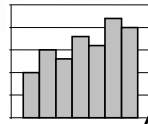




Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas



C E S P A

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

ISSN 1853-7073

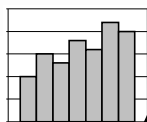
Redes viales y ferroviarias en las décadas del treinta y del cuarenta.¹

Teresita Gómez/Silvia Tchordonkian

Documento de Trabajo Nº 40

Julio 2014

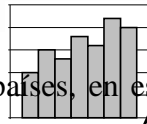
¹ Trabajo presentado y discutido en el Congreso Latinoamericano de Historia Económica realizado en Bogotá en julio de 2014.



Introducción

El inicio de la década del treinta no resultó muy halagüeño para la mayor parte del mundo capitalista. Tras el crack de 1929 quedó claro que las economías nacionales se verían afectadas, aun cuando no se podían prever los alcances de la crisis.

En cuanto a los países especializados en producción primaria en este nuevo contexto quedaron a merced de las readecuaciones en las estructuras productivas de Estados Unidos y Europa. La economía argentina no fue ajena a esta situación. Los efectos del quiebre se hicieron sentir en los primeros años, con las caídas de los ingresos por exportaciones. Si bien los volúmenes de exportación que se mantuvieron más o menos estables, los precios de los productos cayeron de un modo significativo, en tanto que los valores de los bienes importados, en general manufacturas, tuvieron un leve aumento. En términos concretos, los precios de nuestros productos exportables pasaron de un índice de 129,5 en 1928 a 74,1 en 1933. (Jorge; 1975: 109)



CESP A

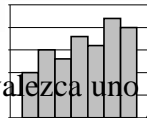
Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

Al igual que en otros países, en estas circunstancias, el Estado argentino debió echar mano a medidas intervencionistas, intentando regular la economía. Este será el signo de todos los gobiernos surgidos después del golpe militar del 6 de septiembre de 1930 que desplazó al gobierno democrático de Hipólito Yrigoyen.²

Como consecuencia del cambio que se produjo en el mercado internacional, la economía argentina comenzó a cerrarse sobre sí misma. Como consecuencia, se tornó necesario satisfacer las demandas del mercado interno, en un escenario favorable al surgimiento de determinadas actividades industriales. Se dio comienzo así, a un proceso de industrialización por sustitución de importaciones, dado que la producción argentina no abastecía el conjunto de requerimientos de su población. En una economía básicamente agroexportadora, las divisas que entraban por la venta de sus productos en el mercado externo, parte volvían a los diferentes mercados en la búsqueda de importaciones de diversa índole. Producido el crack de 1929, las divisas no llegaban en la misma magnitud que años atrás. Asistimos a un cambio cualitativo en la producción nacional. El sector productor de manufacturas, al impulso del mercado interno insatisfecho a causa de las limitaciones que presentaba el sector importador y el intercambio comercial entre los países en general, creció en forma sostenida en distintos rubros que hasta entonces sólo habían presentado tímidos destellos.

En este viraje hacia el mercado interno, los rieles y los caminos serían los artífices de un entramado que posibilitara la libre circulación de mercancías. Llegados a este punto debemos diferenciar, en el período que este estudio abarca, dos momentos: un primer momento en el cual el riel mantiene su preeminencia en el imaginario político y social, en tanto los caminos de tierra, mejorados o pavimentados cumplen la función de facilitar el arribo de las mercancías y los pasajeros a las estaciones de ferrocarril o a los puertos de salida de la producción. Y un segundo momento, en el cual ambos sistemas comparten espacios, sin que medie una preferencia gubernamental por alguno de los dos en particular. En medio de la guerra y la posguerra se asiste a una pérdida de significación del ferrocarril en cuanto a su rentabilidad, y a un crecimiento del sector

² Primer presidente argentino elegido por sufragio universal, que para 1930 cumplía su segundo mandato.



CESPA

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

automotor sin que prevalezca uno sobre otro en el diagrama del tránsito de pasajeros y de cargas. En todo caso las decisiones políticas referidas a esta cuestión están en relación directa con la particular coyuntura a la que se enfrentan y las limitaciones que se derivan de ella.

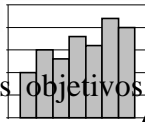
1. Caminos y rieles en el territorio argentino. Los años treinta comparten escenario.

El territorio argentino, atravesado por los rieles desde mediados del siglo XIX, no asistió por entonces a la construcción de un sistema vial de similar envergadura. La construcción de los ferrocarriles revolucionó los medios de transportes. Las nuevas vías marcharon paralelas, cuando no superpuestas, a los antiguos caminos. Donde los rieles no llegaron, la red caminera continuó cumpliendo las funciones que habían determinado su trazado.

En la segunda mitad del siglo XIX el Estado nacional invirtió en obras de puentes y caminos algo menos de 6 millones de pesos, cifra con la cual, que según calcula R. Ortiz “*ni siquiera se aproximaron al medio por ciento del total de los gastos del Estado*” (Ortiz; 1978:614) en el período.

Para la misma época se crearon distintas dependencias gubernamentales, entre ellas el Ministerio de Obras Públicas (1898) que condujo a la apertura de la Dirección General de Vías de Comunicación y Arquitectura. Una de sus agencias tenía como tarea la ejecución y reparación de caminos. Si bien el presupuesto asignado a estas áreas fue aumentando con el paso de los años, en el siglo XX con la incorporación del motor a explosión en el transporte terrestre, se impuso como necesidad el mejoramiento del sistema vial y por supuesto el aumento de los recursos asignados. La creciente importación de vehículos puso en evidencia la falta de puentes, alcantarillas y de todas aquellas obras que aligeraran los fangosos y precarios caminos existentes.

En la primera década del siglo, acompañando el ingreso de los primeros automóviles, surgieron asociaciones ligadas al nuevo transporte, como el Automóvil Club Argentino y el Touring Club Argentino, clubes que reunían a los amantes del automóvil, pero que



CESPA

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

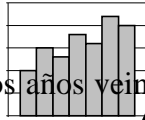
además tenían entre sus objetivos, asociacionistas, impulsar el desarrollo del sistema vial.³ A lo largo de esa década, el relevamiento de los caminos existentes en la Argentina e incluso, la construcción de determinados trazados, estuvo en manos de estas entidades.

A partir de los años veinte, en que las obras viales comenzaron a incorporarse como política pública, las asociaciones se retiraron de la construcción, continuando con la prédica y demanda en pro de contribuir al mejoramiento de los caminos, tarea para la cual convocaban a la sociedad civil. Por otro lado, no fue menos importante su accionar en la difusión del turismo y en la organización de eventos deportivos que tenían al automóvil como actor principal. A través de su actividad creciente ambas organizaciones impulsaron la adopción de una política nacional de vialidad y la sanción de una ley de caminos, mostrando el poder de presión de la sociedad civil, interesada en el mejoramiento de las comunicaciones en el territorio nacional, sobre el estado.

Mientras tanto y dado que el ferrocarril seguía siendo el principal medio de transporte del país, en la legislación reguladora del sistema a partir de 1907 se incluyó una cláusula que imponía el aporte de las empresas ferroviarias al armado de la infraestructura vial. El artículo 8^a de la Ley 5.315, conocida como Ley Mitre (por deberse a este diputado) establece: *“El importe del 3 % del producto líquido (aportado por los Ferrocarriles) será aplicado a la construcción y mantenimiento de los puentes y caminos ordinarios de los municipios o departamentos cruzados por la línea, en primer término de los caminos que conduzcan a las estaciones y en proporción a la extensión de vías en cada provincia.”*

Si tal como señaláramos, los aportes del presupuesto público a la inversión en “obras de puentes y caminos” eran escasos, no resulta demasiado errado considerar que, a partir de la sanción de la ley en 1907, los nuevos caminos (fueran mejorados, pavimentados o de tierra) realizados con los aportes de las compañías de trenes, no tuvieran otro destino que los trayectos que empalmaban o conducían a las estaciones de ferrocarril.

³ Para un estudio en profundidad sobre ambas asociaciones, ver Piglia, Melina (2014).



CESPA

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

Fue recién a partir de los años veinte que el Estado nacional comenzó a destinar sumas crecientes del presupuesto al desarrollo del sistema, cuestión que se continuó a lo largo de la década siguiente.

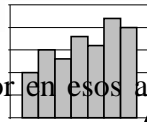
Sumas destinadas por el gobierno nacional al tendido del sistema vial (Cuadro I)

Años	Inversión en obras de puentes y caminos	Porcentaje
1920	3.325.155	0,68
1921	4.359.103	0,77
1922	6.215.315	0,98
1923	5.476.571	0,8
1924	8.091.813	1,2
1925	8.940.616	1,19
1926	9.688.589	1,2
1927	15.935.333	2
1928	16.606.247	2
1929	14.265.979	1,65
1930	18.174.339	2,11
1931	19.294.225	2,4
1932	23.014.981	2,74

Fuente: Revista de Ciencias Económicas. Año XXI. Noviembre 1933. N°148.

Es en la década del veinte cuando se registró un importante crecimiento del parque automotor. Hacia el comienzo de esos años se tomaba nota de un total de 15.979 vehículos importados entre automóviles y camiones (15.463 automóviles y 516 camiones), que hacia el final del decenio se elevaban a 90.396 unidades (68.859 automóviles y 21.537 camiones)⁴. La notable preeminencia de los automóviles por sobre los camiones era indicativa de la presencia vital del ferrocarril en el rubro cargas, cuyo tendido atravesaba las zonas de mayor dinamismo económico. Sin embargo, en términos de crecimiento absoluto el vehículo de carga superaba al automóvil. Mientras las importaciones de autos crecieron 4,5 veces, los camiones se multiplicaron casi 42 veces en siete años. En el transporte de mercancías intraurbano y en trayectos cortos, el camión avanzaba seguro postergando a los clásicos carros tirados por caballos, y si bien representaba una alternativa para los traslados de mercancías, la falta de infraestructura limitaba su desenvolvimiento.

⁴Citado por R. García Heras. p. 16.



CESPA

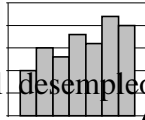
Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

El avance del automotor en esos años estuvo dado en buena medida por la incidencia cada vez más marcada de la economía norteamericana en el país, desde el fin de la Primera Guerra. Si la presencia británica se expresaba en ferrocarriles, la expansión estadounidense en América del Sur se hacía visible entre otras cosas por la difusión del moderno medio de transporte, al tiempo en que aumentaba la participación relativa del país del norte en el comercio argentino.⁵ Una variedad de factores hicieron posible esa evolución. Por un lado, la valorización del peso argentino en la segunda presidencia radical permitía acceder a bienes complejos desde el exterior, alimentando la tendencia consumista del mercado local, ávido de productos alternativos y novedosos, que el tradicional mercado británico no llegaba a satisfacer. No hay que olvidar que la insistencia de la política imperial en sostener la libra esterlina encareció sus exportaciones, por lo que más allá de los productos de los que tradicionalmente se abastecía el mercado argentino, no se veían beneficios en la ampliación de ese comercio. Pero por detrás quedaba claro que dos modelos de gestión, representados uno por la experiencia comercial inglesa ya consolidada y otro por la expansión de la empresa norteamericana a través del recurso a la inversión directa, disputaban el mercado argentino.

Esta evolución no pasó desapercibida para los círculos empresarios británicos ni para los representantes del gobierno inglés en el país. Las misiones comerciales, y el intento de restablecer las relaciones con este mercado encabezado por Lord D'Abernon, la Exposición de Artes e Industrias Británicas realizada en Buenos Aires a comienzos de la depresión con la presencia del príncipe de Gales, y el intento de comercializar automóviles de origen inglés, fueron muestras de esa preocupación y del interés por no ceder espacios en una sociedad cuya dirigencia insistía en las ventajas resultantes de “comprar a quien nos compra”.

Las repercusiones que la crisis mundial tuvo sobre la marcha de la economía nacional, llevó tanto al sector de los exportadores como a las autoridades gubernamentales a diseñar estrategias para ubicar los productos agropecuarios excedentes dentro del país, a

⁵ Entre 1913-27 el comercio con los Estados Unidos se duplicaba (creció en 118%) a expensas de la preeminencia británica que sólo logró un avance del 23% a lo largo de esos años (1913-27).



CESPA

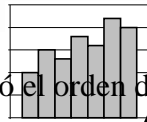
Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

la vez que aminorar el desempleo de mano de obra. La Sociedad Rural se mostró interesada en que sus cuotas de ganancia no descendieran y la producción del sector agropecuario contara no sólo con mercados, sino con la infraestructura necesaria para que los granos llegaran a los puertos. De allí que sus pedidos al gobierno se centraron tanto en la baja de los fletes del transporte ferroviario como en la construcción de caminos. La utilización de camiones que paulatinamente iban incorporándose al paisaje nacional, se fue constituyendo en un medio de transporte de carga alternativo al ferrocarril en circunstancias en que los vagones resultaban insuficientes para transportar el grano o la hacienda, o cuando el incremento en los precio de los fletes reducían en demasía las ganancias del sector.

El tema del desempleo era preocupante para los gobernantes. Por tanto, el impulso que se dio a las obras públicas, y entre ellas a los caminos, buscó tener bajo control la utilización de esa mano de obra excedentaria. Es por ello que resulta explicable el aumento en los presupuestos nacionales de los montos destinados a obras públicas y de vialidad, tradicionalmente grandes demandantes de mano de obra.

Otro motivo de interés para la dirigencia política por estos años, radicaba en cómo asegurar la provisión del servicio ferroviario que desde hacía más de cincuenta años venía garantizando el transporte de cargas, pasajeros, correspondencia, y todo lo requerido por las oficinas gubernamentales.

Por otra parte hay que tener en cuenta que si bien la crisis no ofreció oportunidades expansivas, hizo posible la puesta en marcha de acciones no toleradas en tiempos de auge. Cualquier cambio que afectara la primacía de la red ferroviaria o los intereses de las empresas en medio de la bonanza se podía postergar, alegando la falta de urgencia o la escasez de los recursos para su financiamiento. Por ello se venía dejando en manos de los ferrocarriles cierto poder de gestión de las obras viales, necesarias a criterio de las compañías. En el marco de la Ley Mitre, como mencionamos, esto redundaba en la consolidación y mejora de los caminos de acceso a las estaciones ferroviarias en detrimento de los caminos comunales o de las rutas alternativas ya existentes.



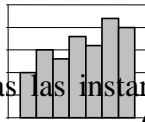
CESPA

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

La crisis de 1930 cambió el orden de cosas al punto tal que las compañías ferroviarias se mostraron dispuestas a abandonar el negocio a manos del estado argentino. Pocos años antes el Ferrocarril Sur mostraba todavía un gran optimismo con la introducción de locomotoras diesel para modernizar los servicios. Los efectos también llegaron al sector automotor. La importación de automóviles cayó, como consecuencia de las restricciones impuestas y de los controles de cambio, cuando paradójicamente el interés por la construcción del sistema carretero, por las razones que enunciamos más arriba, adquirió fuerte impulso.

En este sentido luego del primer golpe militar de junio de 1930, las autoridades del gobierno provisional desarrollaron una labor heterogénea e inorgánica respecto del sector de transportes: se carecía de un plan general de caminos y las distintas reparticiones nacionales y provinciales desempeñaban tareas viales sin la necesaria coordinación. (Piglia; 2014:143). El gobierno provisional del general Uriburu aprobó, en febrero de 1931, el convenio realizado entre los distribuidores de nafta y el Ministerio de Agricultura para el cobro de un sobreprecio de 2 centavos a la venta del combustible, el que ingresaba al Tesoro Nacional con el único destino de la construcción de carreteras. Estas sumas, más las establecidas en el Presupuesto Nacional y lo devengado por la Ley 5315, aseguraban un conjunto de recursos para continuar con las obras camineras que posibilitaran reducir el costo del transporte reclamado por los sectores de la producción, en particular por la Sociedad Rural.

Resulta paradójico desde lo político constatar, que los primeros años de la década del `30 ofrecieron el espacio para hacer que las discusiones informales se convirtieran en un debate institucionalizado de largo alcance. Decimos paradójico pues nos encontramos frente a un gobierno surgido tras un golpe de estado a un poder democráticamente elegido, que sin embargo retoma los proyectos de ley de la gestión desplazada. Más adelante y bajo la presidencia de Agustín P. Justo, el tema vial pareció tomar otro derrotero. En marzo de 1932 se creó la Dirección Nacional de Vialidad, que fundía en



CESPA

un solo organismo todas las instancias sobre caminos existentes hasta entonces.⁶ En octubre de ese año se sancionó la Ley Nacional de Vialidad como entidad autárquica, (Ley 11658) y a principios de 1933 se puso en funciones al Directorio de la Dirección Nacional de Vialidad, con representación entre los vocales, del sector privado (automóviles, ferrocarriles y Sociedad Rural) junto a los representantes del gobierno nacional.

Fue esta institución la que asumió la decisión de encarar un proyecto de red troncal de carreteras a lo largo y ancho del país, expresado por la misma Ley Nacional de Vialidad (Ley 11.658) en el año 1932.⁷

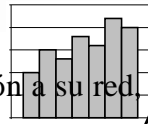
- **Evolución de la política de transportes y sus resultados. 1933-1943**

En medio de la crisis, los cruces de intereses se hicieron más marcados. Si bien se aceptaba que el ferrocarril era el eje sobre el que se había desarrollado el movimiento interno, también resultaba claro que la rigidez propia del sistema no permitía modificaciones de fondo, cuando las condiciones económicas lo requiriesen.

Teniendo en cuenta la extensión de este sistema, el argumento sostenido por quienes impulsaban el uso del automotor, se centraba en reconocer que no era más que un medio auxiliar del ferrocarril y no representaba una competencia digna de tener en cuenta frente a la magnitud del riel. De este punto de vista participaban incluso los círculos de productores e importadores de automóviles que tenían una idea clara de la calidad y la dimensión del territorio al que se enfrentaban. De allí que no se pensara en sustituir ramales ferroviarios por caminos o rutas, ni mucho menos apuntar a la transformación integral del sistema de circulación de pasajeros y carga, aunque sí en cambio se sostenía la necesidad de modernizarlo, teniendo en cuenta entre otros el sistema brasileño e incluso el avance del Uruguay que contaba con un número de coches

⁶ El nuevo organismo reunía a las anteriores Dirección General de Puentes y Caminos, el Directorio Central de Puentes Camineros y la Dirección Contabilidad de Fondos de Vialidad de la Ley Mitre (Ley 5315/1907, sobre caminos de acceso a las estaciones ferroviarias). (Piglia; 2014)

⁷ De aquí en más, DNV para designar a la Dirección Nacional de Vialidad.



CESPA

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

diesel, que en proporción a su red, superaba al poco dinámico cuadro presentado por la Argentina.⁸

La situación del sector ferroviario frente a la retracción de la demanda internacional era complicada. La administración de Ferrocarriles del Estado encaraba un proceso de control del déficit, ajustando los gastos a la caída del producto. Los recortes presupuestarios se incrementaron hasta 1933 en que “*se constata una evolución favorable en los productos, obteniéndose un aumento que sobrepasa del millón y medio a pesar de lo cual, los gastos hechos para efectuar los servicios desandados por un tráfico que ha rendido esa mayor suma son inferiores a los del año anterior.*”⁹ Coincidiendo con esta postura las compañías privadas tomaban medidas que afectaban la continuidad del sistema y del empleo “*suprimiendo trenes y cancelando servicios que en verdad resultarán innecesarios por la inexistencia de tráfico*”¹⁰ mientras al mismo tiempo llevaban adelante reducciones en los sueldos del personal.

Esta situación deficitaria de las compañías ferroviarias constituyó una manifestación reiterada por parte de las empresas británicas, que propusieron la adopción de medidas de regulación como salida a la crisis del sector del transporte. El resultado de las gestiones que encararon fue a dar en la creación de un ente organizador y regulador, la Comisión Ferroviaria de Buenos Aires “Pro sanción de la Ley de Coordinación de transportes.” De este reclamo también participaron los gremios en apoyo de las empresas ferroviarias, sosteniendo que aunque no se oponían a los caminos exigían que “*sea regulado por el estado y esté en relación con las necesidades reales del intercambio*” como garantía de reaseguro de las fuentes de trabajo.¹¹

➤ La Corporación del Transporte

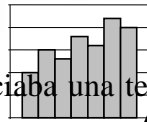
Según argüían las empresas británicas, más allá de la crisis, la baja en el número de usuarios se explicaba “por la desleal competencia instalada por el transporte automotor totalmente desregulado y libre de la presión del estado”. Advertían que desde el inicio

⁸ Boletín MOP 1935, nro. 19:1042

⁹ Boletín MOP 1934, Febrero, p.103

¹⁰ Boletín MOP 1935, nro.14:28

¹¹ Boletín MOP, 1935;nro.14: 28



CESPA

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

de la década se evidenciaba una tendencia a la pérdida de pasajeros que en sólo cinco años, en el pico de la depresión, representaba una merma de casi el 20%. De allí que centraran su reclamo en la organización de un ente coordinador del transporte. El organismo que finalmente se creó en 1936, la Corporación del Transporte, tuvo carácter de un ente mixto, que contemplaba a todas las empresas inglesas de transporte (ferrocarriles, tranvías y subte) y al Estado. Su función residía en “*coordinar y racionalizar el transporte de pasajeros comprendiendo la colaboración con el tráfico urbano de los ferrocarriles (...) mantener ese servicio público en el grado que lo exijan las necesidades y el progreso de la ciudad.*”¹²

La puesta en funcionamiento de la Corporación de Transporte, fue acompañada con la sanción de la ley 12.346 que instauró la Comisión Nacional de Coordinación de Transporte. A partir de estos dos organismos, las compañías británicas lograron conservar su injerencia en las decisiones relacionadas con políticas referidas al sector en general. La mencionada ley otorgaba el contralor de todo el tráfico terrestre y fluvial, urbano y nacional, a las empresas ferroviarias.¹³

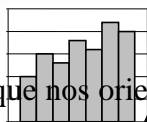
La resistencia a la sanción de esta ley durante el debate parlamentario, provino del diputado por la Unión Cívica Radical, Atanasio Eguiguren. Su principal señalamiento residía en que no se estaba frente a una ley de coordinación de transportes, “sino simplemente una ley de encadenamiento de los otros sistemas de transportes al sistema ferroviario”.¹⁴ Eguiguren hizo un llamado de atención, sobre la rapidez con que las compañías inglesas de ferrocarril, comenzaron a “agitar este asunto de la coordinación del transporte” ni bien se sancionó la Ley de Vialidad y se comenzó a poner en marcha la construcción de rutas y caminos.¹⁵

¹² Boletín MOP. Año 1938. Nro. 41, pp.587-588

¹³ La Comisión estará compuesta por 7 miembros: un presidente de origen argentino, nombrado por el P.E. con acuerdo del Senado (único cargo rentado), con una duración en el cargo de 4 años, pudiendo ser reelegido; el presidente de la DNV; el Administrados General de los Ferrocarriles del Estado; el Prefecto General de Puertos; el Director General de los Ferrocarriles de la Nación; un representante de las empresas ferroviarias y un representante de las empresas de transporte automotor.

¹⁴ Hechos e Ideas. Enero –febrero 1937.

¹⁵ Hechos e Ideas, (1937:86)



CESPA

Veamos algunas cifras que nos orientarán respecto de la situación del sector ferroviario. En el siguiente cuadro se explicita la evolución del tráfico de cargas y de pasajeros tanto en trenes del sector privado como del público.

Centro de Estudios de la Situación y Perspectivas de la Argentina

Tráfico de Cargas en Ferrocarriles (Cuadro II)

Años	Toneladas (Miles)	Entradas por carga (Millones \$m/n)	Entradas por Ton/KM (Centavos \$m/n)
1927	53.848	454.068	3,43
1928	52.510	461.666	3,39
1929	51.514	453.529	3,20
1930	42.485	372.007	3,20
1931	44.978	375.184	3,16
1932	39.935	331.107	3,14
1933	38.793	314.139	3,11
1934	31.640	344.127	3,09
1935	44.449	353.148	3,03

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Boletín del MOP. Año 1937. Nro.32, p.736

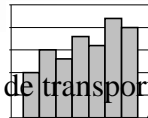
Tráfico de Pasajeros en los Ferrocarriles (Cuadro III)

	Pasajeros (miles)	Entradas por pasajeros (Miles \$m/n)	Producto por Pas/Km (centavos \$m/n)
1927	150.303	127.089	3,16
1928	159.220	130.559	3,11
1929	166.797	129.257	2,95
1930	170.053	123.893	2,84
1931	160.571	109.518	2,70
1932	149.211	96.486	2,59
1933	139.944	89.404	2,55
1934	138.497	91.932	2,53
1935	136.150	90.729	2,49

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Boletín del MOP. Año 1937. Nro.32, p.736

En una primera lectura los números llevarían a sostener el argumento de las compañías de ferrocarril, pero teniendo en cuenta la incidencia de las cargas sobre los ingresos generales, los reclamos del sector pierden sustentación.

Por su parte, los argumentos a favor de la mayor expansión del automóvil, sostenidos tanto por funcionarios públicos como por los empresarios del sector, se basaban en la importancia de ofrecer a los usuarios la libertad de elección y de conformar la



CESPA

alternativa de un medio de transporte individual y privado, confortable, para los sectores más acomodados.

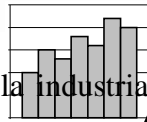
Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

➤ **Integración territorial y desarrollo de los sistemas de transporte.**

Más allá de la posibilidad que se brindaba a la sociedad de poder elegir entre diferentes medios de transporte, los funcionarios gubernamentales resaltaban la necesidad de mejorar las rutas y caminos existentes y trazar nuevos circuitos. En este sentido, las argumentaciones oficiales y privadas más elaboradas, apuntaban al objetivo de lograr una mayor integración territorial, cuestión que los ferrocarriles, en particular, los pertenecientes a empresas extranjeras, habían dejado de lado, anclados en la zona pampeana habida cuenta de las ventajas económicas que brindaba.¹⁶ Al exponer el objetivo de lograr una integración efectiva del territorio, de por sí compleja y costosa por la extensión, las autoridades esgrimían como fundamento la necesidad de contactar a las comunidades marginales con los centros más dinámicos, de modo de lograr una mayor integración cultural y fundamentalmente política. Estos argumentos, esbozados en medio de una depresión y del quiebre de un modelo sostenido por décadas, no eran más que retóricos. En todo caso, en la práctica, se imponía la puesta en marcha de un programa postergado de construcción de caminos que sirviera para dinamizar la actividad interna, hasta tanto se encontrara una salida a la situación imperante o se definieran las líneas de un programa económico determinado

En esa línea el problema se explicaba en los siguientes términos. Si el orden, entendido como el destino agroexportador del país, volvía a implantarse, los caminos servirían de complemento al transporte ferroviario; pero de no ser así, en la coyuntura proveerían un paliativo aceptable a la caída del empleo en el sector primario y en los servicios, y dejarían abierto para el futuro, una serie de avances en el ámbito de la infraestructura vial.

¹⁶ Región pampeana es la comprendida por las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos, La Pampa y San Luis. La fertilidad de sus tierras la convierte en la zona agrícola y ganadera por excelencia. Al ser una llanura sin árboles, en ella crecen especialmente cereales y oleaginosas. La economía agrícola se basa en el cultivo del trigo, maíz, lino, avena, cebada, centeno y girasol, además de la explotación de la papa. También se desarrolla en la región actividad ganadera (bovino y ovino).



CESPA

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

Los sectores ligados a la industria automotriz describían que la realidad caminera de otros países desplegaba un sistema de rutas pavimentadas que era necesario emular en el país como reaseguro a la circulación permanente. Pasados los años y con varios proyectos en marcha la realidad argentina, siendo alentadora, estaba muy lejos del ideal de referencia. De los 65.194km tendidos en el decenio 1933-1943, el 77,6% es decir más de 50 mil km eran caminos de tierra, un 18% de mejorados y sólo el 4,4% (alrededor de 2.900km) podían considerarse avanzados de construcción superior (pavimentados o de hormigón). Estos últimos, sin dudas los de mejor transitabilidad, se concentraban en los ámbitos de mayor desarrollo de los centros exportadores: Buenos Aires – La Plata; Buenos Aires - Bahía Blanca; y Rosario – Santa Fe.

La ruta que unía Buenos Aires con San Luis y Mendoza, remataba el panorama de las rutas pavimentadas. Este último caso hacía referencia al tendido de un corredor hacia el Pacífico y a la integración de la economía vitivinícola con los mercados masivos de consumo.

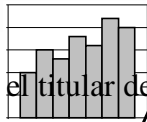
En todos los casos este desarrollo implicaba la realización de caminos que encauzaran el tráfico desde el interior de las provincias hacia las rutas principales. En los casos en que entraban en juego los accesos a puertos el tendido vial debía completarse con mejoras en el sistema portuario. En este aspecto se realizaron avances importantes para la época.¹⁷

En cuanto a la construcción de algunas rutas, entraron en colisión la lógica de “producción y bajo costo”, sostenida por sectores de la DNV con la de “ocio y turismo” sustentada por las Asociaciones que agrupaban a los amantes del automóvil.¹⁸

Las obras de vialidad convocaron el interés y la disputa de los gobernadores de provincia por conseguir el apoyo material del estado nacional para sus jurisdicciones.

¹⁷ En las provincias litorales la presencia del transporte automotor obligó a echar mano de servicios alternativos y complementarios como por ejemplo la puesta en marcha de sistemas de cruce en balsas para acelerar el tránsito entre las ciudades ribereñas del Paraná sustentado en la intención de profundizar la integración regional.

¹⁸ Esta discusión estuvo presente en la construcción del tramo Buenos Aires-Mar del Plata. El ACA, siguiendo el ejemplo norteamericano, apuntaba a que se debía contemplar un fin mundano y consumista que favoreciera la industria del turismo. Sectores de la DNV sostenían que debía atravesar zonas productivas a fin de posibilitar el traslado de la producción.



CESPA

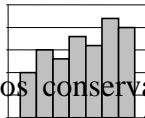
Un artículo firmado por el titular del ejecutivo de la provincia cordillerana de Mendoza, señalaba las ventajas que se desprenderían del fomento del turismo, y reclamaba del estado nacional la ayuda necesaria para crear la infraestructura hotelera que complementara el desarrollo vial que estaba en marcha.

La presencia de un equipo de técnicos y profesionales fue el rasgo que marcó el accionar del Ministerio de Obras Públicas en estos años. A la gestión del salteño Manuel Alvarado al frente de ese Ministerio, en conjunción con la del ingeniero Justiniano Allende Posse en la DNV, se debe la elaboración del plan orgánico de vialidad, que rigió los trabajos hasta por lo menos 1943.¹⁹ Conforme a lo establecido por la ley de Vialidad (11.658/1932) el mayor esfuerzo se concentró en el tendido de la red nacional de carreteras y en la ayuda a los gobiernos provinciales. La celeridad del accionar de la DNV, creada bajo la gestión de Alvarado, estuvo directamente vinculada con las posibilidades brindadas por los recursos que la Ley de Vialidad preveía, y se tradujo en el tendido de caminos que en muchos casos eran alternativos a los trazados existentes, a los que superaban en calidad y aprovechamiento de los terrenos más adecuados conforme a los estudios previos y a los fines que se esperaba lograr.²⁰

Los datos confirman que entre 1933-1939 el promedio anual de caminos construidos fue de 4.925 km por año, para crecer entre 1940-1943 a 7.679 km por año, de lo que resulta una extensión total de rumbos abiertos de 65.194 km en una década. Resalta así que durante la primera mitad de los años treinta se construyó anualmente una extensión vial equiparable al total existente al poner en marcha el Plan de Vialidad Nacional. En

¹⁹ Manuel Alvarado (1882-1953), fue Ministro de Obras Públicas de Agustín P. Justo (1932-36) y de Roberto M. Ortiz entre 1938-1940. Acompañado entre 1932 y 1939 por Allende Posse en la DNV. Para un estudio de la burocracia técnica de ingenieros en la DNV en estos años, ver Anahí Ballent (2008: 827-847).

²⁰ Boletín MOP Año 1935. Nro.13 A modo de síntesis de las diferentes posturas existentes referidas a que estrategia utilizar en el diseño del sistema vial, el Ministro de Obras Públicas Manuel Alvarado al reseñar el programa en marcha sintetizaba: "El trabajo abarca el panorama total de la Nación y a su conjuro, con Misiones y el Chaco se abren las selvas para ofrecer al turismo las sugerencias de su misterio y a la actividad privada fuentes de riqueza potencial ingente; en las provincias del norte y del litoral se alisan extensiones enormes de viejas carreteras para que los vehículos de tracción mecánica o a sangre secunden la infatigable brega de los obreros agrarios; en el centro y en la región andina las serranías pierden su hosquedad, exhibiendo las bellezas que las caracterizan; la pampa bonaerense parece sometida a la dirección de rutas interminables que dividen la propiedad e intensifican su producción y los lagos cordilleranos se aproximan a los ojos ávidos de beber los encantos de su majestuosa naturaleza." Boletín MOP Año 1937. Nro. 29, p. 5.



CESPA

conclusión, los gobiernos conservadores gestionaron una red vial que multiplicó por quince lo existente a comienzos de los '30.²¹

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

Por el lado del *sistema ferroviario*, a partir de la mencionada caída de la rentabilidad y las propuestas de algunas de las compañías privadas hacia el gobierno, arribaron a un acuerdo. En 1939 el gobierno nacional tomó empréstitos para financiar la compra de los ferrocarriles Central- Córdoba y Trasandino, por 152,4 millones de pesos m/n y 17,8 millones de pesos m/n respectivamente y se realizó el traspaso al orden nacional del Tranvía a Vapor de Rafaela. Se comenzaba un proceso de traspaso de los ferrocarriles a la órbita estatal que tendría su máxima expresión hacia fines de la década del cuarenta.

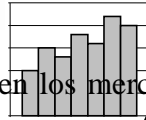
En el ámbito de los ferrocarriles estatales, en 1941 se firmó un convenio con Bolivia para la construcción de la línea Yacuiba-Santa Cruz de la Sierra- Sucre. Este trayecto permitiría unir los ferrocarriles estatales argentinos con los de la vecina nación, enlazando la línea argentina de Formosa a Embarcación (Salta) con Santa Cruz de la Sierra y Sucre (Bolivia), permitiendo poner en contacto las producciones de ambas regiones y posibilitando la salida del petróleo boliviano hacia los mercados argentinos y de ultramar, así como buena parte de la producción boliviana por el puerto de Embarcación.²²

En el contexto del mundo en guerra los estudios sobre los pasos fronterizos adquirieron relevancia. Se debe sumar al mencionado, el paso trasandino por Mendoza y la lenta continuación del ferrocarril que desde Salta tendría como destino final Antofagasta, al norte de Chile. Estas acciones desarrolladas por Ferrocarriles Estatales, se articularon con las necesidades de la defensa del territorio nacional.

No obstante, tampoco se podía dejar de lado en el cuadro de restricción comercial imperante, el intensificar el comercio exterior para ubicar los saldos exportables del sector agrícola a la vez que abastecer los faltantes del mercado interno. El hecho de profundizar los intercambios comerciales con los países limítrofes, paliaba en parte las

²¹ Elaborado en base a datos brindados por García Heras (1985: 69-71).

²² Este ferrocarril sería financiado por el gobierno argentino con la garantía de la producción petrolífera de los Yacimientos Bolivianos situados en la zona de influencia de la línea.



CESPA

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

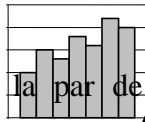
limitaciones generadas en los mercados europeos tradicionales, y permitía también dar respuesta a los reiterados reclamos de las provincias fronterizas. Así observamos que el pavimento hasta Mendoza quedó prácticamente terminado, en tanto se avanzaba con el mejorado de la ruta hacia el lado chileno. En similar situación se encontraba el camino hacia la frontera boliviana, mientras se avanzaba en los trayectos que unían el noreste argentino con las vecinas repúblicas de Paraguay y Brasil.

Ya hacia fines de la década de estudio se observa entre las empresas ferroviarias que permanecen en la órbita privada, una pérdida de injerencia en el campo de la vialidad, que según su propia apreciación era resultado de la situación crítica en la que se encontraban. De modo que las compañías ferroviarias que antes de la sanción de la Ley de Vialidad cubrían más del 50% de los caminos construidos, no llegaban al 10% en los años cuarenta.

El vicepresidente Castillo en ejercicio del Poder Ejecutivo, en su mensaje inaugural de las sesiones parlamentarias del año 1942 señalaba la necesidad de continuar con el desarrollo de las obras públicas. En ese cuadro se ubicaban tanto a vialidad como al sistema ferroviario privado y público.

En el mismo mensaje se llamaba a los ferrocarriles privados a cumplir con los compromisos asumidos. En el marco de las medidas para compensar las pérdidas de rentabilidad, éstos habían obtenido autorización para incorporar un servicio combinado entre los transportes ferroviarios y carreteros, llamado de “puerta a puerta”. Habiendo logrado la concesión pedida, según las expresiones del presidente no habían avanzado en el desarrollo del sistema.

Para 1942 el gobierno había entrado en una virtual “economía de guerra”, fruto de la situación internacional. Del mismo modo en que se restringía el funcionamiento del transporte automotor y ferroviario, se limitaban importaciones. Para los ferrocarriles se abría un nuevo tema crítico, el del combustible, cuyo tradicional abastecedor había sido Inglaterra. En medio de la guerra se buscaron proveedores de la región (Perú, Venezuela y luego Chile), y ante las dificultades las distintas líneas ferroviarias apelaron a la reducción de los recorridos y de las velocidades de los trenes. Es así que el tráfico de



pasajeros disminuyó a la par de la reducción del trayecto (kilometraje) recorrido semanalmente por los trenes.

CESPA

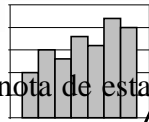
Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

En el **Plan de Trabajos Públicos** para 1942, observamos que para los Ferrocarriles del Estado se proyectaron diversas mejoras en las vías, instalaciones fijas y equipos, así como también la prosecución de algunas construcciones, por un total de \$30.000.000 m/n. En el Plan General de Caminos se dio preferencia a la realización de las carreteras que integraron el Sistema Panamericano, que unían la capital argentina con las de los países limítrofes.

➤ Fuentes de financiación del sistema vial

De acuerdo a los datos existentes, entre 1933-1943, en promedio, el 20% del tendido vial fue el resultado de la aplicación de la Ley 5315; un 43% resultaba de la coparticipación nación – provincias y el restante 37% correspondía a obras federales. Por tanto, el principal motor de las inversiones en el sector vial fue el Estado Nacional que participaba en más del 70% de las obras, a partir de los instrumentos previstos por la Ley de Vialidad. A los fondos provenientes de la venta de nafta que regían a nivel nacional desde 1931, se sumaban los montos provistos por la aplicación de multas de incumplimiento de los contratos de vialidad, las donaciones de distinto tipo, y el resultante de la tasa por contribución al mejoramiento de la tierra rural en los territorios nacionales. A todos estos ingresos se sumaban las cifras previstas como aportes del tesoro nacional vía presupuesto, que siempre serían superiores a los \$ m/n10.000.000 anuales, a lo que debían agregarse los ingresos provenientes de títulos emitidos para financiar las obras y sumas percibidas en concepto de intereses sobre títulos en poder de la administración pública.

Esta situación se contraponía al panorama pintado por los productores y círculos del sector automotor que señalaban la pobre acción estatal, que entre 1858 y 1931 sólo había destinado a la construcción de puentes y carreteras la suma de \$m/n 275.000.000, mientras había extraído del sector, según sus dichos, desde 1908, recursos equivalentes a \$m/n575.000.000 en concepto de derechos aduaneros y pago de patentes, desviados hacia fines que no redundaban en un impulso hacia la nueva actividad. La acción



CESPA

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

gubernamental tomaba nota de estas críticas y en relación a las condiciones imperantes encaraba un plan de construcciones y mejoras que significaba una creciente asignación de recursos presupuestados cada año.

Financiación de las obras viales. (Cuadro IV)

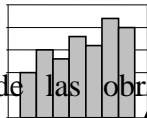
Años	MONTOS ASIGNADOS POR LEY NACIONAL 11658			
	TOTAL	CONSTRUCCION		
		Red Nacional	Ayuda Federal	Mejoramiento de la red nacional
1933	----	11.300.607	725.627	----
1934	----	13.452.267	4.626.137	----
1935	----	30.598.932	8.775.264	----
1936	70.043.251	43.011.596	13.294.255	973.376
1937	67.130.051	34.837.283	18.004.234	418.474
1938	79.029.128	44.512.025	18.933.172	448.967
1939	67.501.964	37.085.714	13.240.150	276.174
1940	76.948.082	32.856.351	22.417.295	191.995
1941	90.497.797	41.481.779	23.529.049	59515
1942	82.373.238	37.485.414	17.481.756	39007
1943	73.174.371	30.532.486	14.124.890	16399

Fuente: Elaboración propia. Memorias del MOP.

De los ingresos generales imputados a la Ley 11.658 (Ley de Vialidad) en cuyo contexto se planearon 190 obras de distinta envergadura a realizarse a partir de 1933, en promedio el 74% se derivó a la construcción de la red nacional y de los caminos provinciales que empalmaban con ella, asignando al primer ítem el 70% de los fondos (lo que marca claramente la prioridad) en tanto el 28% se asignó a las obras a realizar en las provincias y los territorios nacionales.

De modo que sobre el fin de la gestión de Agustín P. Justo, se remataba una de las obras previstas en el Plan Quinquenal de Obras Viales, la ruta de más de 700 km, que unía Buenos Aires con la capital de la mediterránea provincia de Córdoba, pasando por la ciudad de Rosario en la provincia de Santa Fe.²³ El inicio de la construcción del primer tramo pavimentado que unía las localidades de Buenos Aires y Rosario, marcaba el

²³ “Este camino apenas si representa una de las múltiples obras viales que se ejecutan en el país, dentro del *Plan Quinquenal* (subrayado nuestro) de trescientos millones de pesos aprobados por el Poder ejecutivo.” Boletín de MOP Año 1937, Nro. 29, p.6



CESPA

auspicioso comienzo de las obras de la carretera panamericana, proyecto cuya realización habían celebrado los representantes de las repúblicas de América en la última Conferencia Interamericana realizada en Buenos Aires unos meses antes.²⁴

En el mes de abril de 1937, un mes después de inaugurado el tramo inicial, se concluía el siguiente tramo, “el camino de Buenos Aires a Córdoba (que) señala por así decir, la realización de la obra vial de mayor importancia cumplida en nuestro país” y se resaltaba el hecho de “*que más de quinientos automóviles llegaran a Córdoba en larga caravana siguiendo al automóvil del General Justo que inauguró la obra y en que los coches fueron a una velocidad media de ciento treinta kilómetros por hora,*(subrayado nuestro) permite apreciar la corrección del trazado, la solidez del camino y su enorme capacidad portante, resistencia y condiciones de seguridad.”²⁵

Si bien se mantuvo constante la relación porcentual entre el total asignado a la ley 11.658 y el rubro “Construcción”, la caída de casi el 20% al finalizar la década debió explicarse por factores tales como la retracción económica al comienzo de un nuevo conflicto mundial, y las dificultades de provisión de los materiales básicos para la continuidad de las obras.²⁶ El estado nacional debió flexibilizar el régimen de licitaciones y reducir las restricciones a las importaciones para sostener el ritmo de la construcción.

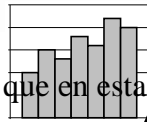
El ente gubernamental, como pudimos observar, si bien estableció prioridades en el diseño del sistema de transportes, se manejó con una visión global del problema que excedía el interés de los ferrocarriles.

2. “Caminos en camino”. En los años cuarenta se continúa la red vial y el transporte ferroviario se estatiza.

²⁴ Conferencia Interamericana de Consolidación de La Paz realizada en Buenos Aires en diciembre de 1936. Entre el 6 de mayo y el 30 de junio de 1937 se realizó el III Congreso Argentino de Vialidad donde el Ministro de Obras Públicas expuso en detalle el proyecto de la carretera panamericana.

²⁵ Boletín de MOP Año 1937, Nro. 29, p.5

²⁶ Desde principios de siglo, en el país se venía desarrollando una importante industria cementera. No obstante, su producción no garantizaba por esos años el abastecimiento necesario para la realización de obras públicas encaradas por el Estado y la pavimentación de caminos previstos en los planes anuales del MOP.



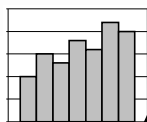
CESPA

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

La economía argentina, que en esta nueva década tuvo que adaptarse a una situación de conflicto bélico, presentaba diferencias considerables respecto de los inicios de la década anterior. Había cambiado la estructura de la producción, las economías regionales se habían desarrollado, el crecimiento del sector industrial cobraba una importancia que toda política estatal se veía en la obligación de tomar en consideración, en tanto el consumo de la ciudad de Buenos Aires crecía en forma diversificada. No obstante haberse registrado un estancamiento de la producción agraria tradicional a fines de la década anterior, elemento fundamental del rubro cargas en la contabilidad ferroviaria, otras producciones regionales habían crecido (las frutas en la región del norte patagónico, el algodón en las provincias del norte, Chaco y Formosa, producción cárnica en la región central, entre otras). Ante estas modificaciones el Estado debía dar respuesta, reestructurando el sistema de transporte en general.

En el campo de la vialidad, los años cuarenta significaron una continuidad respecto de la década anterior, en cuanto a la política gubernamental de dotar al país de la infraestructura caminera necesaria. El tendido de las vías férreas se hallaba prácticamente detenido teniendo en cuenta las dificultades a las que se enfrentaban las empresas, en la búsqueda de capitales en las plazas europeas, sumado a la propia dinámica del sector. Por tanto, los movimientos que se registraron en el sector ferroviario, en el privado en particular, se limitaron al mantenimiento de las vías y del material rodante, más que a la extensión de nuevas líneas o la adquisición de nuevos insumos en el exterior. Los Ferrocarriles del Estado mostraron mayor dinamismo en la continuidad de algunas obras, como veremos. Esta situación presentó modificaciones, que consideraremos en el período de gobierno peronista.

En agosto de 1944, al cumplirse el primer año del Gobierno Provisional (que destituyó al presidente Castillo), se crea el Consejo Nacional de Posguerra, antecedente más inmediato del Plan de Realizaciones de 1947-1951. Entre las distintas comisiones que se conforman a fin de realizar estudios sobre distintos sectores, la dedicada a **Trabajos Públicos**, pone especial énfasis en “Vías de comunicación, elementos de Transporte y su coordinación”. Estos estudios serán recuperados en la tarea de confección del citado Plan de Realizaciones, más conocido como Primer Plan Quinquenal.



CESPA

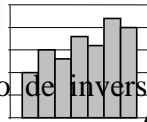
Tal como se había instituido como norma, el Ministerio de Obras Públicas venía desarrollando desde los años treinta la elaboración de Planes de Trabajos en los cuales se abarcaban las tareas a acometer por las distintas reparticiones estableciendo el origen de las partidas que se utilizarían para esos fines y la asignación correspondiente.²⁷

En el **Plan de Trabajos** para el año 1945, el total destinado a los Ferrocarriles del Estado fue de 28 millones de pesos m/n, no mucho menos de lo destinado años atrás. Los más altos porcentajes se asignaron a la continuación del ferrocarril de Salta a Socompa, la reconstrucción del Trasandino Argentino y la línea de Ingeniero Jacobacci a Esquel. Se continuó el refuerzo de los pasos fronterizos, que comunican con Chile, uno en el norte y el otro en la región media oeste. Por el sur, la línea a Esquel cumplía la función de incorporar las provincias que atravesaba al circuito comercial interno. Así también se destinaron recursos (una tercera parte del total) para el mejoramiento y balastaje de vías, instalaciones fijas, coches motores, material rodante, de tracción y metálico de vías, a lo que se agregó la construcción de viviendas para empleados y obreros.

Cuando se da a conocer el Primer Plan Quinquenal (1946), en el capítulo en el que se realiza un resumen estimativo de los importes a gastar “para iniciar la organización de servicios y financiar las inversiones reproductivas”, si bien no se hallan desglosados, podemos inferir entre otros aspectos, que los mayores montos estaban destinados, desde el inicio, a Energía y obras de infraestructura, o como se denomina en el Plan, “Trabajos públicos y Transportes”. El total consignado es de 5.965 millones de pesos.²⁸ Al leer detalladamente el capítulo X, “Trabajos Públicos y Transportes” se concluye que el monto total es de \$3.510 millones m/n.

²⁷ El año 1944 es el último año en que se publican las Memorias del mencionado Ministerio. Para los años siguientes contamos con Boletines mensuales cuya información es más sucinta, sin el nivel de detalle propio de las Memorias.

²⁸ Gómez, Teresita (1997: 175)



CESPA

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

Observando el conjunto de inversiones a acometer, las sumas asignadas a las obras viales, son las que permitirán continuar con el ritmo de construcción de los años anteriores, en un intento de responder a las nuevas necesidades que presentaba la economía. Por tanto, se propone “integrar, ampliar y dotar al país de los elementos básicos para extender al máximo las redes de transporte, tanto en lo que se refiere a las obras viales, como a los ferrocarriles y transportes fluviales”.²⁹

En cuanto a las fuentes de financiamiento, los fondos provendrían de los recursos especiales que para cada caso establezcan las leyes, y en caso de fuerza mayor (ej.: baja en la comercialización de las cosechas) se seguiría la reglamentación del Banco Central por lo que se recurriría a la emisión de títulos de la deuda pública en los montos estimados por el Poder Ejecutivo. Estas modificaciones serían informadas al Congreso, dando cuenta del destino de las acciones proyectadas.

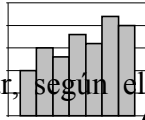
Dentro del Primer Plan Quinquenal, los recursos que se le asignan anualmente al Plan Vial en el período 1947-1951, son los siguientes:

Propuestas Plan Vial 1947-1951 (Cuadro V)

	Obras básicas (calzada de tierra)		Obra básica y Pavimento		Pavimento sobre Obra básica existente	
	Extensión	Inversión Estimada (Millones de \$ m/n)	Extensión	Inversión Estimada (Millones de \$ m/n)	Extensión	Inversión Estimada (Millones de \$ m/n)
1947	640 km	\$21,2	520 km	\$ 46,4	500 km	\$ 31
1948	740 km	\$25	506 km	\$ 54,1	590 km	\$ 36,4
1949	700 km	\$23,6	510 km	\$ 46,3	530 km	\$ 33,1
1950	680 km	\$22,8	538 km	\$ 47,7	480 km	\$ 30
1951	690 km	\$23,4	506 km	\$ 44,5	530 km	\$ 34.5
Total	3.450 km	\$ 116	2.580 km	\$ 230	2.630 km	\$ 165

*Para 215 Puentes entre 50 a 400 metros se asignan 44 millones de pesos m/n.

²⁹ 59 HCSN. Reunión, pp.184.



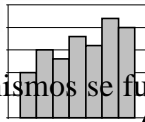
CESPA

Las finalidades a lograr, según el documento citado eran “*unir los grandes centros urbanos con las regiones más apartadas del país; organizar fuentes permanentes de trabajo; propender y facilitar el desarrollo del comercio y la industria*”. La construcción de nuevas rutas, en la región mesopotámica y en la patagónica, cubría en parte los objetivos fijados (tal como se puede observar en el anexo), no así si consideramos las extensiones previstas.

Si comparamos lo aquí establecido con la extensión que el sistema vial adquirió bajo los gobiernos de la Concordancia, las construcciones proyectadas por el gobierno peronista en este Primer Plan Quinquenal, son significativamente menores. Sin embargo debemos tomar en consideración, al momento de realizar cualquier tipo de comparación, los siguientes aspectos. En primer lugar, en tanto en el primer caso nos encontramos frente a las “construcciones efectivamente realizadas” por el Ministerio de Obras Públicas nacional, donde constan los caminos realizados en el ámbito de las provincias y de la Nación, lo propuesto en el Primer Plan Quinquenal, si bien es de alcance nacional, son números parciales que deben ser complementados con los datos aportados por los Planes Provinciales.³⁰ Dentro de la planificación adoptada como instrumento de política económica, cada provincia elaboraba sus propios Planes Viales de acuerdo a los requerimientos de su estructura productiva, teniendo como marco de referencia la propuesta planificadora nacional. Por otra parte, no podemos dejar de señalar que del total propuesto en el Plan Quinquenal, más de la mitad lo constituirán caminos pavimentados, muchos de los cuales, sin dudas, fueron trazados en el período anteriormente considerado.

Por el lado de las inversiones en los sistemas de transportes, es posible seguir la evolución de las mismas en el cuadro VI. Allí se da cuenta de lo destinado por el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Transporte, cuando corresponde, a la expansión del sistema vial y al mejoramiento y mantenimiento del sistema ferroviario. Estos datos permiten tener una idea aproximada de los montos de las inversiones

³⁰ Muestra de ello es lo proyectado en el **Plan General de Trabajos Públicos de la Provincia de Buenos Aires, Trienio 1947-1948-1949**, en el que se destina a la realización de caminos de distinto tipo la suma de \$322.710.000m/n, asignando una tercera parte a la pavimentación de caminos.



CESPA

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

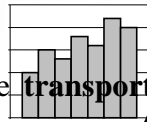
realizadas, ya que los mismos se fueron reajustando de acuerdo a los requerimientos de los organismos particulares o a las variaciones de precios, aspecto este último señalado en las intervenciones oficiales.

En cuanto al rubro empleo, señalamos con anterioridad que la realización de obras viales es un medio de absorber la mano de obra desocupada. Las obras desarrolladas en estos años cumplieron ese cometido. Sin embargo es necesario recordar que este tipo de trabajo requiere tanto de mano de obra poco calificada como de técnicos y de personal calificado. Memorias de la Administración General de Vialidad Nacional dan cuenta de las limitaciones que generó en el desarrollo de algunas obras, la faltante de personal especializado, así como el desgaste de maquinarias y las dificultades para reponerlas en el corto plazo.

Las restricciones a las importaciones que se establecieron durante el conflicto bélico, se mantuvieron una vez finalizada la guerra. Esta situación se tradujo en la racionalización y el control en la adquisición de automotores en el exterior, en base a un régimen de permisos especiales para la entrada de automóviles y vehículos de carga.³¹ A diferencia de las décadas del veinte y treinta, en que el número de automóviles superaba ampliamente la de camiones, en estos años, lo prioritario es la entrada de camiones, en parte para suplir la falta de vagones de ferrocarril para transporte de carga. Propagandas en los medios de prensa dan cuenta de un Plan de compras de camiones importados (nuevos y usados) promocionado por el IAPI.³² La contrapartida de esta elección de compras fue la necesidad de recomposición permanente de los caminos, en particular por el aumento en el peso de las unidades en tránsito, volúmenes para los cuales no habían sido calculados los caminos construidos una decena de años antes, ni considerado en el Reglamento General de Tránsito de 1945.

³¹ Según datos brindados por La Prensa (25/5/1949) en 1946 se importaron 8.918 automóviles y 12.000 camiones, en tanto, en 1947 ingresaron 35.290 autos y 49.108 camiones. En Junio de 1947, el Banco Central suspende la libre importación de automotores. En 1948 se permitió la entrada de unos 500 autos y 8000 camiones con permisos otorgados el año anterior.

³² La Prensa del 11/1/49; 29/1/49; 5/6/49.



CESPA

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

En tanto, en materia de ~~transporte ferroviario~~, se establece terminar con las líneas férreas que se encuentran en construcción, *adquiriendo y modernizando el material rodante, y procediendo a instalar también servicios especiales de agua, al mismo tiempo que se piensa en dotar al personal de viviendas cómodas y adecuadas.*³³

El Plan de Inversiones para el sector se fijó en \$900.000.000 m/n, comprendiendo el conjunto de trabajos sobre las líneas, reposición de material rodante y el personal ocupado, y la construcción de viviendas cuando así se requiera. Lógicamente en este monto asignado no se contemplaba la compra de los ferrocarriles en manos de empresas inglesas, dado que las conversaciones con las mismas se hallaban en sus primeras instancias. Al elaborarse el Plan Quinquenal no se pensaba en encarar la estatización del sistema, tal como resultó al final de las negociaciones.

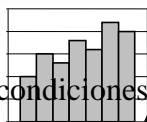
Debemos tener en cuenta que en el año 1947 cuando se pone en marcha el Primer Plan Quinquenal, terminaba la vigencia de la Ley Mitre, por lo que los beneficios con que contaban las empresas privadas, quedaban en suspenso y era necesario redefinir la propiedad de parte del sistema. Por otra parte, si bien los aportes para la construcción de caminos que prescribía la ley Mitre caducaban ese año, es cierto que en los últimos ejercicios los ingresos por ese concepto disminuían en forma constante.

Detengámonos en este tema. En un trabajo anterior, vimos que desde 1938, las empresas británicas venían elevando propuestas de nacionalización a las autoridades locales.³⁴ Federico Pinedo, ministro de Hacienda del presidente Castillo, pero además ex abogado de las empresas inglesas de ferrocarriles, buscó corporizar ese intento en la presentación de su Plan de Reactivación Económica en 1940.³⁵ Ese plan no fue aceptado por los partidos políticos con mayor representación en el Parlamento. Poco tiempo después la acumulación de créditos a favor de Argentina por la exportación de carnes a

³³ Diario de Sesiones. HCSN. Octubre 1946.

³⁴ Gómez, T./ Tchordonkian, S. (2012)

³⁵ En 1938 fue contratado como asesor por las empresas ferroviarias inglesas en Argentina. Diseñó a su pedido un plan de reconversión financiera, habida cuenta de las dificultades financieras por las que atravesaban. Esa fue la primera propuesta presentada por las empresas británicas al gobierno argentino. La Prensa, 17/12/40.



CESPA

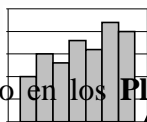
Gran Bretaña, creó las condiciones de factibilidad para el traspaso de los ferrocarriles. Esta particular situación financiera y el vencimiento de la Ley Mitre permitieron abrir las negociaciones en firme en el año 1947.

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

El interés británico por deshacerse de los ferrocarriles era evidente. La caída de las utilidades de los ferrocarriles en Latinoamérica, fruto de la disminución de los intercambios comerciales luego de la crisis de los años treinta y por tanto de las cargas transportadas, situación que se agravó con estallido de la segunda guerra, planteaba el traspaso de los ferrocarriles como la mejor opción para sus propietarios. De allí que a partir de 1946 comenzaron las tratativas entre ambos gobiernos para el transferencia de los ferrocarriles al Estado argentino. Como mencionamos, la nacionalización de las vías férreas no había sido un objetivo inicial del gobierno peronista más, una vez realizada, el gerenciamiento de los 44.000 kms que alcanzaba la red, modificó la política hacia el sector propuesta al iniciar el primer mandato de gobierno.

Si bien en el Primer Plan Quinquenal, como señalamos más arriba, no se contemplaban partidas presupuestarias para el conjunto del sistema ferroviario sino sólo para los Ferrocarriles del Estado, una vez estatizado el sistema, las inversiones a realizar en cada línea fueron incluidas en los **Planes de Trabajo e Inversiones** que se presentaban anualmente. Ese es el momento en que se realizan las correcciones sobre lo establecido en el Plan “madre”.

Son justamente estos Planes de Inversiones los que nos brindan la posibilidad de tener una idea más acabada de cómo el Estado tomó el tema de los transportes y de los ferrocarriles en forma particular. En ellos se van imprimiendo las distintas acciones tomadas por el Estado así como las modificaciones presupuestarias que ese gerenciamiento conllevaba. No es la misma situación, por diversos motivos, la que quedará reflejada en el Segundo Plan Quinquenal, donde estos rubros pasan a formar parte del presupuesto e inversiones consideradas, más allá de que en toda planificación, las correcciones o reajustes son inherentes a su dinámica.



CESPA

Sintetizando lo expuesto en los **Planes de Inversiones Anuales**, denominados **Planes Técnicos de Trabajos Públicos**, extraemos lo asignado para cada una de las líneas de ferrocarriles, así como el monto destinado al sistema vial en su conjunto³⁶:

Ministerio de Obras Públicas. (Cuadro VI)

**Plan de Trabajos Públicos.
Inversiones en Ferrocarriles y Caminos. 1947,1949 (reajuste) y 1951**

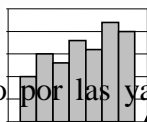
	1947	Vialidad	1949	Vialidad	1951	Vialidad
Belgrano	132.402.000		132.212.000		107.282.000	
Roca	18.391.571		18.391.581		71.600.600	
Nacional Patagónico	3.004.000		2.958.000		3.550.000	
San Martín	15.183.816		15.182.810		48.790.000	
Sarmiento	10.849.454		10.844.454		11.900.000	
Mitre	8.945.556		16.200.185		70.200.000	
Urquiza	10.412.623		10.442.621		33.600.000	
Dir. Nac.Ferr.			12.221.333			
	199.188.020	171.704.123	218.452.984	226.812.975	346.922.600	351.390.000

Fuente: Elaboración propia. Memorias 1947-1951. Administración General de Vialidad Nacional (MOP) y Secretaría de Transportes de la Nación (Plan Técnico Integral de Trabajos Públicos)³⁷

Observamos en estos años un importante crecimiento de las inversiones en el sistema vial, superando levemente, al final del período considerado, lo destinado al sector ferroviario. Más allá de la inflación que el período conoció, la magnitud de las cifras asignadas muestra una preocupación desde las esferas gubernamentales por el mantenimiento, expansión y fortalecimiento de la conectividad entre las diferentes provincias, buscando integrar a las regiones más lejanas, permitiendo la explotación de sus recursos productivos y turísticos. Los montos del último año considerado evidencian el aumento de la participación en la realización de obras para los caminos de conexión

³⁶ Los Planes eran generados por el Ministerio de Asuntos Técnicos para el Ministerio de Obras Públicas.

³⁷ La diferencia entre lo consignado en el Plan Técnico Integral y el Plan de Trabajos Públicos es que en los primeros se incluyen las diferentes leyes por medio de las cuales se asignan fondos para inversiones, en tanto en los Planes de Trabajos Públicos solo aparecen las sumas asignadas por una ley, la 12.815. De allí que en el tratamiento de las inversiones propuestas para los años 1949 y 1951, con esta disposición vigente, hemos optado por considerar lo contemplado en el Plan Técnico Integral del Ministerio de Transportes.



C.E.S.P.A.

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

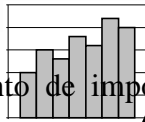
con el exterior, primero por las ya mencionadas cuestiones de defensa y en segundo lugar, con la intención de favorecer la llegada de los productos nacionales a países limítrofes. La prioridad dada a la construcción de estos caminos y las limitaciones en el abastecimiento de insumos posiblemente discontinuaba la tarea de mantenimiento de algunas obras. Los periódicos de esos años recogen reclamos de vecinos en tal sentido.³⁸

Paralelamente a las medidas que se tomaron respecto de los recién nacionalizados ferrocarriles británicos, los ferrocarriles del Estado continuaron extendiendo los rieles en Salta, en el noroeste del país, buscando la unión con el ferrocarril que partía del lado chileno. Es el Trasandino del Norte que comenzó su tendido en 1921, durante el gobierno de Hipólito Yrigoyen (1916-1922) pero que vio paralizada su construcción durante varios años por falta de una asignación presupuestaria firme. Recién en la década del cuarenta la Administración de Ferrocarriles del Estado construyó el trayecto que faltaba y la inauguración de la línea se produjo el 20 de febrero de 1948. Unía Salta con Socompa, última población del lado argentino y desde allí alcanzaba Antofagasta (Chile), recorriendo el territorio argentino a lo largo de 544 kms de vía hasta la frontera, casi en su totalidad en zona montañosa, donde se evidencia el manejo de cuestiones técnicas y un importante grado de audacia de la ingeniería nacional. De todos modos, la efectividad en la explotación de esta línea fue limitada. Requirió de la conformación de una empresa mixta argentino-chilena a fin de establecer las normas aduaneras y administrativas para el transporte de productos de un país al otro, lo que se puso en marcha recién tres años más tarde. Nevadas permanentes, inundaciones en sectores que atravesaba la línea dificultaron su efectiva utilización como transporte de carga, lo que explica que varios años después fuera recuperada como tren turístico. Otras líneas se extendieron en la región patagónica y en la región del Noroeste, territorios en que, como se mencionó, eran transitados desde mucho tiempo antes por los Ferrocarriles del Estado.³⁹

Durante los años del primer gobierno peronista, como mencionamos anteriormente, aún con limitaciones, las importaciones de camiones y vehículos de carga tuvieron un lugar

³⁸ La Prensa, 1949/1950.

³⁹ Para un tratamiento pormenorizado de la acción de gobierno desarrollada en el sector ferroviario durante este período, ver Gómez, T.(2013)



CESPA

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

destacado en el conjunto de importaciones permitidas. La presencia del camión se percibe asimismo en las propagandas de los periódicos de alcance nacional y en las revistas de amplia tirada. Los automotores se piensan en relación al trabajo y al traslado de pasajeros, pero también a su uso personal, familiar y recreativo. Fueron las clases medias y no los sectores populares, las que junto a los círculos de mayor poder adquisitivo lograron capitalizar en principio los beneficios del transporte automotor.

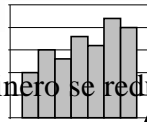
1. Conclusiones:

En primer lugar queremos señalar el carácter preliminar de este trabajo. Muchos interrogantes se abren a medida que uno avanza en su formulación, pero su tratamiento excede el formato ponencia. Profundizar en distintos aspectos abordados a lo largo de estas páginas, es parte de un compromiso que consideramos insoslayable. La temática abordada no ha sido agotada, sino que las puertas continúan abriéndose y se torna necesario ir entrando a cada uno de los nuevos ámbitos que se nos presentan.

Es de notar que a pesar de la transformación del contexto económico, Buenos Aires siguió manteniendo su posición central y se constituyó en punto de convergencia de los emprendimientos más modernos y de mayor magnitud. En los primeros años de aplicación de la Ley de Vialidad el tendido de caminos respondió a los más variados objetivos: encauzar el tráfico de toda la provincia hacia las rutas principales, integrar regiones, acelerar la salida hacia los puertos.

En función de los datos existentes entre 1933-1943 en promedio, el 20% de ese tendido era el resultado de la aplicación de la Ley 5315/1907; el 51% resultaba de la coparticipación nación – provincias y el restante 29% correspondía a obras federales. Es decir el estado federal participaba en más del 80% de las obras en marcha.

El resultado práctico de este accionar fue (de entre otros), la pérdida de la injerencia de las compañías ferroviarias en el campo de la vialidad, que según la opinión de las propias compañías era resultado de la situación crítica en la que se encontraban desde el comienzo de la crisis y de la desleal competencia de los automotores, sobre los que no pesaba ningún tipo de regulación. De modo que con el paso del tiempo el aporte de las



CESPA

compañías al tema caminero se redujo a menos del 10% del total construido y mejorado bajo la gestión del nuevo organismo.

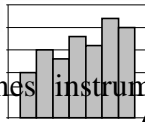
**Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina**

El resultado fue un sistema de circulación mixto. A diferencia del sistema ferroviario totalmente privado, dado que las vías y los vehículos pertenecen a las empresas propietarias. En las rutas y caminos la infraestructura es propiedad del estado, mientras que los vehículos son propiedad de los usuarios. De esto resultaban diferencias remarcables para la época y que alentaban el uso del nuevo sistema. La capacidad de tráfico en el camino es ilimitada, en cambio en las vías es limitada por razones que impone la técnica.

La tan mentada competencia del automotor frente al sector ferroviario, argumento sostenido reiteradamente por las empresas británicas, de acuerdo a la información con que contamos, parece haber sido una idea instalada por estas compañías en la entreguerra. Con esa premisa reforzaban sus pedidos de mayor control del transporte automotor a los gobiernos de la época. Por otra parte, esa “competencia desleal”, como la llamaban, constituyó, en reiteradas oportunidades, un justificativo ante la no inversión en el sector o la “necesidad” de disminuir los salarios de los trabajadores.

Con la profundización del proceso de industrialización en los años cuarenta, las dificultades de aprovisionamiento en los tradicionales mercados europeos, el requerimiento de empleo de cientos de migrantes que llegaban a las ciudades más importantes del país, la continuidad del plan de obras públicas iniciado en el periodo previo, no fueron objeto de discusión. A la vez que se multiplicaban las viviendas y los edificios públicos, los caminos fueron consolidándose tanto para conectar los diferentes puntos del país, como para llegar a los mercados vecinos.

Lo que hasta el momento podemos constatar es que los mapas de trazado de ambos sistemas de transporte no son superpuestos, no son competitivos, sino que fue la idea de obtener una complementariedad entre ambos sistemas de transportes, (al que habría que sumar el sistema fluvial) lo que signó la política propuesta en el rubro Transportes, desde los Planes Quinquenales. Esta política desde el Ejecutivo nacional fue refrendada



CESPA

por los diferentes Planes instrumentados por el Ministerio de Obras Públicas, el Ministerio de Transportes y las diferentes provincias.

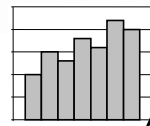
**Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina**

Dos grandes dificultades tuvieron que afrontar los organismos especializados: la escasez de divisas que cercenaba las importaciones de repuestos e insumos requeridos para el desarrollo del sistema y los requerimientos de mano de obra especializada. No obstante continuar en el desarrollo de las escuelas técnicas, los Boletines del ministerio de Obras Públicas hacen mención a tal faltante.⁴⁰

El gobierno que se inició en la inmediata posguerra intentó desarrollar un plan de transportes en base a los objetivos planteados en el Primer Plan Quinquenal. Se proponía profundizar el desarrollo y la integración de zonas apartadas de los centros urbanos más importantes, y ampliar la relación con mercados limítrofes. Tampoco desestimaba los objetivos relacionados a la defensa nacional ante el fantasma de una tercera guerra mundial.

Nada de esto era novedoso. Pero sí lo fueron las posibilidades de ejecución de esos fines. Estas se vieron reducidas por la combinación de falta de recursos tecnológicos en el país y la escasez de divisas para acceder a la compra de los bienes indispensables en el exterior. Realizada la nacionalización de los ferrocarriles se pusieron de manifiesto las deficiencias del sistema, los inconvenientes y limitaciones de su puesta al día que por otra parte no lograban complementarse con la oferta del transporte automotor. La escasa disponibilidad de servicios en relación a los recursos materiales y humanos a transportar, fue manifiesta. En cuanto a la construcción de rutas y carreteras tras el auge de los primeros años de gestión, el recorte del gasto público se tradujo en una fuerte restricción a los proyectos del sector. En los años siguientes, la instalación de automotrices y el llamado a las empresas extranjeras se encuentran entre las salidas oficiales a los problemas irresueltos.

⁴⁰ Las Escuelas Técnicas, iniciadas en los años treinta, profundizó sus contenidos durante los gobiernos peronistas al generarse las instancias gubernamentales que buscaban profesionalizar y crear la mano de obra especializada que el proceso económico requería. (Gaggero: 1999)



C E S P A

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

Fuentes:

La vialidad y los Transportes por caminos de la Argentina. Instituto de Economía de los Transportes. Facultad de Ciencias Económicas. Publicación N°6. Buenos Aires. Imprenta de la Universidad. 1939.

Diario de Sesiones. Cámara de Senadores de la Nación. Octubre 1946.

Discursos presidenciales de inicio de Sesiones parlamentarias 1931-1950.

Ministerio de Obras Públicas. Memorias. 1932-1944.

Primer Plan quinquenal 1947-1951

Ministerio de Obras Públicas. Plan de Trabajos Públicos para el año 1945.

Ministerio de Obras Públicas. Administración Nacional de Ferrocarriles del Estado. Plan de Inversiones para el año 1947.

Ministerio de Obras Públicas. Plan Técnico Integral de Trabajos Públicos año 1949. (Reajuste)

Plan General de Trabajos Públicos de la Provincia de Buenos Aires, Trienio 1947-1948-1949.

Asociación Argentina de Importadores de Automóviles y Anexos. División de Vialidad.
Carreteras y ferrocarriles. Buenos Aires. 1930.

Revista la Ingeniería. Centro Argentino de Ingenieros. Buenos Aires.

Anuario de Comercio Exterior. 1930-1951.

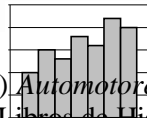
Revista *Hechos e Ideas*. Febrero 1937.

Bibliografía utilizada

Ballent, Anahí (2008) “Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943”. *História, Ciências y Saúde – Manguinhos*. Río de Janeiro, v.15. n.3.

Belini, Claudio (2009) *La industria peronista*. Edhasa. Buenos Aires. Argentina.

Gaggero, Horacio (1999) “La expansión de la Educación Técnica durante el gobierno peronista (1943-1955)”. Salta, VI Encuentro de Cátedras de Ciencias Sociales y Humanísticas para las Ciencias Económicas. Junio.



CESPA

García Heras, Raúl (1985) *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina, 1928-1939*. Libros de Hispanoamérica. Buenos Aires. Argentina.

Gómez, Teresita (1997) "Planificación y Perspectivas de la Argentina de un modelo de crecimiento?". *Estudios Sociales. Revista Universitaria Semestral*. Año VII. Primer Semestre. Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe. Argentina.

Gómez, T. y Tchordonkian, S. (2012) "El lugar de las políticas de transporte ferroviario en la planificación peronista". 54 Congreso Internacional de Americanistas. Viena. Austria.

Gómez, Teresita (2013) "Transportes para el pueblo": dilemas de la política ferroviaria en el primer y segundo gobierno peronista (1946- 1951 y 1952 1955). V Congreso de la Asociación Internacional de Historia del Ferrocarril. Santiago de Chile.

Jorge, Eduardo F. (1975) *Industria y concentración económica. Desde principios de siglo hasta el peronismo*. Siglo XXI Editores. S.A. Buenos Aires. Argentina.

Luxardo, José D. (1966) *Los Caminos en la República Argentina*. Buenos Aires. Consejo Nacional de Desarrollo.

Ortiz, Ricardo M. (1978) *Historia económica de la Argentina*. Editorial Plus Ultra. Buenos Aires. Argentina.

Pastoriza, Elisa (2011) *La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina*. Edhasa. Buenos Aires.

Piglia, Melina (2014) *Autos, rutas y turismo. El Automóvil Club Argentino y el estado*. Siglo XXI. Buenos Aires.

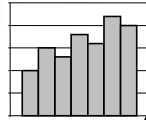
Sánchez de Bustamante, Teodoro (1939): *La vialidad y los transportes por caminos en la Argentina*. Buenos Aires. Imprenta de la Universidad.

Schvarzer, Jorge (1993) "Estado y clase dominante en la Argentina moderna (1880-1990)". En: *El cielo por asalto*. Nº 5. Imago Mundi. Buenos Aires.

Waddell, Jorge (2003) "Los ferrocarriles británicos en la segunda mitad de la década del treinta y la explotación de sus líneas". En Schvarzer J, Regalsky, A, y Gómez, T. (comp.) *Estudios sobre la Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. CESP A. Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Buenos Aires.

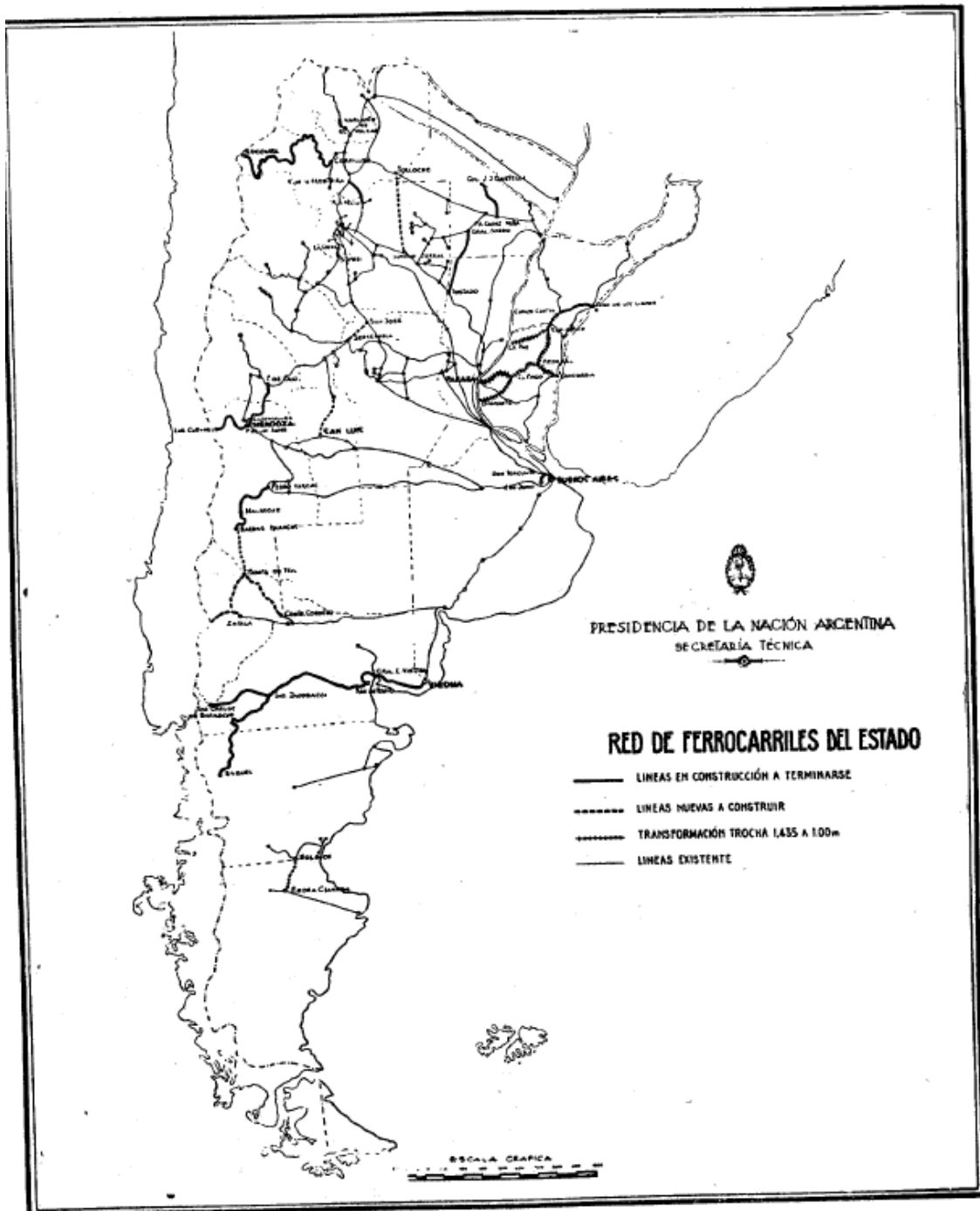
Zalduendo, Eduardo A. (1975) *Libras y rieles*. Editorial El coloquio. Buenos Aires. Argentina.

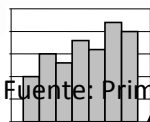
Anexos



CESPA

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

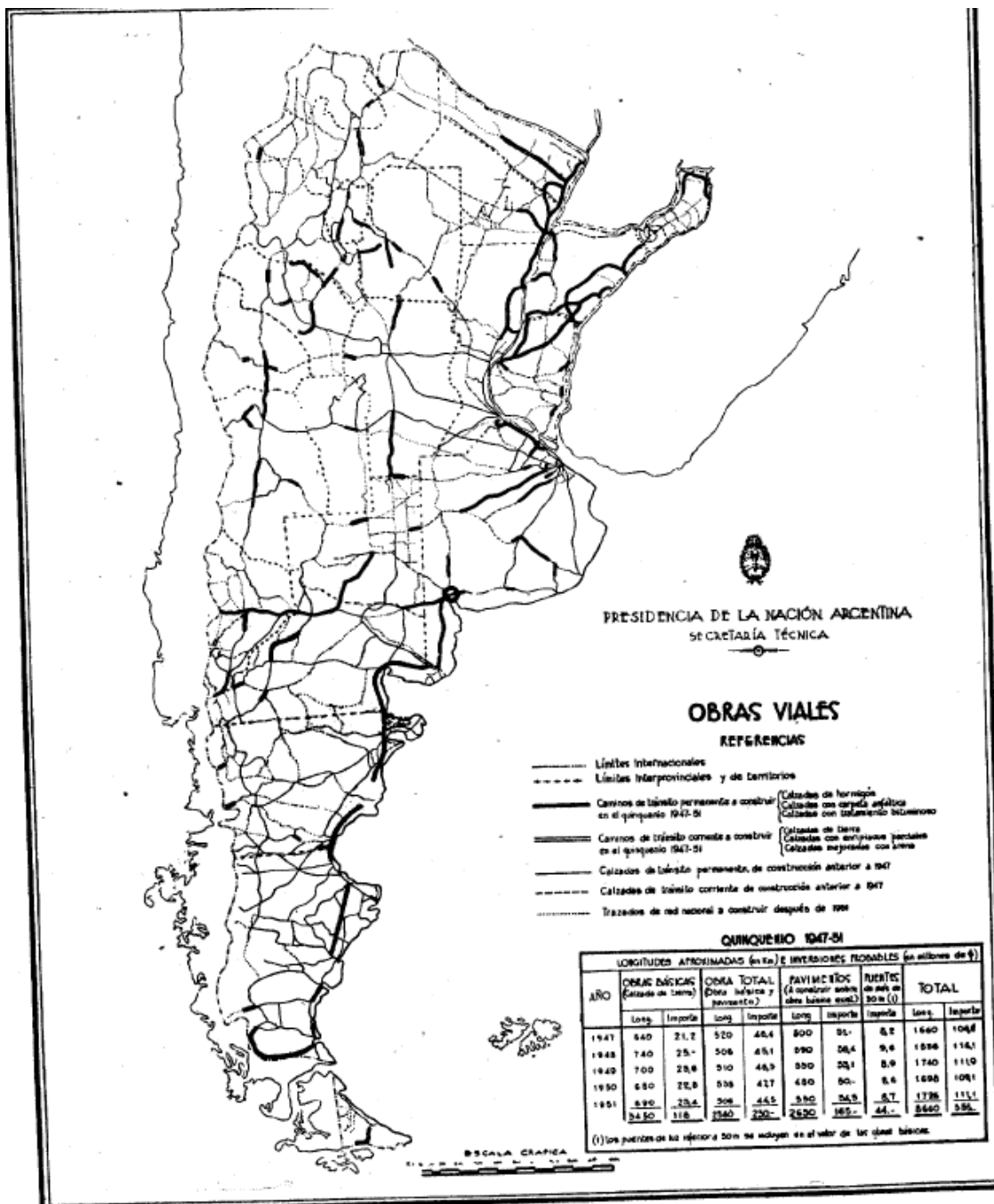




Fuente: Primer Plan Quinquenal 1947-1952

CESPA

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina



Fuente: Primer Plan Quinquenal. 1947-1952