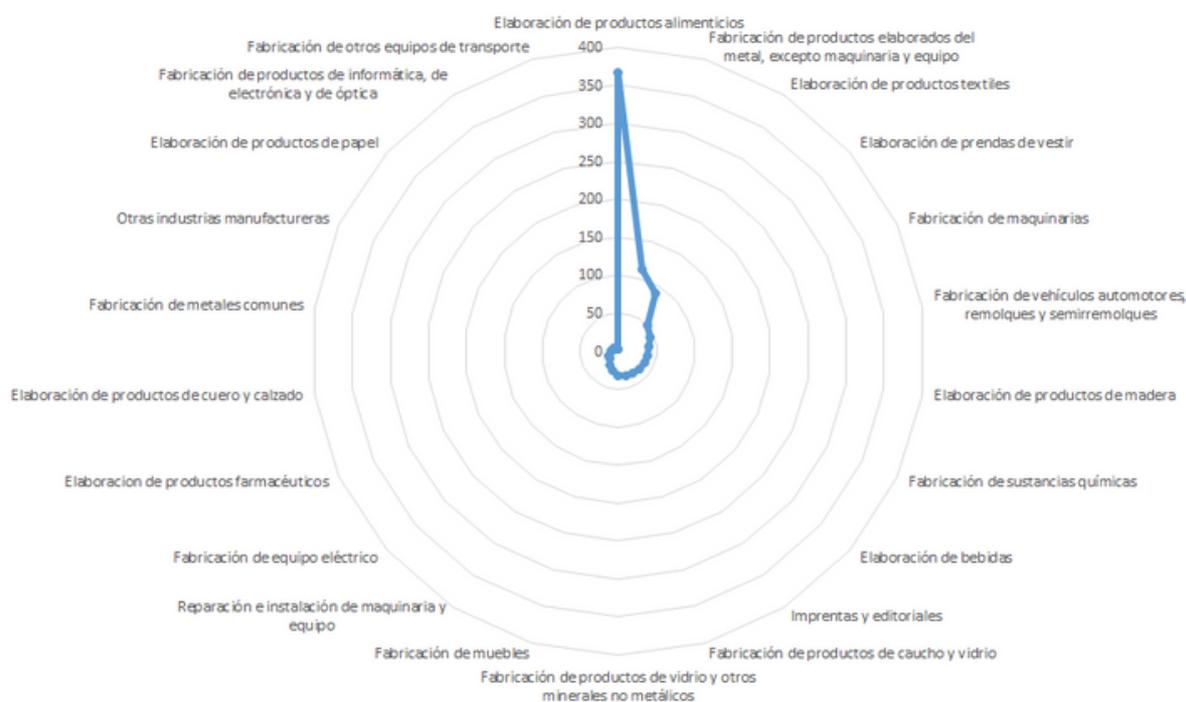


Fuente: Mapa Productivo-Laboral Argentino, CEPXXI y OEDE

Por otra parte, según CLAE2 las actividades manufactureras (Letra C) están lideradas por la **“Elaboración de Productos Alimenticios”** (con 367 instalaciones que representan el 35,53% del sector industrial), seguido por la **“Fabricación de productos elaborados del metal, excepto maquinaria y equipo”** (112 instalaciones, el 10,84%). Luego se encuentran la **“Elaboración de productos textiles”** (90 instalaciones, el 8,17%), la **“Elaboración de prendas de vestir”** (51 instalaciones, el 4,94%) y la **“Fabricación de maquinarias”** (45 instalaciones, el 4,36%). En total, estos sectores equivalen al **64% de la actividad industrial de la Ruta 5.**

# ESTRATEGIA DE CIUDADES INTERMEDIAS EN LA RUTA N°5

**Gráfico: Cantidad de Instalaciones manufactureras de acuerdo con CLAE2**



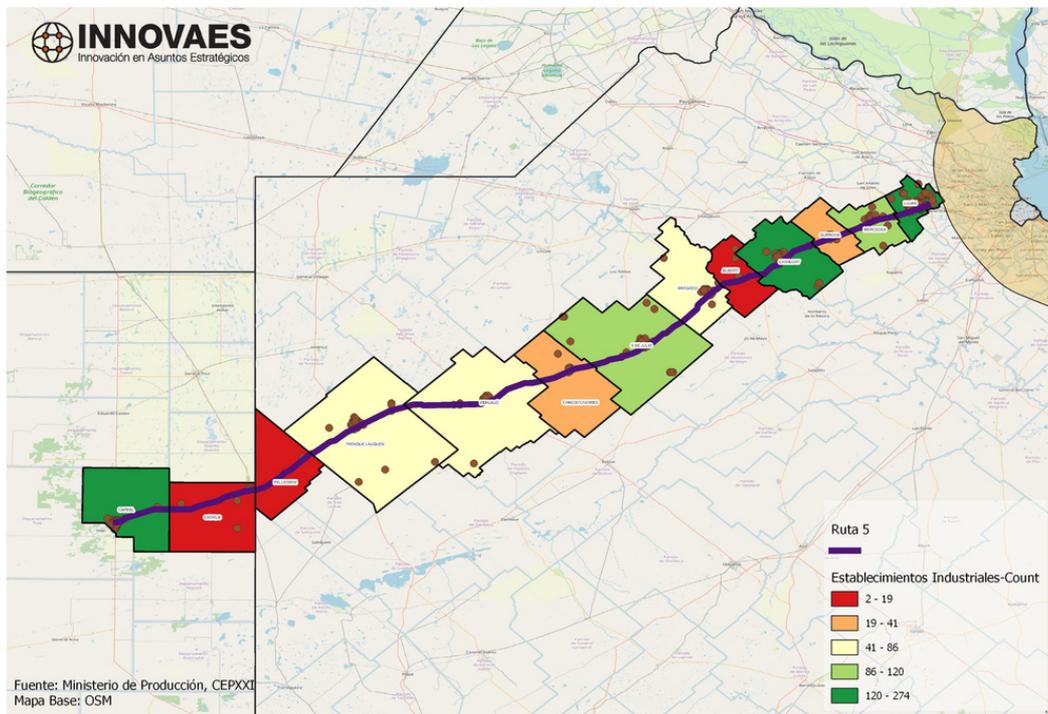
**Cuadro: Industria Manufacturera por CLAE2 en la Ruta 5**

Sector	Total	%
Elaboración de productos alimenticios	367	35,53
Fabricación de productos elaborados del metal, excepto maquinaria y equipo	112	10,84
Elaboración de productos textiles	90	8,71
Elaboración de prendas de vestir	51	4,94
Fabricación de maquinarias	45	4,36
Total Parcial (sectores más relevantes)	665	64,4
Total general letra C	1033	100

Fuente: Mapa Productivo-Laboral Argentino, CEPXXI y OEDE

Al ver la distribución de la manufactura, podemos observar que se concentra cerca de los grandes mercados (AMBA o capital provincial). Por ende, **Luján** (274 instalaciones), **Chivilcoy** (154), **Santa Rosa** (130), **Mercedes** (106) y **9 de Julio** (99), son los que lideran.

Mapa: distribución de Industria manufacturera en la Ruta 5



Fuente: Mapa Productivo-Laboral Argentino, CEPXXI y OEDE

Cuando analizamos la distribución del empleo por sector de la economía (primario, secundario y terciario), **tomando las 5 más importantes de cada uno** (en Santa Rosa Capital, que tenía mucha paridad entre empleos y Pehuajó donde 5to y 6to eran casi iguales, extendimos el listado) **podemos apreciar que una buena parte de los partidos tienen una preponderancia del sector agropecuario y agroindustrial.**

- La categoría **“Agricultura, Ganadería, Caza y Servicios relacionados”** (1 A, según CLAE) demuestra la relevancia de la producción primaria. Podemos ver que tiene mucha importancia en: **Suipacha, Alberti, 9 de Julio, Pehuajó, Trenque Lauquen, Pellegrini, Catriló**, donde esta categoría es la primera fuente de empleo.
- Y si sumamos a la **“Elaboración de productos alimenticios”** (10 C), vemos que **Mercedes** se incorpora a la lista, **pero además está presente en casi todos los partidos dentro del Top 5 de empleos.**
- Si nos centramos dentro de las actividades productivas y no servicios públicos o privados, vemos que las industrias más importantes son **“Elaboración de productos textiles”** (13 C), en el caso de Luján y **“Fabricación de metales comunes”** (24 C) en Bragado.

# ESTRATEGIA DE CIUDADES INTERMEDIAS EN LA RUTA N°5

Cuadro: Distribución de empleo por CLAE2 en la Ruta 5

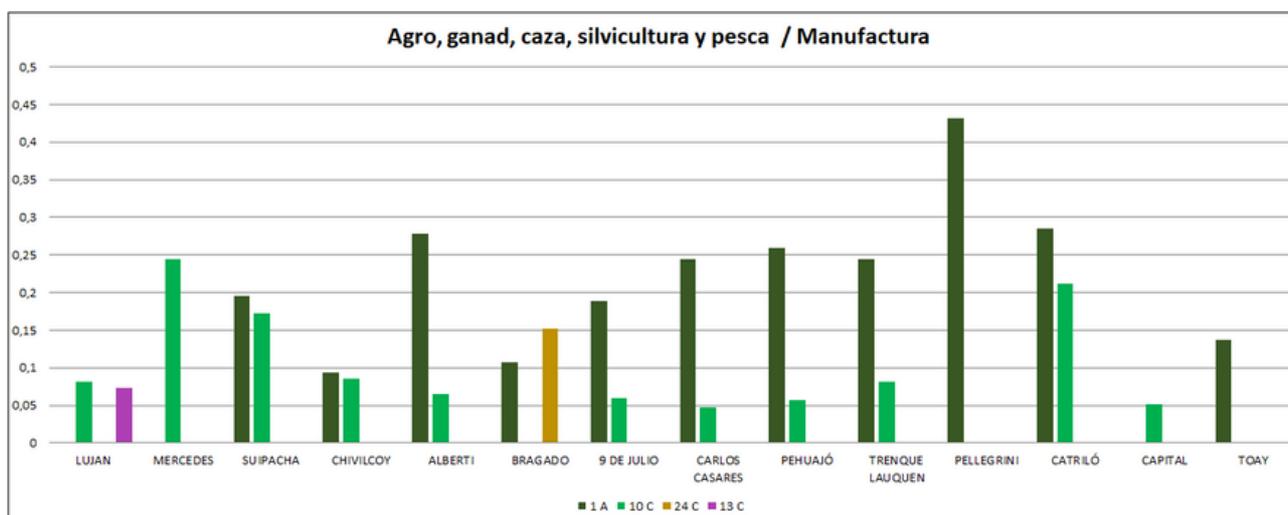
RUTA 5 PROVINCIA DE BUENOS AIRES-LA PAMPA								
	LUJAN		MERCEDES		SUIPACHA		CHIVILCOY	
Empleo 1	47 G	9,61%	10 C	24,39%	1 A	19,49%	47 G	11,64%
Empleo 2	85 P	9,09%	85 P	10,52%	10 C	17,2%	1A	9,35%
Empleo 3	49 H	8,27%	47 G	9,25%	85 P	12,39%	10 C	8,59%
Empleo 4	10 C	8,13%	46 G	5,78%	47 G	10,88%	85 P	7,58%
Empleo 5	13 C	7,35%	94 S	5,75%	46 G	7,66%	46 G	7,13%
	ALBERTI		BRAGADO		9 DE JULIO		CARLOS CASARES	
Empleo 1	1 A	27,82%	24 C	15,21%	1 A	18,88%	46 G	32,08%
Empleo 2	46 G	24,15%	1A	10,74%	47 G	12,62%	1 A	24,45%
Empleo 3	85 P	6,96%	47 G	9,60%	46 G	10,41%	47 G	9,25%
Empleo 4	10 C	6,56%	46 G	9,40%	85 P	6,14%	10 C	4,81%
Empleo 5	49 H	6,17%	14 C	7,94%	10 C	5,94%	94 S	3,42%
	PEHUJÓ		TRENQUE LAUQUEN		PELEGRINI		CATRILÓ	
Empleo 1	1 A	25,94%	1 A	24,39%	1 A	43,21%	1 A	28,54%
Empleo 2	47 G	15,47%	47 G	11,03%	85 P	13,99%	46 G	24,12%
Empleo 3	46 G	10,61%	46 G	9,91%	49 H	9,88%	10 C	21,22%
Empleo 4	10 C	5,73%	85 P	8,29%	47 G	9,47%	47 G	6,91%
Empleo 5	85 P	5,60%	10 C	8,09%	46 G	3,70%	85 P	6,11%
	35 D	5,35%						
	CAPITAL							
Empleo 1	47 G	18,18%						
Empleo 2	86 Q	6,56%						
Empleo 3	81 N	6,16%						
Empleo 4	41 F	5,61%						
Empleo 5	46 G	5,54%						
	85 P	5,47%						
	94 S	5,26%						
	10 C	5,14%						

Fuente: Mapa Productivo-Laboral Argentino, CEPXXI y OEDE

Al cruzar los datos, podemos tener una mirada transversal de los empleos de producción física (desde 1 A hasta C 33 del CLAE2) y queda claro que esta es una ruta en donde la agricultura tiene una fuerte impronta. También, es importante notar que **las actividades vinculadas a las actividades más básicas (1 A) tienden a ser más relevantes en los partidos más chicos y más remotos**; por ejemplo Carlos Casares, Catrilo y Alberti. Dejando en claro que la lejanía y/o poca población, afectan la capacidad de diversificar sus economías. **En cambio, cuanto más grande es la ciudad, más peso tienen los servicios, el comercio o las manufacturas no alimentarias. Por ejemplo: Luján y Santa Rosa, Capital.** Por ende, toda política de **industrialización o diversificación** (incluido servicios) que se busque en el Interior, **debe ir de la mano del aumento de tamaño de las ciudades y su densificación.** Además, porque eso luego permite desarrollar más conectividad logística de manera eficiente y sustentable, que acorte distancias y mitigue la lejanía.

# ESTRATEGIA DE CIUDADES INTERMEDIAS EN LA RUTA N°5

Gráfico: empleo por actividad productiva 1 A, 10 C, 24 C y 13 C según CLAE2



Fuente: Mapa Productivo-Laboral Argentino, CEPXXI y OEDE

- Para analizar las **actividades manufactureras**, códigos de 10 A a 33 C CLAE2, tomamos la actividad CLAE6 que más empleo por distrito genera. Cuando son indicadores muy similares, se agregará la segunda e inclusive tercera actividad, si fuera necesario.
- Podemos encontrar que, de **22 registros, 11 son de “Elaboración de productos alimenticios”**, entonces la mitad de las actividades corresponden a esa categoría. **Si sumamos 11 C que involucra la “Elaboración de bebidas”**, podemos ver que más de la mitad de las actividades está relacionada al agro. Vale señalar que Pellegrini no se contabiliza por el número poco relevante de empleo que registra en estas actividades.
- Vale destacar que los productos **Metalúrgicos, Textiles, Caucho y vidrio, y Maquinaria de uso agropecuario** son las otras actividades más relevantes.

# ESTRATEGIA DE CIUDADES INTERMEDIAS EN LA RUTA N°5

**Cuadro: actividad más relevante por CLAE6 y CLAE2 en la Ruta 5**

ACTIVIDADES MANUFACTURERAS (10 A 33 C)				
PROV.	PDO.	CLAE2	CLAE2 DESCRIP	CLAE6 DESCRIP
PBA	Luján	11 C	Elaboración de bebidas	Elaboración de cerveza, bebidas malteadas y malta
		17 C	Elaboración de productos de papel	Fabricación de cartón ondulado y envases de cartón
		29 C	Fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques	Fabricación de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores y sus motores n.c.p.
PBA	Mercedes	10 C	Elaboración de productos alimenticios	Procesamiento de carne de ganado bovino
PBA	Suipacha	10 C	Elaboración de productos alimenticios	Elaboración de leches y productos lácteos deshidratados
PBA	Chivilcoy	25 C	Fabricación de productos elaborados del metal, excepto maquinaria y equipo	Fabricación de productos elaborados de metal n.c.p.
		22 C	Fabricación de productos de caucho y vidrio	Fabricación de envases plásticos
		22 C	Fabricación de productos de caucho y vidrio	Fabricación de productos plásticos en formas básicas y artículos de plástico n.c.p., excepto muebles
PBA	Alberti	10 C	Elaboración de productos alimenticios	Molienda de trigo
		10 C	Elaboración de productos alimenticios	Producción y procesamiento de carne de aves
PBA	Bragado	24 C	Fabricación de metales comunes	Fundición de hierro y acero
PBA	9 de Julio	28 C	Fabricación de maquinarias	Fabricación de implementos de uso agropecuario
		10 C	Elaboración de productos alimenticios	Elaboración de alimentos preparados para animales
		13 C	Elaboración de productos textiles	Fabricación de tejidos (telas) planos de fibras textiles n.c.p., incluye hilanderas y tejedurías integradas
PBA	Carlos Casares	27 C	Fabricación de equipo eléctrico	Fabricación de hilos y cables aislados n.c.p.
		10	Elaboración de productos alimenticios	Molienda de trigo
PBA	Pehuajó	29 C	Fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques	Fabricación de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores y sus motores n.c.p.
		10 C	Elaboración de productos alimenticios	Elaboración de aceites y grasas vegetales sin refinar
		10 C	Elaboración de productos alimenticios	Molienda de trigo
PBA	Trenque Lauquen	10 C	Elaboración de productos alimenticios	Elaboración de leches y productos lácteos deshidratados
PBA	Pellegrini	C	-	-
LA PAMPA	Catriló	10 C	Elaboración de productos alimenticios	Elaboración de aceites y grasas vegetales sin refinar
LA PAMPA	Capital	10 C	Elaboración de productos alimenticios	Matanza de ganado bovino (Incluye búfalos)

Fuente: Mapa Productivo-Laboral Argentino, CEPXXI y OEDE

## 2.3.d. Turismo Rural

Una actividad que puede encontrarse en la mayoría de los partidos analizamos y que se encuentra muy por debajo de su potencial, **es el turismo rural que abarca a la gastronomía, campings, pesca, trekking y otras actividades recreativas**. Paradójicamente, el municipio que cuenta con la mayor actividad turística –Luján– es un caso especial y que no se corresponde con el turismo rural que se desea promocionar. **Dicho partido desarrolló su sector turístico a partir de la célebre Basílica de Lujan y por su cercanía a CABA y el Conurbano, dado que Lujan es parte del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA).**

**Entre los activos que se encuentran “sub-explotados” se destacan las obras del Arquitecto Francisco Salamone** [15]. Por ejemplo, en Pellegrini y Alberti se encuentran impresionantes delegaciones municipales realizadas por el influyente arquitecto. En el caso de Pellegrini, a unos 50 Km del casco urbano, puede visitarse el vecino partido de Tres Lomas y podrá ver el Portal del Cementerio y la Plaza Leandro N. Alem. Si se va al Partido de Salliqueló, se puede visitar el Portal del Cementerio Municipal y el Matadero. Alejándose un poco más (150 km) se pueden visitar las obras en Carhué (Cristo Crucificado en el Cementerio Municipal, Matadero y el Palacio Municipal) y en Guaminí (Matadero, Delegación Municipal y la Fuente Ornamental en la plaza principal).

### Municipalidad de Alberti



[15] Francisco Salamone fue un arquitecto e ingeniero ítalo-argentino (1897-1959). Entre las décadas de 1930 y 1940, construyó más de 70 edificios en 25 municipios del interior de la PBA. Sus obras se destacan por su monumentalismo, por conjugar lo funcional con lo estructural, lo decorativo con lo simbólico y por contrastar con el ambiente arquitectónico que lo rodaba. <https://www.modernabuenosaires.org/arquitectos/francisco-salamone>

## Municipalidad de Pellegrini



## CONCLUSIONES

- En el presente análisis se **demuestra el peso de los factores logísticos e históricos en la conformación territorial argentina**. Que -en términos generales- produce una tendencia natural a la concentración en las costas y/o las grandes urbes. Esa es una de las razones por las que la única región que crece de manera constante y desordenadamente, es el AMBA. **Por lo tanto, se hace prioritario el estimular centros de desarrollo alternativos**.
- **El TDMA en la Ruta 5 nos muestra que es relativamente transitada** (a pesar de no ser en mayoría autopista/autovía). Encontramos que prácticamente mantiene un flujo relevante hasta la Ruta 33 (+4000) y sólo un pequeño tramo antes de llegar a Santa Rosa tiene indicadores muy bajos. La distribución pareja de población parece ser la clave, aunque entre 9 de Julio y Catrillo haya una caída relativa del tránsito (entre 4000 y 5000), impactado por la lejanía de grandes centros.
- **En materia de tránsito de camiones la situación es similar** pero hay tránsito alto hasta 9 de Julio y luego cae parcialmente hasta la Ruta 33. Posteriormente, sigue cayendo incluso hasta Santa Rosa. Pareciera ser que la menor cantidad relativa de establecimientos productivos entre Santa Rosa y 9 de Julio, respecto al resto de la Ruta 5, afectarían negativamente al flujo de camiones.
- **En materia ferroviaria si bien hay servicios en buena parte de las ciudades de la Ruta 5, es muy pronto para determinar que los mismos son confiables**. Y todavía no es el medio predilecto, ni para las familias, ni para las empresas. Cuando vemos los servicios interurbanos (según datos de 2017), podemos ver cómo los buses capturan buena parte de esos pasajeros. Una nueva liberación de datos abiertos de transporte podrían ayudar a ver si el FFCC pudo capturar gran parte de esa oferta entre 2017 y la actualidad. Al momento, no se puede hacer un análisis más que descriptivo.
- **La conectividad digital muestra patrones similares a los del tránsito de camiones**. En general, los espacios más densos tienen una cobertura digital aceptable (VMD y antenas 4G) pero conforme se alejan del AMBA (desde 9 de Julio), suelen tener peores indicadores, incluso Santa Rosa. Por eso, la densificación y aumento de tamaño de los centros urbanos es clave al hacer más eficiente la inversión.
- **La “región” de la Ruta Nacional 5 es una candidata a ser un “centro de desarrollo alternativo”** dado que no se encuentra sobre la costa, ni en los ejes centrales más desarrollados históricamente (Ruta 7, 8 o 9), ni cuenta con una gran urbe (similar a Rosario, Córdoba o Tucumán). Especialmente, debe priorizarse el sector que va de Mercedes a Santa Rosa, ya que Luján ha crecido considerablemente y se está unificando al AMBA.
- A lo largo de toda la Ruta 5, hay una serie –casi constante– de municipios con 40.000 habitantes aprox o más. Fenómeno que no suele repetirse mucho en el país y que favorece una **estrategia de Ciudades Intermedias, al poner en paridad a todos los municipios**. Es decir, la estrategia no favorecería a un “grande” que –en el largo plazo– se transforme en una gran urbe, recreando los problemas que ahora experimenta el AMBA. Se apuesta al modelo en Red de relaciones urbanas.

- **Las actividades agropecuarias y agroindustriales dominan a lo largo de la “región” de la Ruta 5.** La industria manufacturera no alimentaria tiene una participación más esporádica. Esta última tiende a ubicarse en la parte más cercana al AMBA. Los servicios también se encuentran dispersos pero dominan en las ciudades más grandes, en Luján cerca del AMBA, y lejos del AMBA, en Santa Rosa, PLP (beneficiada por su tamaño).
- **En el sector agrícola, se destacan los cultivos de cereales y de soja.** En el sector ganadero, se destaca el ganado vacuno con especialización en la producción de leche.
- En el **sector industrial**, lideran la producción de alimentos, productos elaborados de metal (excepto maquinaria y equipo), textiles y prendas de vestir y la fabricación de maquinarias.

## RECOMENDACIONES

Llevar a la práctica una estrategia de **Ciudades Intermedias demanda –principalmente- 2 políticas:** 1) Ejecución de obras de **infraestructura** y 2) **Reducciones de impuestos**. Ambas con la finalidad de incentivar la radicación de empresas o la reactivación de actividades productivas.

**1) En cuanto a la ejecución de obras de infraestructura, las inversiones en deberían enfocarse en:**

a) Mejorar la **infraestructura vial (autopista/autovía)**, a fin de optimizar la transitabilidad y la seguridad vial.

b) Mejorar la infraestructura y los **servicios ferroviarios**, a fin de facilitar el transporte de cargas y de pasajeros.

**En los puntos a) y b) se apunta a bajar los costos logísticos.** Las rutas en malas condiciones o servicios ferroviarios con prestaciones imprevisibles, desincentivan la radicación de actividades en el Interior. La mejora en la conectividad vial y ferroviaria, favorecería el comercio y las actividades productivas entre las ciudades de la “región” de la Ruta 5 y también estimularía la atracción de turistas provenientes del AMBA. Como ya se afirmó, el turismo rural se encuentra por debajo de su potencial y es importante para diversificar a sus economías. En ese sentido, es clave que los turistas tengan certezas sobre los servicios de ferrocarriles (es decir, que las cancelaciones sean infrecuentes) y sobre la seguridad vial.

c) Mejora de la **infraestructura digital** (cobertura 4G y velocidades de VMD). Una infraestructura digital de calidad podría facilitar la migración de personas que pueden trabajar on line y deseen vivir fuera de los grandes centros urbanos. También es relevante para otras actividades económicas. Por ejemplo, el sector agropecuario (que domina la “región”) está en proceso de incorporar nuevas tecnologías como Internet de las Cosas (IoT, por sus siglas en inglés) y lo mismo podría decirse del sector industrial. En los servicios podrían surgir nuevos sectores, como por ejemplo aquellos relacionados a la Economía del Conocimiento.

2) En cuanto a las **reducciones de impuestos**, deberían reducirse tributos nacionales y/o provinciales por un **plazo significativo de tiempo** y generarse el compromiso del municipio de no subir sus impuestos (o no actualizarlos por arriba de la inflación), ni de crear nuevos tributos o cargas. Debe remarcar que dicho plazo **no debe prolongarse**. De lo contrario, se estaría cayendo en esquemas que ya demostraron no funcionar y que premian conductas rentísticas en los empresarios. En cuanto al “plazo significativo de tiempo”, se recomienda como mínimo, el plazo equivalente a 2 mandatos municipales, es decir: 8 años. El hecho que se produzca –al menos- una elección general, podría forzar que la estrategia de Ciudades Intermedias obtenga el necesario status de “política de Estado”. En cuanto a qué impuestos deberían reducirse, se sugiere que Nación resigne “Ganancias” y las provincias “Ingresos Brutos”. No obstante lo importante es aliviar la carga, más allá de qué carga sea. Sabiendo que el sector agropecuario es el dominante en la “región”, eliminar o reducir los derechos a las exportaciones (popularmente conocidas como “retenciones”) podría también resultar en un alivio.

De no poder emprender una desgravación generalizada, se recomienda apuntar a los 2 principales sectores productivos: el sector **agropecuario** y el **agro-industrial**.

- Una vez iniciada la aplicación de la estrategia de Ciudades Intermedias, se recomienda sostener un diálogo fluido con las **cámaras empresarias** para trabajar en red y diseñar estrategias sectoriales específicas. Debería apuntarse a generar **clústers productivos** regionales. Existe un potencial en la **fabricación de productos elaborados de metal, textiles y prendas de vestir y la fabricación de maquinarias**.
- La explotación turística de las **obras de Salomone**, debería coordinarse entre los municipios e, idealmente, con el gobierno de la PBA. **Debería diseñarse algún circuito o tour** que combine las obras arquitectónicas con la oferta hotelera y gastronómica. Entendiendo que dichas obras son un atractivo turístico, debería comenzar a pensarse en un **fidecomiso o fondo para su mejorar su preservación**.
- Los gobiernos locales deberían hacer un esfuerzo en **capacitar** a sus asesores y personal. De no contar con significativos recursos, podrían acercarse a cámaras empresariales u organizaciones no gubernamentales.

## BIBLIOGRAFÍA

- Ministerio de Hacienda de Argentina, "Informes Productivos Provinciales, Buenos Aires", 2020.
- Ministerio de Hacienda de Argentina, "Informes Productivos Provinciales, La Pampa", 2018.
- Santos y Ganges y Fernández-Maroto. La selección de los polos industriales del plan de desarrollo de 1964: el ejemplo del valle del Duero. ISSN(P): 1133-4762; ISSN(E): 2659-3254, Vol. LIV, N.º 212, verano 2022, Págs. 313-334. Web: <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/88762/69025>
- Pérez Álvarez, G. (2016). Notas para una comparación de los proyectos de polos de desarrollo en la Amazonia brasilera y la Patagonia argentina. Anuario del Instituto de Historia Argentina, 16 (1), e011. En Memoria Académica. P4. Web: [https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.7233/pr.7233.pdf](https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.7233/pr.7233.pdf)
- Estrategia de Ciudades Intermedias en la Provincia de Buenos Aires" (<https://innovaes.com/tag/working-paper/>).
- Plan Estratégico Territorial (PET 2011, actualizado 2014, Tomo 3).

### Sitios Web:

- Moderna Buenos Aires: <https://www.modernabuenosaires.org/arquitectos/francisco-salamone>
- Mapa Productivo-Laboral Argentino, CEPXXI y OEDE. Web: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/trabajo-y-economia-lanzaron-el-mapa-productivo-laboral-argentino>
- Visor ARSAT: <http://demo-ide.arsat.com.ar/ide-enacom/#>
- SIG Vial: <https://www.argentina.gob.ar/obras-publicas/vialidad-nacional/sig-vial>
- Ministerio del Interior: <https://sig.planificacion.gob.ar>
- IGN: <https://www.ign.gob.ar/NuestrasActividades/InformacionGeoespacial/CapasSIG>
- ENACOM: <https://datosabiertos.enacom.gob.ar/home>
- FFCC: <https://www.sateliteferroviario.com.ar/horarios/>
- Datos de Transporte: @mvtransportate



# Matías Battaglia | Juan Pippia

---

Domicilio Legal: Lavalle 3349, CABA

Innovación en Asuntos Estratégicos (INNOVAES)

Diciembre 2022

ISSN 2525-0531