

ISSN Digital 1853-7073

DOCUMENTO DE TRABAJO

Número 51 Agosto 2017

Avances en vialidad y en el transporte automotor entre la segunda guerra y la posguerra

Teresita Gómez – Silvia Tchordonkian

UNA PUBLICACIÓN DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS DE LA UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas



CENTRO DE ESTUDIOS DE LA SITUACIÓN Y PERSPECTIVA DE LA ARGENTINA

Facultad de Ciencias Económicas – Universidad de Buenos Aires

Documentos de Trabajo “Avances en vialidad y en el transporte automotor entre la segunda guerra y la posguerra” N°51 – Agosto 2017

ISSN 1853-7073

Director: Alberto Müller



UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

AUTORIDADES DE LA FACULTAD VINCULADAS CON LOS INSTITUTOS DE INVESTIGACIÓN

Decano Dr. César Albornoz

Secretario de Investigación
Mg. Adrián Ramos

CESPA / Instituto de Investigaciones Económicas
Dir. Dr. Alberto Müller

DOCUMENTO DE TRABAJO “Avances en vialidad y en el transporte automotor entre la segunda guerra y la posguerra”¹

Número 51 Julio 2017

En los años cuarenta y cincuenta, se profundizaron los procesos de sustitución de importaciones en América Latina, acelerando los cambios en las estructuras productivas y en la infraestructura básica de los distintos países.

En este trabajo intentamos establecer cómo respondió el sistema de transporte en Argentina al contexto planteado por la guerra y la posguerra, en particular determinar cómo evolucionó el transporte automotor de cargas y pasajeros para responder a las necesidades del comercio interior y a la demanda de movilidad de los trabajadores industriales en las ciudades. Para ello nos ubicamos en una perspectiva histórica a partir de la cual evaluar el tráfico que nos permita detectar las variaciones en la estructura del sistema de circulación en el período estudiado. En segundo lugar, establecer, en la medida de lo posible, la incidencia que en el intercambio regional registró la expansión de este sistema, tomando en cuenta tanto el interior del territorio argentino como el movimiento hacia países limítrofes. No podremos dejar de lado las transformaciones operadas en el sistema ferroviario, ni las consecuencias de la nacionalización del transporte durante la primera gestión peronista. Para ello recurrimos al análisis de series estadísticas oficiales y sectoriales, publicaciones periódicas y revistas especializadas.

Introducción

La expansión del sistema de transportes moderno que se fue delineando en Argentina desde el siglo XIX tuvo una estrecha relación, en primer lugar, con las inversiones extranjeras, en especial las británicas, que hicieron de sus colocaciones en el sector

¹ El presente trabajo fue presentado y discutido en las XXV Jornadas de Historia Económica, realizadas por la Asociación Argentina de Historia Económica, desarrolladas en la Universidad Nacional de Salta, el 21, 22 y 23 de septiembre de 2016.

ferroviario su fuente privilegiada de recursos. Aún cuando esto mismo se repitió en casi todos los países de la región, no llevó por sí mismo, a integrar un sistema ferroviario a ese nivel (regional). Muy por el contrario, los distintos países de América del Sur generaron en sus territorios sistemas acordes a sus propias necesidades internas, sin relación con el contexto lindante.² Esas particularidades fueron las que le otorgaron un perfil desintegrado al sistema de transportes, primero ferroviario y después en el vial a medida en que se fueron delineando los caminos modernos en los distintos estados. Muy pocos países llegaron a contar con conexiones fronterizas a través del ferrocarril (Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay, Bolivia y Chile), y en cuanto a rutas terrestres siguieron en pie los pasos habilitados en los siglos de dominación española y portuguesa. Sólo a partir de los años treinta, se empezó a registrar un proceso de construcción de carreteras adecuado al desenvolvimiento del sistema automotor.

A partir de entonces y en las dos décadas siguientes, las estructuras económicas en toda Latinoamérica debieron reacomodarse a la situación creada por la crisis internacional primero y la guerra mundial después. En varios países se profundizaron los procesos de industrialización sustitutiva de importaciones, abriendo paso a importantes cambios en los esquemas productivos en tanto se reavivaba el interés por los intercambios comerciales en la región, indispensables en ese conflictivo contexto mundial.

En un trabajo anterior nos centramos en el estudio de la vialidad en Argentina, tomando en cuenta que ese proceso se agilizaba a la medida en que se consolidaba el parque automotor y el frente externo presentaba las dificultades propias de la nueva coyuntura mundial. El objetivo del presente trabajo es seguir en el estudio de las transformaciones del sistema de transporte automotor en Argentina en las décadas del cuarenta y del cincuenta. En esa perspectiva, estamos intentando reconstruir históricamente el rol de las compañías de autotransporte de pasajeros y del avance del camión en el rubro cargas, que en comparación con el ferrocarril, nos permita detectar la complejización del sistema de circulación en la región. Un primer objetivo de búsqueda se da en relación al tráfico concreto y un segundo tiene en cuenta el juego de intereses de los nuevos sujetos sociales que llevan adelante el proceso de integración del mercado. Este proceso se sitúa en un contexto de restricciones al tráfico comercial, fundamental en la provisión de bienes básicos y de consumo, de bienes intermedios e insumos vinculados a los procesos de industrialización a los que hacíamos referencia. Esa condición marcó

² Nunes (2011), p. 19.

la política económica argentina tanto del gobierno surgido del golpe de estado de 1943, como más adelante de las decisiones puestas en marcha por el peronismo hasta mediados de la década del cincuenta.³

Sabido es que el gobierno de Juan D. Perón (1946-1955), estableció una política económica centrada en el mercado interno y llevó adelante una política redistributiva de ingresos que aseguró una demanda efectiva de los bienes de consumo masivo que se producían localmente.⁴

El desarrollo industrial se centró en torno a los grandes centros urbanos de la región pampeana que aún hoy albergan el grueso de la población del país y cuentan con extensas zonas dedicadas a las actividades primarias, donde se desarrolla la producción de ganado fino y el 85% de la producción cerealera. La franja que se extiende desde La Plata hasta Santa Fe sobre la orilla del Paraná, concentra la mayor parte de la producción industrial del país. De allí se desprende también el alto nivel de consumo de energía: el 90% de lo producido se repartía entre Santa Fe, Buenos Aires y Córdoba, en tanto el 10% restante se repartía en todo el país.⁵

La concentración de la producción y consecuentemente de las inversiones trajo aparejado no sólo un desarrollo del sistema ferroviario y de transportes en general, acorde al crecimiento de la región, de lo que resultó un marcado desequilibrio en la estructura productiva y de servicios respecto al resto del país. Este fenómeno que se manifestaba ya desde el siglo XIX, se consolidó con el avance de la industria y permanece en sus líneas generales hasta el presente.

2. La situación vial. Evaluación de la primera etapa (1932-1943)

Al comenzar los años 40 se señalaba con euforia que los avances en vialidad habían logrado tal importancia que ante ellos, las situaciones de las décadas precedentes parecían parte de un pasado lejano y superado. Desde la creación de la DNV y la sanción de la ley que le dio sustento (Ley 11658), cierto número de obras fueron ejecutadas con celeridad, de modo que con el cambio de década el país contaba por lo

³ Gómez y Ruiz (2014)

⁴ Rofman y Romero (1998) señalan que al volcar los esfuerzos económicos hacia la producción de bienes de consumo se dejó de lado el primer proyecto industrializador del ejército. (p. 166) Tengamos en cuenta que las FFAA coincidían en la idea de desarrollar industrias relacionadas con la defensa nacional, de allí el Plan Siderúrgico del General Savio presentado en 1947 el cual nunca fue puesto en marcha en su totalidad. (Gómez (2012) La idea del abandono del programa industrialista de las FF.AA. fue enunciada por José Luis Torre, (Los Libros, N°14, diciembre 1970).

⁵ Asociación de Fábricas de automotores, 1963, p. 10.

menos con los trazados básicos de una red de caminos y rutas que había sido pensada como un sistema que integraba las capitales de provincia y los centros de producción a la vez que agilizaba el acceso a los países limítrofes, a los puertos y estaciones ferroviarias (Art. 3 Ley 11658).⁶ Las obras concretadas desde 1933 en adelante, al cabo de siete años de gestión, mostraban los resultados concretos de la aplicación de la ley.

Como síntesis podemos marcar en primer lugar, que se relevó la importancia de ciudades que por su ubicación obraron como centros camineros y puntos bases del sistema, a partir de los que se abrieran esquemas de circulación secundarios que, al vincularse entre sí, aportaron a una comunicación amplia, resolviendo al mismo tiempo el acceso a las grandes ciudades y agilizaron el tránsito interior. Buenos Aires, Bahía Blanca, Rosario, Santa Fe, en el litoral; Córdoba en el centro; Salta y Resistencia en el norte cumplieron esa función. En el sur las características peculiares de la Patagonia impusieron un concepto diferente. En lugar de centros camineros se trazaron dos grandes rutas longitudinales siguiendo la línea de la costa y de la cordillera, unidos por rutas transversales, allí donde las actividades y los flujos locales lo exigían.⁷

Por otro lado al trazar la red nacional, los grandes caminos troncales tuvieron en cuenta los itinerarios ya fijados, y sobre ellos se construyeron los primeros tramos de las distintas rutas. Las obras sobre las que se trabajó en forma intensa y que para 1940 ya actuaban como colectoras del tránsito general eran:

- la ruta 9 que une Buenos Aires con Yacuiba (sur de Bolivia) pasando por Rosario, Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy; es la que registra mayores avances.
- la ruta 3 Buenos Aires a Ushuaia por Bahía Blanca, Viedma, Rawson, Río Gallegos;
- la ruta 7 Buenos Aires a Mendoza y la frontera, empalma con la ruta nacional 8 que llega a Río Cuarto y Villa Mercedes. La construcción de la 7 avanza en el trazado de calzadas pavimentadas hasta Mendoza.
- la ruta 40 Paso Socompa⁸ (norte de Salta) a Río Gallegos recorriendo el país de norte a sur junto a la cordillera;
- la ruta 19 Santa Fe a Córdoba;

⁶ El artículo 3º dice “que al establecerse los caminos de la red troncal nacional, debe darse preferencia, entre otros conceptos, a los siguientes: a los que unan las provincias y territorios nacionales, y a los que den acceso a los países limítrofes...”

⁷ Ver mapa anexo.

⁸ Socompa no pertenece al plan de caminos internacionales de los que se hablará más adelante.

- la ruta 38 Córdoba a Tucumán por la Rioja y Catamarca.

No se puede dejar de señalar que las necesidades urgentes marcaron el ritmo de la obras. Como consecuencia de la crisis mundial, todo lo relativo a los accesos a los puertos de embarque y a las capitales, recibieron un tratamiento prioritario. Esto determinó avances en los caminos cuyos costos absorbían una elevada proporción de las inversiones anuales adjudicadas a la vialidad nacional. En concreto se culminaron las obras de la ruta Buenos Aires – Rosario – Córdoba; Buenos Aires – Mar del Plata; Santa Fe – Córdoba; Buenos Aires – Bahía Blanca; Buenos Aires – Mendoza. Y las obras de acceso a la Capital Federal de la Avenida General Paz y los puentes sobre el Riachuelo.⁹

El resultado del conjunto de las obras, apreciable en el terreno, hizo que las capitales de provincias y los territorios, quedaran “intercomunicados por caminos que permiten el tránsito con cualquier tiempo sin que las distancias y los accidentes geográficos sean ya inconvenientes. /.../ no sólo la iniciativa individual lleva a todos lados, sino que para la mayoría de los rumbos existen servicios regulares de transporte automóvil (sic).”¹⁰ El desarrollo de los centros principales aceleró los trabajos en el resto de los trazados que llevaban a ellos, resolviendo los contactos de las ciudades de cada región. En ese plano los aportes provinciales, referidos a lo económico y los de gestión técnica, jugaron un rol fundamental.

En cuanto a lo estipulado por la Ley, referido al afianzamiento de los contactos con los países limítrofes, todos los trazados se integraron a la red troncal de carreteras; es decir rutas de gran importancia en el país conformaron el tránsito internacional. El estado de las obras para 1940, cuando se establecieron 4 rutas con el carácter de panamericanas, evidenciaba avances dispares.

- El trazado de la ruta 9 hasta Bolivia, registraba los mayores avances (1000km) en el tramo hasta Salta, a partir de lo cual se abría una fuerte discusión en torno a los mejores pasos de ingreso al país vecino.¹¹

⁹ La Avenida General Paz es la avenida de circunvalación de la Ciudad de Buenos Aires. La avenida y el Riachuelo constituyen los límites de la Capital del país y la provincia de Buenos Aires. Para un análisis en profundidad de este desarrollo vial y urbano, ver Valeria Gruschevsky (2013)

¹⁰ La Ingeniería (1940) p. 549, julio, vol. 44, n° 789.

¹¹ Los caminos del Plan internacional son la ruta 9 por La Quiaca y la variante por Yacuiba a donde llegaba el ferrocarril. En el acuerdo firmado en febrero de 1941 entre los gobiernos de Argentina y

- El contacto con Chile, Buenos Aires – Las Cuevas – Chile a través de la ruta nacional 7. Se preveía el tendido de calzadas pavimentadas hasta Mendoza.
- A Paraguay se accedía por la ruta 11, de tierra, a partir de San Justo en Santa Fe. El trazado definitivo se postergaba para una próxima etapa y se establecía como punto de partida la ciudad de Rosario para, costeando los ríos Paraná y Paraguay, llegar al Pilcomayo a la localidad de Clorinda frente a Asunción.
- Hacia Brasil, el trazado partía de Paraná, y arribaba a Paso de los Libres, localidad donde se trabajaba en la construcción del puente internacional sobre el río Uruguay, en cuyo extremo opuesto estaba ubicada Uruguayana. Esta obra de magnitud estaba prevista para la década del '40 y en esa década se realizó.¹²

Los trabajos para el futuro incluían itinerarios que afectaban el tránsito regional y que debían encararse con fondos nacionales coparticipables y con aportes provinciales. Los trazados más urgentes tomaban en cuenta el desarrollo del sur con cabecera en Bahía Blanca, importante puerto de aguas profundas y abarcaban proyectos acotados como la mejora de la ruta 3 desde San Antonio y Viedma hasta el mencionado puerto; de la 22 que partía del valle del Río Negro y confluía en el mismo punto y otra de mayor amplitud que involucraba mejoras en la ruta 33 que vincula los puertos de Rosario y Bahía Blanca.

Hacia el centro - norte del país, otro proyecto incluía las mejoras en la circulación desde Rosario a Santiago del Estero; la propuesta de abrir un corredor (ruta 20) entre Córdoba, San Juan y la Rioja para lo cual era indispensable mejorar los caminos internos entre La Rioja y San Juan. Por último se tomaba en cuenta la necesidad de modernizar los trayectos internos de la provincia de Entre Ríos, en el este.

Por otra parte, la DNV tenía como objetivo trabajar con los organismos provinciales y municipales a fin de mejorar los accesos a las grandes ciudades teniendo en cuenta que “la intensificación del tránsito ya operada y la calculada para un futuro próximo”¹³ exige que las grandes ciudades queden conectadas con las grandes rutas y con los

Bolivia, se estipuló que Argentina anticiparía los fondos para la construcción de la ruta en territorio boliviano que sería devuelto en petróleo.

¹² La Ingeniería (1943) p. 1031, Diciembre, nro.830. Son las cuatro rutas que integran el sistema panamericano. Ver mapa en anexo.

¹³ La Ingeniería (1940) p. 560 julio, vol. 44, n° 789.

caminos locales por una moderna red de accesos basada en la construcción de arterias modernas inspiradas en el modelo de la Avenida General Paz.¹⁴

3. El desenvolvimiento del sector automotriz en los 40 y 50.

Es posible seguir la evolución del sector automotriz y su incidencia en el panorama de los servicios de transporte partiendo de los Censos de Tránsito llevados adelante por la DNV. Ellos demuestran que en el último quinquenio de 1930 la mayor extensión y las mejoras en las condiciones de transitabilidad posibilitaron un incremento sostenido, a lo largo de los seis años considerados, del 114,7% en la circulación de vehículos de carga y de pasajeros.¹⁵ Las mejoras en la infraestructura no se constituyeron en el único factor de aliento a la movilidad en automotores. Una mayor flexibilidad en el armado de los circuitos proveyó un nivel de ahorro de tiempo, y en el caso del transporte de cargas reportó una ventaja ponderable, especialmente en ciertos sectores de la actividad que afectaban productos perecederos como carnes, cereales, pescados. El traslado en automotor posibilitaba acceder a puntos definidos en mercados de consumo locales, puertos de embarque o plantas industriales y sumaba además el beneficio de las bajas tarifas, especialmente relevantes en distancias medias y cortas.

En lo que hace a los vehículos, al final de la década de 1930 se contabilizaban 107.900 unidades destinadas a la carga, y el triple (316.000) al transporte de pasajeros en todos sus rubros.¹⁶ Respecto del transporte de pasajeros, los *colectivos*, servicio automotor urbano, surgieron en la década mencionada como competencia a las empresas de ferrocarril. Empresas de pequeños propietarios, competitivos, con gran flexibilidad en el diseño de trayectos urbanos, ofrecían sus servicios a un menor costo por persona que el ferrocarril. Las empresas ferroviarias de capitales ingleses trataron por todos los medios de suprimir esta competencia.¹⁷ El número de pasajeros crecía a medida que la población urbana aumentaba. Los alrededores de la ciudad de Buenos Aires también veían aumentar su población tanto por aumento vegetativo como por la incorporación de migrantes internos. Esta nueva demanda que se generaba utilizaba para sus desplazamientos a los lugares de trabajo el ferrocarril interurbano en tanto en la ciudad,

¹⁴ En detalle López Mayer (1946) p.124.

¹⁵ Ver Censo de Tránsito en anexo.

¹⁶ El dato aparece en FIAT (1960) p.4.

¹⁷ Schvarzer, Jorge (1991). Desarrolla el conflicto planteado entre propietarios de colectivos y empresas ferroviarias de capital inglés.

el tranvía y el colectivo buscaban dar respuesta a las necesidades de la población. En las ciudades más populosas del interior, Rosario, Córdoba, Mendoza, se vivían situaciones similares.

A lo largo del desarrollo de la Segunda Guerra Mundial y teniendo en cuenta las limitaciones generadas en la producción y las exportaciones de vehículos desde los países industriales, se registró una suba lenta en el rubro cargas mientras se mantuvo estable el rubro pasajeros. En éste último, tomando nota de los colectivos y vehículos menores, para 1946 se registraba una caída cercana al 10%, respecto a las existencias de 1940. Podemos suponer que dicha caída afectó más a los automóviles de uso privado, y en cierta medida a los de pasajeros de larga distancia, en la medida en que se evidenciaban grandes desfasajes en las urbes industriales producto del crecimiento sostenido en la demanda de transportes urbanos e interurbanos generada por el aumento de la actividad industrial.

La situación sectorial se presentaba alentadora por el crecimiento sostenido de la demanda, pero no se encontraban en el corto plazo los factores que posibilitaran dar una respuesta satisfactoria a los usuarios ya que la falta de divisas impedía importar los insumos requeridos y mejorar en forma sostenida la infraestructura.

Si tenemos en cuenta que en los 20 años que median entre el fin de la primera guerra y el comienzo de la segunda el parque automotor de pasajeros registró un crecimiento del 600%, en los años que van desde el comienzo de la guerra hasta la caída de Perón la variación fue de un 14%. En este tiempo (16 años), es el transporte de cargas el que muestra un salto importante aun cuando su magnitud (por el número) es poco alentadora si se la relaciona con las superficies a transitar y el número de habitantes y consumidores de estos servicios. Por supuesto no tiene parangón con la primera etapa que señalamos.

Las fuentes consultadas dan clara muestra del deterioro en las importaciones de vehículos y autopartes entre la crisis de 1930 y el fin de la segunda guerra. Esta cuestión fue muy relevante en un país donde la demanda crecía sin que existieran posibilidades reales de reducir la dependencia del mercado externo.¹⁸ El panorama abierto al

¹⁸ Así de 1921 a 1930 ingresaron al mercado argentino un promedio de 48.000 unidades por año, de las que aproximadamente 40.000 correspondían al transporte de pasajeros. A partir de la imposición de restricciones y controles de cambios entre 1931-1940 la media anual descendió a 26.200 unidades, de las que 7.000 se dirigieron a la carga. La tendencia descendente en las importaciones continuó hasta los años 1950 dando un promedio de 18.300 unidades por año, 9.400 de pasajeros y 8.900 de carga. FIAT (1960) p. 12. La Asociación Argentina de Importadores de Automóviles (1932), calculaba que en el período 1900-1931, se habían importado 538.723

comienzo de la Segunda Guerra se complejizó en los años siguientes. Al descenso de las importaciones, se agregaron los retiros de unidades, fenómeno que se venía dando desde 1936, verificándose hacia el fin de los años cuarenta un promedio de 4.700 vehículos por año.¹⁹ La razón de estas mermas reside en la edad (modelos muy antiguos sin posibilidades de reparación) y el tiempo de uso, donde incidían fuertemente la falta de importaciones de los repuestos que no se fabricaban localmente. Aun si se tuviera en cuenta la transformación de los autos de pasajeros en pequeños camiones utilitarios, y el uso de vehículos que se reincorporaron periódicamente a la circulación, la década de 1940 fue marcadamente recesiva en lo que hace a la utilización de vehículos automotores.

A título ilustrativo de lo que venimos expresando, encontramos que en el primer año se reintegraron a la circulación 774 vehículos, cifra que entre 1942 y 1944 trepó a 17.279. El 50% de ese número entró en 1943. Una situación más crítica se verificó un año después cuando sólo se patentaron 6 camiones nuevos, y el siguiente (1945) no sólo estuvo marcado por la ausencia de reingresos sino que además se retiraron del servicio más de 4.000 camiones.

Una oferta tan escasa que tendía, como dijimos, al estancamiento, llevaba a que la población buscara ubicar sus lugares de residencia en ámbitos cercanos a los lugares de trabajo, más allá de que la ciudad, en particular, la de Buenos Aires, se extendiera geográficamente. En tal sentido, el cambio que se dará en años posteriores en las relaciones de propiedad, con la ampliación del número de propietarios gracias a políticas de vivienda implementadas por el gobierno peronista, marcaron el inicio de una nueva etapa en la evolución del sistema de transportes.

El estancamiento en la oferta tendió a mejorar por poco tiempo, a partir de la reanudación de las compras en el exterior en 1947 que compensaron la caída de los años anteriores y moderaron en cierto modo el envejecimiento de los planteles. Las dificultades de pagos en 1949, la visible reducción de divisas y los problemas de la balanza comercial, no sólo afectaron al rubro transportes sino también a las compras de

vehículos. Las cifras no discriminan entre camiones y automóviles excepto entre 1921 y 1930. Entre esos años habrían ingresado 280.747 automóviles y 76.689 vehículos de carga. Asociación Argentina de Importadores de Automóviles (1932) p.31.

¹⁹ Ver FIAT (1960) pp. 28-30.

insumos en el exterior, cuestión central para todas las industrias del sector, entre ellas la industria del neumático.

Llegamos así a los años cincuenta con un transporte automotor que si bien disminuye en el ingreso de nuevas unidades, se encuentra en condiciones de hacer frente a una creciente demanda del sector productivo, demanda que como bien se manifiesta en trabajos anteriores, el ferrocarril no se encontraba en condiciones de afrontar. Los cuadros que siguen, son explícitos respecto a la importancia que va adquiriendo el sector automotor tanto en el transporte de carga, sea en mediana o larga distancia (donde claramente compite con el ferrocarril) como en el transporte de pasajeros. Los datos con que contamos a partir de 1950, son producto del trabajo estadístico llevado adelante por las Cámaras de Automotores, que aparecen periódicamente en las publicaciones en que dan cuenta de la situación del sector.

Distribución de cargas transportables			
(en miles de toneladas)			
Año	Ferrocarril	Automotor	Automotor
		(+de 60 km)	(- de 60 km)
1950	32.849	50.398	94.425
1951	32.966	61.000	102.123
1952	29.677	48.339	94.325
1953	30.540	70.383	102.889
1954	31.042	73.540	105.624
1955	28.712	73.540	105.624

Fuente: ADEFA. Anuarios, 1966

Pasajeros transportados		
Año	Automotores	Ferrocarril
Año	(corta, mediana y larga distancia)	
1950	1.207.496	490.987
1951	1.312.505	524.837
1952	1.340.854	531.264
1953	1.398.699	541.053
1954	1.519.018	572.197
1955	1.563.512	578.636

Fuente: ADEFA, Anuarios, 1966

Los datos nos muestran que tanto en carga como en pasajeros, el automotor supera al ferrocarril. Hemos mencionado en otros trabajos que la falta de vagones fue una constante desde la nacionalización de los ferrocarriles, no obstante las políticas llevadas adelante por el Estado nacional de compra en el exterior, sin dejar de lado el impulso que tuvo la fabricación de vagones en talleres ferroviarios propios. Nada de ello fue

suficiente, por lo cual en vistas a las dificultades que presentaba el aprovisionamiento del sector, desde el gobierno nacional se impulsó la compra de camiones y automóviles. No obstante, según un informe de CEPAL, en 1945 “apenas el 8% de las toneladas-kilómetros se movía por camiones y en cambio, en 1955 la proporción llegaba al 30%”.²⁰ Cuando en 1948 se comienza a restringir las importaciones, serán los permisos para compras de automóviles los que primero se suspendan, habida cuenta de la necesidad que la marcha de la economía tenía del transporte de carga. Hacia 1955 era evidente la necesidad de realizar un esfuerzo de renovación de unidades por parte del gobierno y propietarios particulares. Por entonces, el 45% de los camiones en servicio tenía más de 15 años de vida, lo que se considera una media excesiva, teniendo en cuenta la intensidad de empleo.²¹

Los cambios demandados.

El desarrollo de la obra vial y el creciente tráfico se enfrentaban sin embargo a una serie de problemas de carácter estructural que se volvían más acuciantes en la medida en que el sector automotor, en especial el de carga, avanzaba y se consolidaba. Las condiciones políticas y económicas internacionales explicaban en cierta medida esos problemas a partir de las restricciones no calculadas que se registraban para el ingreso de materiales e insumos que no eran factibles de sustituir por producción nacional. Si bien estas carencias materiales como en el caso de neumáticos y combustibles, eran indispensables para mantener el funcionamiento del tráfico, se planteaban otras cuestiones medulares, cuya postergación no siempre se justificaba en base a las necesidades urgentes.

En los círculos de gobierno y en todos los ámbitos vinculados a la gestión económica, el futuro de paz abría importantes interrogantes. Sobre estos aspectos trabajaron los equipos técnicos reunidos en las distintas Subcomisiones Técnicas del Consejo Nacional de Posguerra²². El Ordenamiento Económico y Social su producción más significativa en el cual diseñaba el Plan de Obras Públicas a llevar adelante, contemplaba el tema

²⁰ CEPAL (1959), p. 61.

²¹ Ídem.

²² Existían dos tipos de subcomisiones: las Técnicas (Finanzas, Trabajos Públicos, Minas y Canteras, Desocupación, Enseñanza Profesional, Colonización, Comercio Exterior y Encuestas Especiales) y las Informativas (Patronal, Obrero, Cámaras de Comercio Extranjeras y Organismos privados colaboradores). En ambos casos sus funciones eran informativas.

vital del Transporte reunido bajo el rótulo, “Vías de comunicación, elementos de transporte y su coordinación”.

Se tomaba en cuenta que al fin de la contienda también se debía avanzar en las soluciones de fondo en lo referido al transporte terrestre, dado que en 1947 caducaba la vigencia de la Ley Mitre. Esta situación iba a permitir no sólo el reordenamiento del sistema ferroviario sobre el que se venía trabajando con los ingleses²³, sino también dar respuesta a la posibilidad de diseñar un modelo que coordinara todos los sistemas de transportes en funcionamiento, cuestión que la Coordinación Nacional de Transportes creada en 1937 (Ley 12.346) no había logrado en la práctica.

El tema de la puesta en funcionamiento y la coordinación de los distintos sistemas no era exclusivo de Argentina.²⁴ Los informes de Henry Osborne Mance presidente del Instituto de Transportes de Gran Bretaña, hablan del interés y de los esfuerzos por lograr una cierta sintonía entre todas las áreas del transporte y asevera de manera enfática que el problema de la coordinación de los servicios de transportes no había sido resuelto satisfactoriamente en país alguno.²⁵ *The Coordination of Inland Transport* es un extenso informe sobre los problemas de todos los sistemas de transporte y una síntesis de los principios que según el especialista debían observar las políticas de Estado. En este sentido dan cuenta de la dificultad de poner en consonancia los intereses sectoriales con las necesidades de bienestar de la comunidad. Los avances sobre estas cuestiones se reflejan en los resultados de la Convención de Ginebra sobre circulación vial del año 1949²⁶.

²³Gómez Teresita -Tchordonkian, Silvia. “El lugar de las políticas del transporte ferroviario en la planificación peronista”. En Gómez Teresita - Salerno, Elena (comp.). *Políticas públicas, servicios y transporte. Argentina y Brasil en el siglo XIX y XX*. Buenos Aires, Cespa, 2014.

²⁴ En junio de 1948 se creó la Secretaría de Transporte que tras la reforma de la Constitución Nacional, en 1949, adquirió rango de ministerio.

²⁵ Ese trabajo fue publicado en *Transport and Communication Review* . Vol II, Nº3, Julio - Septiembre 1949. En castellano en Osborne Mance, H. (1951) *La Coordinación del Transporte*. En *Boletín de la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles*. pp. 57-90, nro.121.

Henry Osborne Mance a lo largo de los años '40 produjo un número notable de obras sobre cuestiones relativas a transportes terrestres, aéreos, marítimos. Fue representante británico en la Comisión de Transportes y Comunicaciones de Naciones Unidas hasta 1954.

²⁶ El documento final en <http://www.dipublico.org/10823/convencion-sobre-la-circulacion-vial-ginebra-19-de-septiembre-de-1949/> The United Nations Conference on Road and Motor Transport met at Geneva, from 23 August 1949 to 19 September 1949. Participaron representantes de los estados europeos, Estados Unidos, y dos latinoamericanos Guatemala, Chile, mientras Brasil, México, Ecuador lo hicieron como observadores.

Además de constituirse en un tema recurrente en las publicaciones de la época, fue de tratamiento central en el VII Congreso Panamericano de Ferrocarriles reunido en México en 1950.²⁷

En cuanto a Argentina, tanto los especialistas en vialidad que actuaban en las esferas gubernamentales como los transportistas, si bien reconocían los avances realizados en vialidad, señalaban el carácter anárquico del ordenamiento de transportes vigente. Reclamaban la puesta en marcha de un sistema equilibrado y funcional, adecuado a las condiciones técnicas y económicas vigentes, para lograr una explotación rentable en base a un régimen de tarifas apropiado.

En muchas regiones era notable la falta de un medio de transporte adecuado, ya fueran ferrocarriles o caminos de tránsito permanente; en ocasiones se presentan ambos o alguno de los dos sistemas (tren o automóvil) sin que ello significara que respondían a los requerimientos de la zona. En otros lugares los sistemas se superponían dando paso a una competencia antieconómica y por ende poco tentada a ampliar o modernizar la oferta. Sin dejar de tener en cuenta las condiciones particulares en las que se desenvolvía el tráfico desde los comienzos de 1930, a esta altura ya era menester contar con un sistema de transporte avanzado y coherente que contemplara las perspectivas industriales formuladas en las propuestas de gobierno de esos años en función del presente y de su proyección futura. Una política de estas características requería un detenido análisis de los aspectos, económicos, legales e impositivos sin perder la perspectiva de los materiales existentes, ni de las necesidades económicas y las demandas sociales más urgentes. El primero de los aspectos era determinante, dado que las limitaciones técnicas y el deterioro de los materiales en uso conspiraban en contra de las posibles innovaciones en el conjunto del sistema, ya que las partes (ferrocarriles y automotores) atravesaban distintos momentos de su evolución y planteaban, por ende, necesidades diferentes.²⁸

²⁷ El tema principal fue el relativo a la Coordinación de los Sistemas de Transportes. El gobierno argentino instituyó premios a los mejores trabajos sobre el tema. VII Congreso panamericano de Ferrocarriles, México 10 al 20 de Octubre de 1950. Ver el detalle en: "Adjudicación de los premios establecidos por el gobierno de la República Argentina" En: Boletín de la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles (1951). pp.52-70, nro.120.

²⁸ Argentina. Dirección Nacional de Vialidad. "Cómo se han cumplido los primeros objetivos de la vialidad argentina". *La Ingeniería*. (1940) pp.548-561, Julio, Vol.44, nro.789. Valle, Juan Agustín - Alurralde Nicanor. *La Ingeniería*. (1945) pp. 614-619, Septiembre, Vol.49, nro. 851.

El sistema ferroviario extendido en función de la economía exportadora había llegado al punto máximo de su desenvolvimiento hacia los años treinta, y sólo quedaba poner en marcha los avances logrados por los países centrales, que representaban una importante inversión en locomotoras diesel o en la electrificación de los ramales más productivos del sistema. Pero esas transformaciones exigían un grado de racionalidad económica que diera lugar a la reformulación de ciertos trazados, y tomara en cuenta los factores que según las compañías eran razón de las caídas de sus beneficios.

Como señalamos, en los años previos a la reformulación de la Ley 5315 y en medio de los avances producidos en las negociaciones con los británicos, teniendo presentes los problemas generales de carencias y renovación de los transportes, las opiniones vertidas por los ingenieros viales apuntaban a los aspectos antieconómicos de la explotación ferroviaria. Comparaban en tal sentido la rentabilidad generada por el transporte automotor en distancias medias y cortas, y proponían concentrar las mejoras del tráfico ferroviario en las distancias largas, lo que suponía suprimir un importante número de estaciones de tráfico de cargas improductivas y derivar esos recursos materiales y humanos a los servicios que deban mantenerse y aumentarse.²⁹

Los automotores en cambio, ingresaban en la Argentina en su etapa de madurez, en especial en zonas de caminos de tránsito permanente, y en otras donde la expansión tenía posibilidades ciertas de continuar si se aceleraban las obras de vialidad.

Los requerimientos de la economía imponían sostener lo existente tomando en cuenta dos líneas de acción: mantener una coexistencia armónica que evitara las competencia antieconómica en base a acuerdos específicos o bien imponer regimenes de exclusividad a favor de un sector u otro.

Todas estas cuestiones venían siendo tratadas en las entidades relacionadas con el transporte automotor, en los congresos de vialidad y aún en los ferroviarios. Se buscaban como referencia las experiencias de otros países donde se llevaban adelante programas con resultados diversos.

En referencia a las posibles líneas de acción, en cumplimiento de la primer propuesta, consideraban la posibilidad de dividir funciones entre el tránsito ferroviario y el

²⁹ "El problema del transporte urbano en Buenos Aires". *Horizontes Económicos* (1947) pp. 319-321, Vol.4, nro.28. "Vialidad". *La Ingeniería* (1945), pp.486-488, Julio, Vol.49, nro. 849. Moret, Carlos. M.: "El problema de los transportes en Argentina ante el vencimiento de la Ley Mitre". *La Ingeniería*. (1945) pp.513-522, Agosto, Vol. 49, nro.850. Ardigó Dante: "Los FFCC y la economía argentina", *La Ingeniería* (1945). pp.722-731, Septiembre, Vol. 49, nro.851.

automotor, cuando ambos ya estuvieran instalados en los mismos espacios, transportando bienes diferentes, o bien adjudicando el movimiento de pasajeros a unos y las cargas a otros. A ello debía agregarse la necesaria coordinación en el servicio de distintas empresas de un mismo sistema para evitar superposiciones en ciertos lugares y falta de servicios en otros. Los regímenes de exclusividad, en cambio, exigían de estudios detallados de necesidad, costos y rentabilidades para no generar condiciones antieconómicas. En ambos casos se trataba de corregir las distorsiones surgidas por la escasez de oferta de tráfico en zonas de movimiento creciente que se traducían directamente en aumento de las tarifas. Una tercera opción estaba marcada por la liberación de la competencia y en ese caso el resultado es que cada uno de los sistemas trata de negar facilidades al competidor. Se entiende que allí es indispensable la acción pública que debe obligar a los sistemas a establecer facilidades para que el consumidor pueda usar libremente el sistema que más convenga a sus necesidades.

En una evaluación general de los resultados arrojados por la práctica de más de una década, se concluía que el automotor resultaba insustituible en el transporte puerta a puerta y en distancias cortas. En cuanto a su lugar en el traslado de cargas resultaba eficiente en el movimiento de bienes de poco peso y alto valor unitario, cuestión que se acentuaba en las zonas aledañas a los centros de producción, consumo y embarque, donde el tránsito debía ser constante. También era una salida en las zonas de poca actividad y allí donde se pretendía fomentar nuevos desarrollos, con la posibilidad de dar respuesta al tráfico desconcentrado, que se origina en muchos lugares y se dirige a muchos.

La posibilidad de seguir avanzando en el trazado de caminos de bajo costo en zonas de tráfico poco intenso, era una solución que agilizaba las comunicaciones entre localidades apartadas. Con estas ventajas los automotores se imponían al ferrocarril que debía ser operado como sistema, y debía funcionar siempre con un cierto porcentaje de su capacidad total ocupada (que no podía bajar de un cierto mínimo) por lo que sus costos se encarecían.

Respecto al transporte de pasajeros, el ferrocarril desempeñaba un rol fundamental en las áreas suburbanas de las grandes ciudades y en la combinación con los otros medios de transporte, tranvías, colectivos y subterráneos. Tampoco podía ser sustituido en muchas zonas en las largas distancias entre centros de cierta importancia que mantenían

una densidad de tráfico alta. El ómnibus y el colectivo, en la corta distancia y en las zonas donde el escaso movimiento y la necesidad de mejoramiento, les asegurara a las empresas un tráfico permanente³⁰. Esas combinaciones debían darse en el marco de un sistema moderno de reglamentación de asignaciones preferenciales o de concesiones de exclusividad. En el caso del transporte de pasajeros la competencia puede darse en las zonas intermedias (combinación entre estaciones ferroviarias, o en distancias medias) o incluso entre varias empresas en zonas preferenciales. El régimen de competencia debía imponerse en el transporte automotor mediante el otorgamiento de licencias por las que cualquier empresa pudiera prestar servicios sujetándose a las condiciones preestablecidas. En todo caso, al ser sistemas distintos se exigen reglamentaciones distintas. En el caso de los caminos tampoco pueden igualarse las normas sin tener en cuenta el tipo de camino, si son o no de tránsito permanente y el tipo de actividad que soportan.

Todos estos problemas, tratados en estrecha relación con la cuestión de la coordinación de los transportes, venían siendo debatidos desde los años treinta en el marco de la defensa del sistema ferroviario, frente a lo que se consideraba la desleal competencia de los automotores.³¹ Por entonces se esperaba que las soluciones posibles resultaran de la acción de la Coordinación Nacional y del trabajo de la DNV. Más de una década después los reclamos seguían vigentes porque los cambios previstos, además de insuficientes, se daban en un contexto crítico, que generaba también sus propias respuestas a las necesidades urgentes. Todo ese accionar iba a dar en un sistema anárquico donde a los problemas crónicos se agregaban los resultados de la improvisación ante la necesidad. Perdía sentido el intento de coordinar lo que no estaba debidamente ordenado.

Siguiendo con las formulaciones, los temas críticos tienen que ver con las cargas fiscales y las tarifas. Las necesidades del erario público hacen recaer en el error de establecer y corregir impuestos y tarifas antes de poner orden en la red de transportes en cada zona o evaluar el funcionamiento de cada sistema en particular.

Las discusiones entre los transportistas y el estado acerca del sistema impositivo, hacen hincapié en la necesidad de unificar las cargas una vez vencida la Ley Mitre. Se insiste

³⁰ La situación de los transportes de Buenos aires es similar a la que se observa en las grandes ciudades del mundo. Argentina. *La Ingeniería* (1940), pp. 548-561. Barrés, Francisco. "Transporte en la ciudad y gran Buenos Aires". *Boletín de la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles* (1951), pp. 15-32, nro.123.

³¹ Gómez Teresita -Tchordonkian, Silvia. "En torno al sistema de transportes en la Argentina. Caminos y vías férreas, 1930-1950". *Transporte, Servicios y Telecomunicaciones*, (2016), pp. 48-79.

en que esto es fundamental para cualquier intento de ordenar el sistema de transportes en su diversidad, sin dejar de aprovechar los aspectos positivos de la experiencia pasada. Se proponía en este sentido mantener la libre introducción de materiales ferroviarios por revestir un interés para la economía nacional. Esa misma política era sugerida en beneficio de los automotores de uso comercial.

En cambio se observaba con interés la posibilidad de reimplantar las tasas de carácter público de las que la ley Mitre eximía a los ferrocarriles. Tampoco se discutía el impuesto a la nafta ni la vigencia del decreto 18410 (31.12.1943) que creó un impuesto adicional a los combustibles líquidos derivados del petróleo de \$0,01 que debía ser pagado por los usuarios de caminos. Esos fondos extras permitieron formular un plan decenal para ejecutar obras de construcción y mejoramiento en la red nacional por un importe de mil millones de \$m/n.³²

Las cargas de carácter no impositivo (cargas sociales) variaron fuertemente en esos años tratados. En los automotores se plantea la dificultad de una variedad de situaciones que no están presentes en las empresas ferroviarias. La legislación deberá contemplar a quien maneja su propio camión y tiene un solo vehículo, hasta las situaciones propias de trabajadores de las grandes empresas de servicios regulares con una flota de camiones, las variadas cargas sobre salarios, de previsión social etc..

3.1.Los planteos del sector

En los años treinta, el servicio de camiones tuvo como radio de influencia la Capital y la zona suburbana, y se amplió luego hacia los servicios de larga distancia, en prácticamente todo el país. En esos años se conformó la Asociación Argentina de Propietarios de Camiones³³ que llevó adelante una larga campaña a favor del sector, frente a las autoridades y en especial frente a la competencia ferroviaria. La extensión del conflicto bélico y la expansión creciente de la actividad económica al interior del país, determinaron el afianzamiento de los servicios de transporte automotor de cargas, con las limitaciones mencionadas en cuanto a las posibilidades de importar unidades.

³² A los fondos de vialidad acordados por la ley 11658 sus enmiendas se agrega lo previsto por el decreto 18410 (31.12.1943) cuya provisión se extiende hasta 1954, y que se prevé recaudará \$ 450 millones para la realización de obras en ese lapso.

³³ La AAPC fue organizada en 1935. Publicó una revista como órgano oficial "El Camión".

En medio de la crisis de 1949 la entidad elaboró una serie de documentos en los que planteaba que el grado de desarrollo alcanzado exigía pensar un sistema ordenado, en base a una legislación moderna, que impusiera un marco regulatorio a nivel nacional.³⁴ Hay que tener en cuenta que para entonces ya se había cumplido la nacionalización de los ferrocarriles y la discusión por la competencia desleal e ilegal de las empresas³⁵ dejaba paso al diálogo con el estado. En esos términos los propietarios de camiones trataban de evitar que se siguiera sosteniendo la idea del ferrocarril “sistema-eje” y reclamaban un orden en el que cada cual en su órbita técnica, económica, y social, sin subordinación de uno a otro, aportara “al mayor progreso de la Nación.”³⁶ Para lograr un mayor efecto ante las autoridades nacionales, se marcaba el estímulo del transporte caminero a la economía en su conjunto, calculando que aportaba trabajo a más de un millón de personas, y se resaltaba el esfuerzo fiscal que había contribuido y contribuía a la generación y mantenimiento de la red caminera, en contra de la opinión de que los camiones eran usuarios gratuitos de los caminos.³⁷

En cuanto al aporte a la industria nacional, mencionamos en un trabajo anterior, que el sector alentó la instalación de proveedores de autopartes y repuestos, ante el cierre de las importaciones. En contra de las afirmaciones acerca de que los automotores dependían del extranjero para obtener los elementos necesarios para su funcionamiento se recalca que la coyuntura había llevado a que prácticamente todas las piezas demandadas fueran cubiertas con fabricación nacional, y que aún ante la falta de combustible y de materiales originales el servicio se mantuviera en funcionamiento.

³⁴ Aquí tendremos en cuenta dos documentos dirigidos a las autoridades nacionales (1949) y de la provincia de Buenos Aires (1950), en ocasión de la elaboración del proyecto de Código de Transportes. En ellos aparece sintetizada en otras cosas la trayectoria de la entidad. Han sido publicados bajo el título (1950) “El Transporte automotor de cargas argentino. Su problema – Su solución.”

³⁵ Hemos tratado este tema en Gómez y Tchordonkian (2014)

³⁶ AAPC (1950) p.15

³⁷ El detalle es el siguiente: Del 5 de octubre de 1932 (fecha de promulgación de la Ley 11.658) hasta el 31 de diciembre de 1947 (fecha que corresponde a las últimas cifras oficiales conocidas) la Administración General (sic) de Vialidad ha recaudado \$ 1.362.317.959,95, de los que corresponden a la Ley 11.658 y disposiciones complementarias \$ 1.320.060.080,28 o sea el 96% de la recaudación total efectuada por la repartición. De esa suma la repartición invirtió en la construcción de caminos y obras conexas, la suma de \$976.400.000. Y bien: del monto total invertido en construcción de caminos y obras conexas, \$ 721.775.342,40 corresponde al aporte de los camiones argentinos, o sea, el 74%. Esta cifra destruye el sofisma de los antiguos agentes foráneos de los ferrocarriles, de que los servicios de transporte automotor eran usuarios gratuitos del camino. AAPC (1950), pp.11-12

Las demandas habían llevado a la formulación de un proyecto de Ley de Transportes de cargas³⁸ que los interesados pretendían ofrecer a las autoridades nacionales y provinciales, como modelo para tener presente en la elaboración de una reglamentación definitiva. Allí expresaban la necesidad de evaluar el sistema en base a la confección de estadísticas serias y periódicas, para con esos datos confeccionar una ecuación territorio – transporte, que arrojara datos concretos, sobre los cuales definir la política de transportes a seguir. Con esos conocimientos de las realidades objetivas del país, definiendo conceptos tales como “distancias” y “zona económicas” en base a las peculiaridades de la geografía y la distribución de las fuentes productivas, se alcanzaría a formar un sistema eficiente de carácter nacional. Se imponía integrar en un sistema único regulado de carácter mixto (público-privado), a los ferrocarriles nacionalizados, a las subsidiarias de los ferrocarriles (de automotores) cuyo trabajo debía ser confiado a los camiones privados y al transporte automotor.³⁹ Obviamente un marco legal adecuado ofrecía las garantías para el desarrollo del sector, y aseguraba la estabilidad jurídica y económica de los propietarios y trabajadores del transporte.

La pretensión de conformar un sistema unificado de carácter nacional, alentaba la acción del estado en distintos niveles que involucraban:

- La imposición de un Registro nacional, obligatorio para los prestadores de servicios de carga que abarcara a los distintos tipos de transportes.
- La puesta bajo jurisdicción directa del estado nacional a todo el transporte de cargas, mediante convenios con las provincias, tendientes a evitar los conflictos inter jurisdiccionales.
- La imposición de un sistema tarifario que diera solución a los litigios generados por las diferencias jurisdiccionales.

³⁸ En 1947 la AAPC redactó un proyecto de “Ley de Reglamentación del transporte automotor de cargas” que proponía la creación del “Registro Nacional de los Servicios del Transporte automotor de cargas”, la creación de la “Comisión Nacional de tarifas para el Transporte automotor de cargas”, la “Oficina de Estadística y Censo Permanente del Transporte”, que prevé un sistema de convenios con las provincias y fija el “Régimen de los Servicios”. p.23

³⁹ Gallo Argerich. (1947) Ofrece como ejemplo el acuerdo realizado en Inglaterra entre ferrocarriles y automotores para el transporte de las cargas. pp. 25- 26. Sobre transportes urbanos de pasajeros, ver Domínguez, José. Horizontes Económicos (1947) Noviembre.

- La regulación a través del Registro nacional de la afluencia de camiones en las distintas zonas y rutas, suspendiendo o habilitando prestadores de acuerdo a la demanda, para evitar toda forma de competencia.
- El reconocimiento del Ministerio de Transporte como única jurisdicción para resolver los casos relacionados con los servicios prestados o los generados por cuestiones de agremiación.

Reflexiones finales

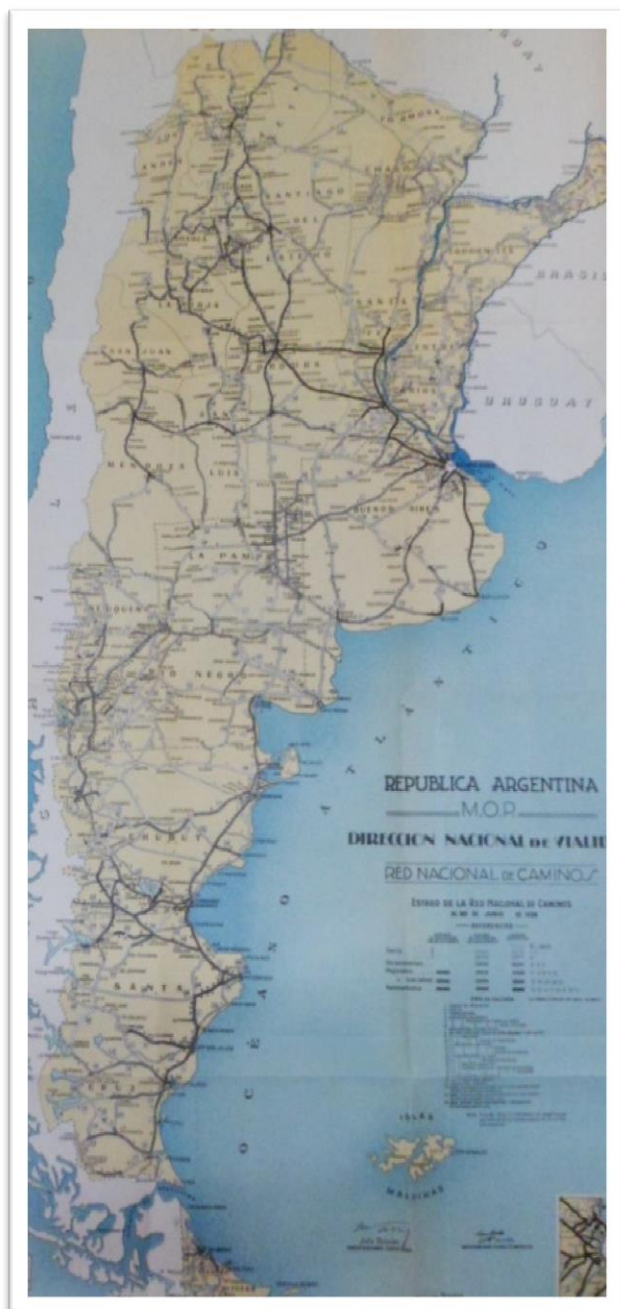
En el período considerado en el presente trabajo, si bien se asiste a un proceso de industrialización sustitutiva de importaciones, el desarrollo de la industria automotriz es incipiente, por lo que el desarrollo del sector automotor considerado se encuentra más en consonancia con la importación de vehículos y en menor medida con lo emergente del ensamblado o el aprovechamiento y transformación de las unidades existentes.

El desarrollo de centros industriales en diferentes ciudades de Argentina generó una creciente demanda de medios de transporte que no alcanzó en estos años a satisfacerse con la oferta ferroviario y automotor disponible. Situación similar se presentó en el rubro cargas, debido a las mismas dificultades que presentaba el transporte de pasajeros. La expansión de la infraestructura sufrió idénticos vaivenes, en una economía que no lograba cortar lazos de dependencia con el sector externo. No obstante, observamos que durante estos años se continuaron estableciendo puntos de conexión con los países limítrofes. Sin embargo, no podremos aún hablar de un mercado regional latinoamericano en un proceso de integración.

El sistema de transportes que se fue construyendo, en el cual el ferrocarril dominó durante casi un siglo, fue dando paso a una presencia creciente del automotor. En la década del cuarenta del siglo XX los ferrocarriles totalizaban poco más de 46.800kms de vías, comprendiendo en ese total tanto los ferrocarriles pertenecientes a empresas privadas, como al Estado, a gobiernos provinciales y a entes secundarios (empresas, yacimientos, etc.) y luego de la nacionalización, el Estado toma en sus manos unos 43.800 km. Las dificultades que el manejo de ese sistema conllevó por entonces fue objeto de diferentes trabajos. Paralelamente se fue desarrollando un sistema vial que en poco más de 10 años desde la sanción de la ley de Vialidad (1932) sumó más de 65.000 km de caminos, lo cual fue generando una estructura vial a nivel nacional que acompañó el crecimiento del sector automotor.

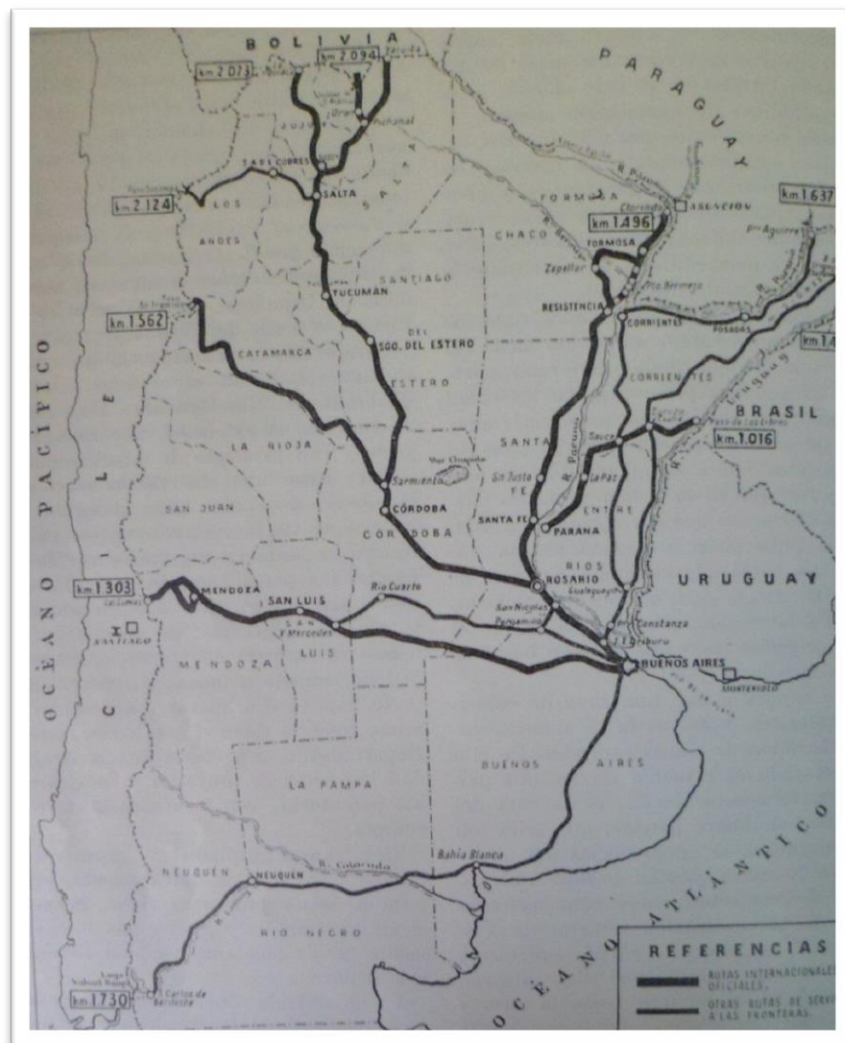
En una población total que pasó de 14.283.723 personas en 1940 a 19.143.000 en 1955, los pasajeros transportados por el sistema automotor en este último año fueron 1.563.512, en tanto el ferrocarril alcanzó los 578.636. En relación a las provincias, la provincia de Buenos Aires y Capital Federal registra el mayor número de automotores (para 1955 cuenta con más de 300.000 unidades, tomando tanto automóviles como camiones, ómnibus, vehículos especiales- coches fúnebres, ambulancias). Aun con las dificultades de medición de un sistema desintegrado automotor y uno centralizado ferroviario, el avance del sector automotor sobre el ferroviario es significativo hacia mediados de la década del cincuenta.

Anexo 1.



Fuente: Ministerio de Obras Públicas. Dirección Nacional de Vialidad. 1943.

Anexo 2.



Fuente: La Ingeniería (1943) p. 1031, diciembre, vol. 47 n° 830.

	Año	V.T.M.	V.T.S.	TOTALES	N.I
Censo en la Red Nacional	Dic. 1935	22.747	6.556	29.303	100
Censo en la Red Nacional	Dic. 1936	23.975	6.433	30.408	103
Censo en la Red Nacional	Dic.1937	31.973	5.977	37.770	128,9
Censo en la Red Nacional	Abr. 1939	32.832	5.621	38.453	131,2
Censo en la Red Nacional	Dic.1939	36.862	5.369	42.231	144,1
Censo en la Red Nacional	Época de mayor tránsito 1940	48.304	7.146	55.450	189,2

Censo en la Red Nacional	Dic.1940	45.232	7.528	52.760	180
Censo en la Red Nacional	Dic.1941	55.228	7.700	62.928	214,7

Fuente; Censo de Tránsito. DNV. En López Mayer, p.135.

Bibliografía

Fuentes:

Asociación de Fábricas de Automotores (1960) *1.000.000 de automotores argentinos*. Buenos Aires.

Asociación de Fábricas de Automotores (1963) *El mercado de camiones, ómnibus y colectivos en la Argentina: elementos para su estudio*. Buenos Aires. Abril.

Asociación Argentina de Propietarios de Camiones. (1950) “El transporte automotor de cargas argentino. Su problema- su solución.” Buenos Aires, Talleres Gráficos Indoamérica. Publicación n° 5, pp. 1-38.

Boletín de la Asociación permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

CEPAL, (1959). *Análisis y proyecciones del desarrollo económico. V El desarrollo económico de la Argentina*. Parte I. Naciones Unidas. México.

FIAT (1960). *Evolución y desarrollo del mercado automotor en la Argentina*. Oficina de Estudios para la colaboración económica internacional. Buenos Aires, pp. 1-101.

Revista *Horizontes Económicos* (1947)

Revista *La ingeniería*, 1940, 1943.

Segundo Plan Quinquenal. Secretaría Técnica. Archivo General de la Nación. Buenos Aires.

Bibliografía secundaria:

Aguilar Uranga, Manuel. (1951) “El séptimo congreso panamericano de ferrocarriles” En *Boletín de la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles*. Ene.-Feb. Año 35, n. 120, pp. 92-97.

Alurralde, Nicanor (1939). “Coordinación de transporte por carreteras, ferrocarriles y otras vías de comunicación”. *Boletín de la Asociación Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles*, Buenos Aires, enero- febrero, n° 54, pp. 43- 49.

Ardigó, Dante (1945) “Los Ferrocarriles y la economía argentina” *La Ingeniería*. Septiembre. Vol. 49, nro. 851. págs.722-731

Argentina. Dirección Nacional de Vialidad. (1940) “Cómo se han cumplido los primeros objetivos de la vialidad argentina.” En *La Ingeniería*. Julio, Vol.44, nro.789, págs. 548-561.

Barrés, Francisco (1947). “Transportes en la Capital y sus alrededores”. En: *Boletín de la Asociación permanente del Congreso panamericano de Ferrocarriles*. Buenos Aires, Julio- Agosto, Nro. 102. Págs. 61-72.

Barrés, Francisco (1951). “Transporte en la ciudad y gran Buenos Aires”. En: *Boletín de la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles*. Buenos Aires, Enero-febrero, nro. 123, págs. 15-32.

Barsky, Osvaldo y Gelman, Jorge (2009) *Historia del agro argentino. Desde la conquista hasta comienzos del siglo XXI*. Buenos Aires. Sudamericana.

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

Belini y Korol (2012) *Historia económica de la Argentina en el siglo XX*. Buenos Aires. Siglo XXI editores.

“El problema del transporte urbano de Buenos Aires” (1947) *Horizontes Económicos*. Buenos Aires, Diciembre. Vol. 4, nro. 28. pp. 319-321.

Gallo Argerich, Eudoro (1947). “La iniciativa privada en la regulación de los transportes.” *Boletín*

de la Asociación permanente del Congreso panamericano de Ferrocarriles. Buenos Aires, marzo-abril, n° 100, pp. 25-28.

Gómez, T. y Ruiz J. (2014) “Impactos de la Segunda Guerra Mundial en el Comercio Exterior Argentino”. XXIV Jornadas de Historia Económica. Rosario. Argentina.

Gómez, T., Tchordonkian S. (2014) “Redes viales y ferroviarias en las décadas del treinta y del cuarenta: mapas superpuestos?” Cladhe IV. Bogotá.

Gómez T. –Tchordonkian, S. (2014) “El lugar de las políticas del transporte ferroviario en la planificación peronista” En Gómez Teresita – Salerno, Elena (comp.) *Políticas públicas, servicios y transporte. Argentina y Brasil en el siglo XIX y XX*. Buenos Aires, Cespa.

Gómez, Teresita (2016) *Planes quinquenales en la Argentina (1946-1955)*. Tesis doctoral. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires.

Gómez Teresita –Tchordonkian, Silvia (2016)

“En torno al sistema de transportes en la Argentina. Caminos y vías férreas, 1930-1950” En: *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, (TST). Revista de Historia*. Madrid. España - Edicared. Marzo, n° 30, pp. 48-79.

González Aurelio. *Costo del transporte automotor. Estudio de la incidencia de valores, variaciones y porcentajes en los períodos 1939 y 1944*. Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas. Gabinete de práctica de la profesión. Publicación n°. 12, pp. 1-35.

González Climent, Aurelio (1953) *Los Transportes, el correo y las telecomunicaciones en el Segundo Plan Quinquenal*, Buenos Aires, Macchi editorial.

Gruschetsky, Valeria (2013) “El paisaje de un borde urbano: el proyecto de la Avenida General Paz en la Buenos Aires de los años treinta”. saberesdeestado.ides.org.ar/files/2013/09/Gruschetsky-IDES.pdf.

Lacunza, Paula (2004) “El nuevo papel Del Estado en la Argentina peronista: Mercante y el Plan Trienal de Trabajos Públicos en la Provincia de Buenos Aires (1946-1049).” *Anuario del Instituto de Historia Argentina*. Universidad Nacional de la Plata. N° 4, p. 101-126.

López Mayer, Adolfo (1946) *Transporte en Argentina*. Edit. Rosario. Rosario.

Klinger, Jorge (1943) “Vías internacionales de comunicación carretera en Argentina”. Revista *La ingeniería*. Buenos Aires, diciembre, nº 830, pp. 1031-1040.

Kuntz Ficker, Sandra (coord.) (2010) *Historia Económica General de México*. México. El Colegio de México/ Secretaría de Economía.

Moret, Carlos M. (1945) “El problema de los transportes en Argentina ante el vencimiento de la Ley Mitre” En *La Ingeniería*. Agosto Vol. 49, nro. 850. Págs. 513-522.

Nunes Ivanil (2011) *Integraçao ferroviária sul-americana por que não anda esse trem?* São Paulo. Brasil. Annablume editora.

Osborne, Mance, H (1951) “La Coordinación del Transporte” En *Boletín de la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles*. Año 35, nro. 121, págs.57-90.

Rofman, A. y Romero Luis A. (1998) *Sistema socioeconómico y estructura regional en la Argentina*. Buenos Aires. Amorrortu editores.

Schvarzer, J. (1991) *Del transporte ferroviario al ómnibus. Cambios en las prácticas urbanas en Buenos Aires. Argentina*. Centro de Investigaciones Sociales sobre el Estado y la Administración (CISEA). Buenos Aires.

Valle, Juan Agustín –Alurralde, Nicanor (1945) “Cincuenta años de vialidad carretera argentina” En *La Ingeniería*. Septiembre. Vol. 49, nro. 851, págs. 614-619.

“Vialidad” (1945) *La Ingeniería*. Julio. Vol. 49., nro. 849, págs. 486-488