

## **En torno al sistema de transportes en la Argentina. Caminos y vías férreas, 1930-1950**

Teresita Gómez  
Universidad d Buenos Aires

Silvia Tchordonkian  
Universidad d Buenos Aires

### **Resumen**

**E**n este trabajo se analiza el desarrollo del trazado de los sistemas vial y ferroviario en el territorio de la República Argentina en las décadas del treinta y del cuarenta, los planes viales y ferroviarios desplegados por entonces y la acción desempeñada por los diferentes gobiernos.

**Palabras clave:** Red vial, sistema ferroviario, planes, políticas públicas.

**Códigos JEL:** H40, L92, N76.

### **Abstract**

**T**his paper analyses the development of rail and road networks in Argentine Republic's territory during the 1930s and the 1940s, as well as road and rail plans deployed during those years. Moreover, actions taken by different governments are studied.

**Key words:** Road network, rail system, plans, public policies.

**JEL Codes:** H40, L92, N76.

## **En torno al sistema de transportes en la Argentina. Caminos y vías férreas, 1930-1950**

[Fecha de recepción del original: 14-07-2015; versión definitiva 10-12-2015]

**Teresita Gómez**

Universidad d Buenos Aires

Silvia Tchordonkian

Universidad d Buenos Aires

### **1. Introducción**

El inicio de la década de 1930 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 este nuevo contexto, los países especializados en producción primaria 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 las exportaciones 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 los productos exportables pasaron de un índice de 129,5 en 1928 a 74,1 en 1933<sup>1</sup>.

Al igual que en otros países, en estas circunstancias, el Estado argentino debió echar mano a medidas intervencionistas, intentando regular la economía<sup>2</sup>. Este sería 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<sup>3</sup>.

Como consecuencia del cambio que se produjo en el mercado internacional, la economía argentina comenzó a cerrarse sobre sí misma. Por ello se tornó necesario

---

<sup>1</sup> Jorge (1975), p. 109.

<sup>2</sup> Referencias al rol del Estado en el periodo, Schvarzer (1994); Villanueva (1972); Belini y Rougier (2008); y Caravaca (2011).

<sup>3</sup> Primer presidente argentino elegido por sufragio universal, que para 1930 cumplía su segundo mandato.

satisfacer las demandas del mercado interno en un escenario favorable al surgimiento de determinadas actividades industriales, con lo que se fue configurando un proceso de industrialización por sustitución de importaciones que se profundizó en el tiempo, dado que la producción externa había dejado de abastecer los requerimientos locales<sup>4</sup>.

En este viraje hacia el mercado interno, los rieles y los caminos serían los artífices de un entramado que posibilitaría la libre circulación de mercancías<sup>5</sup>. El objetivo de este trabajo es mostrar cómo ambos sistemas tuvieron diferente relevancia acorde con las modificaciones que se producían en la estructura productiva, y de qué modo acompañaron ese proceso las políticas activas que se generaban desde el estado. Lejos de pretender una explicación integral de la conformación del sistema de transportes en territorio nacional, intentamos dar cuenta de algunos de los factores que llevaron a que en la década de 1950 el país contara con una red de circulación que, a pesar de sus limitaciones, permitió la integración del mercado interno. En este caso no nos detendremos en el autotransporte de pasajeros que en el contexto de los años de depresión se fue extendiendo como sistema complementario al ferrocarril y al sistema tranviario en el ámbito urbano e interurbano. Tuvo incidencia en distancias largas con la construcción de las rutas que vincularon Buenos Aires y Mar del Plata (el centro turístico más importante por entonces de la costa atlántica) y Buenos Aires – Rosario, esta última la segunda ciudad portuaria e industrial del país. Más allá de estos avances la red vial mostró escasa articulación a nivel nacional, por lo menos en los años treinta<sup>6</sup>.

En nuestro análisis partimos de la situación del sector ferroviario en las primeras décadas del siglo pasado cuando la acción pública empezó a dar cuenta de la aparición del vehículo automotor como alternativa de transporte, y en torno a ello se planteó la necesidad de tender un sistema integrado de rutas y caminos. En esta línea diferenciamos dos momentos en el período abarcado. Un primer momento (1930-1940), en el cual el riel mantuvo su preeminencia, en tanto los caminos de tierra, mejorados o pavimentados, cumplieron 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. En el imaginario político y social el ferrocarril seguía siendo el ordenador del transporte interno y el único sistema eficiente para dar salida a la producción exportable. En un segundo momento (1940-1950), ambos sistemas (ferroviario y vial) compartieron el tráfico, sin que mediara una preferencia gubernamental por alguno de los dos sistemas en particular. Por otra parte, en medio de la Segunda Guerra Mundial y durante su posguerra se asistió a una pérdida de significación del ferrocarril en cuanto a su rentabilidad, en tanto se verificaba un crecimiento del sector automotor sin que aún prevaleciera uno sobre otro en el diagrama del tránsito de pasajeros y de cargas. En esa coyuntura las decisiones políticas referidas al sistema de transporte estuvieron relacionadas directamente con las limitaciones que el conflicto bélico imponía.

---

<sup>4</sup> O'Connell (1984), pp. 479-514; Díaz Alejandro (1975); Rofman y Romero (1998); Belini y Korol (2012).

<sup>5</sup> En el período considerado, el transporte aéreo se hallaba en sus inicios teniendo como tarea central el traslado de correspondencia (la empresa de bandera, Aerolíneas Argentinas se crea en la década de 1950, inaugurando el aeropuerto internacional de Ezeiza que se finaliza hacia 1949).

<sup>6</sup> Muller (2010).

Sin particularizar en este aspecto, el trabajo pone en cuestión la mirada implícita en estudios de Scalabrini Ortiz, en el sentido de que el trazado de ferrocarriles en el siglo XIX y XX se realizó en Argentina “como parte de una política de dominación mansa y de explotación sutil que se ha llamado imperialismo económico”. Reforzando esa idea, afirma este autor que “El ferrocarril extranjero extendió el área comercialmente cultivable con cereales y el perímetro de las praderas aprovechables para la cría del ganado, pero impidió sistemáticamente el comercio interior y las industrializaciones locales”<sup>7</sup>. Relativizando algunas de estas afirmaciones, sostenemos que el trazado del sistema vial en los años treinta complementó al sistema ferroviario, dando cuenta de otras demandas de la economía argentina. Las inversiones de capital en obras de infraestructura, así como permitieron la ocupación de la mano de obra excedentaria, respondieron a los requerimientos de la industrialización sustitutiva en marcha, para la cual el mercado interno cumplía un rol destacado. La difusión de los automotores estuvo vinculada a la entrada de las empresas americanas en ese sector de transporte, lo que muestra la parcialidad del planteo de Scalabrini, en particular en lo referido al siglo XX.

## **2. 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, situación análoga a la ocurrida en otros países del continente<sup>8</sup>. El tendido de los ferrocarriles revolucionó las posibilidades de los intercambios sin alterar el itinerario de las carretas. Las nuevas vías marcharon paralelas, cuando no superpuestas, a los antiguos caminos que siguieron vigentes. La inversión del Estado nacional en obras de puentes y caminos no superó “al medio por ciento del total de los gastos del Estado” en aquel siglo<sup>9</sup>.

Paradójicamente, entre fines del siglo XIX y principios del XX se crearon distintas dependencias gubernamentales, entre ellas el Ministerio de Obras Públicas (1898) y la Dirección General de Vías de Comunicación y Arquitectura<sup>10</sup>. Entre las funciones de esta última figuraban la ejecución y reparación de caminos. Pero fue la incorporación del motor a explosión en el transporte terrestre, el que impuso como necesidad el mejoramiento del sistema de carreteras. La creciente presencia de automotores puso en evidencia la falta de puentes, alcantarillas y de todas aquellas obras que aligeraran los fangosos y precarios trayectos existentes.

En la primera década del siglo, acompañando la importación de los primeros automóviles, surgieron asociaciones ligadas al nuevo transporte, como el Automóvil Club Argentino y el Touring Club Argentino, que tenían entre sus objetivos impulsar el desarrollo del sistema carretero<sup>11</sup>. A lo largo de la década, el relevamiento de los caminos existentes en la Argentina, e incluso la construcción de determinados trazados, estuvo en manos de estas entidades.

---

<sup>7</sup> Scalabrini Ortiz (1995), pp. 16-18.

<sup>8</sup> Véase al respecto Cimó Queiroz (1998), Guajardo (2007) y Riguzzi (1996).

<sup>9</sup> Ortiz (1978), p. 614.

<sup>10</sup> Salerno (2003), p. 47.

<sup>11</sup> Para un estudio en profundidad sobre ambas asociaciones, véase Piglia (2014), pp. 27-67.

A partir de los años veinte, momento en que las obras viales comenzaron a incorporarse como política pública, las asociaciones se retiraron de la construcción, continuando con sus tareas asociativas específicas, como eran la difusión del turismo y 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. Esta capacidad de presión de ciertos sectores de la sociedad civil sobre el Estado, interesados en el mejoramiento de las comunicaciones en el territorio nacional, empezó a mostrar sus resultados en los años treinta.

**Cuadro 1. Sumas destinadas por el Gobierno nacional al tendido del sistema vial**

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 de 1933, n° 148.

Por su parte, en el ámbito ferroviario regía la legislación reguladora del año 1907, que incluía una cláusula que exigía el aporte de las empresas ferroviarias al armado de la infraestructura vial. El artículo 8 de la Ley 5.315, conocida como Ley Mitre (por deberse a este diputado), establecía: “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”. Por lo tanto, los nuevos caminos (fueran mejorados, pavimentados o de tierra) realizados con los aportes de las compañías privadas, no tuvieron otro destino que los trayectos que empalmaban o conducían a las estaciones de ferrocarril.

En el Cuadro 1 se aprecia que en los años veinte el Estado nacional comenzó a destinar sumas crecientes del presupuesto al desarrollo del sistema vial, cuestión que se continuó a lo largo de la década siguiente, cuando se registró un importante crecimiento del parque automotor<sup>12</sup>. A comienzo de los años veinte 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)<sup>13</sup>. La notable preeminencia de los automóviles 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 crecían 4,5 veces, los camiones se multiplicaron casi 42 veces. Podemos inferir que en el transporte de mercancías intraurbano y en trayectos cortos el camión avanzaba, postergando a los carros tirados por caballos, aun cuando más allá de las grandes urbes la falta de infraestructura limitaba su desenvolvimiento.

## 2.1. El mercado argentino en disputa

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 Mundial. 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<sup>14</sup>. Una variedad de factores hacían posible esa evolución. Por un lado, la valorización del peso argentino permitía acceder a bienes complejos desde el exterior, lo que alimentaba la tendencia consumista del mercado local, ávido de productos alternativos y novedosos, que el tradicional mercado británico no llegaba a satisfacer. Hay que tener en cuenta que la insistencia de la política imperial en sostener la libra esterlina encarecía las exportaciones de ese origen, por lo que más allá de los productos de los que tradicionalmente se abastecía el mercado argentino, no se deducían 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, se disputaban el mercado argentino.

El avance estadounidense no pasó desapercibido para los círculos británicos. Dan cuenta de esto las renovadas misiones comerciales motivadas por la intención de no perder espacios en un mercado cuyas demandas habían evolucionado, tal como lo expresaba el Informe final de la misión D'Abneron de 1929<sup>15</sup>. En consonancia con los

<sup>12</sup> Teniendo en cuenta que Cuentas Nacionales se inicia en la Argentina en la segunda mitad de la década de 1930, no contamos con datos confiables para estos años que nos permitan establecer qué porcentaje del PBI se destinaba al sistema de transportes.

<sup>13</sup> García Heras (1985), p. 16.

<sup>14</sup> Entre 1913-1927 el comercio con los Estados Unidos se duplicaba (creció un 118%) a expensas de la preeminencia británica que sólo logró un avance del 23% en el mismo período. Bulmer-Thomas (1998), p. 190.

<sup>15</sup> "Hay una gran demanda argentina de nuevos artículos comerciales y nosotros no los suministramos... al menos en una proporción digna de nuestra posición como país industrial y exportador." Informe final de la Misión D'Abneron de 1929. Citado por García Heras (1985), p. 18. Grivil (2009), pp. 65-92.

informes elaborados, en 1931 se realizó en Buenos Aires la Exposición de Artes e Industrias Británicas<sup>16</sup> donde se dio un lugar destacado al rubro automotriz. El pabellón que agrupaba a los fabricantes ingleses exhibió camiones Scammell, Bedford, Leyland y Morris, y automóviles Triumph, Morris y Rolls Royce.

La presencia del príncipe de Gales en la apertura de la muestra y sus manifestaciones respecto de la escasa participación británica en el transporte carretero daban cuenta de lo que *The Review of the River Plate* consideraba el inicio de “un gran ataque al mercado sudamericano”<sup>17</sup> para reconquistar espacios, aprovechando las ventajas que se derivaban de la convicción de la dirigencia local en torno al beneficio de “comprar a quien nos compra”.

En medio de la depresión, el sector exportador se veía en la necesidad de buscar alternativas para ubicar su producción. La Sociedad Rural se mostraba interesada en que sus cuotas de ganancia no descendieran, sino que en asociación con el Estado se generara la infraestructura necesaria para que los granos llegaran a los puntos de consumo más distantes dentro del país. Los reclamos se centraban en la baja de los fletes ferroviarios y en la construcción de caminos<sup>18</sup>. En este contexto, el camión aparecía como un medio de transporte de carga alternativo cuando los vagones de ferrocarril resultaban insuficientes para transportar el grano o la hacienda, o cuando el incremento de los fletes reducía las ganancias del sector productor<sup>19</sup>.

Para las esferas del Gobierno, enfrentadas al problema del creciente desempleo, las obras públicas constituían un recurso para tener bajo control y utilizar la mano de obra desempleada. Así se explica la razonabilidad de los aumentos que se registran en los sucesivos presupuestos nacionales en los años trabajados, adjudicados a obras públicas en general y a las de vialidad en particular, grandes demandantes de mano de obra.

## 2.2. Repensando estrategias

Un interés central de la dirigencia política radicó en cómo asegurar la provisión del servicio ferroviario que desde hacía más de cincuenta años venía garantizando el transporte de cargas, pasajeros, correspondencia y otros servicios requeridos desde el ámbito gubernamental, en un momento en el que las compañías se mostraban dispuestas a traspasar el negocio a manos del Estado. De más está decir que en medio de la crisis se dejaron de lado las mejoras previstas –o en realización– en los servicios. Es ilustrativo el caso del Ferrocarril Sur, que en los años veinte había iniciado un proceso de modernización a través de la puesta en marcha de las primeras locomotoras diésel<sup>20</sup>.

Estos efectos críticos también llegaron al sector automotor. Como en la mayor parte de América Latina, la importación de automóviles cayó. En Argentina esto se produjo como

---

<sup>16</sup> Realizada en Buenos Aires durante marzo-abril de 1931.

<sup>17</sup> *The Review of the River Plate*, 15 de agosto de 1930, p. 40.

<sup>18</sup> Cimó Queiroz (1999), pp. 174-176, enumera estas demandas de los sectores dominantes brasileños ya desde principios del siglo XX.

<sup>19</sup> Guajardo (2007), p. 107, señala situaciones similares en su estudio referido a los ferrocarriles chilenos.

<sup>20</sup> *Boletín MOP* (1935), núm. 19.

consecuencia de las restricciones impuestas y de los controles de cambio, cuando paradójicamente el interés por la construcción del sistema carretero adquiriría fuerte impulso.

En este sentido, luego del golpe militar de septiembre de 1930, las autoridades del Gobierno provisional desarrollaron una labor heterogénea e inorgánica respecto del sector de transportes: en ausencia de un plan general de caminos, las distintas reparticiones nacionales y provinciales llevaban adelante trazados viales sin la necesaria coordinación entre ellos<sup>21</sup>. El Gobierno de facto, a cargo del general Uriburu, aprobó, como novedad, en febrero de 1931, el convenio realizado entre los distribuidores de gasolina y el Ministerio de Agricultura para el cobro de un sobreprecio de 2 centavos a la venta del combustible, que ingresaba al Tesoro Nacional con el único destino de la construcción de carreteras.

Resulta paradójico desde lo político constatar, que en los primeros años de la década de 1930, un Gobierno de facto retomara los proyectos de ley de la gestión democrática desplazada por la fuerza. Poco después, en la siguiente presidencia de Agustín P. Justo, el tema vial tomó un derrotero más institucional. En marzo de 1932 se creó la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), que fundía en un solo organismo todas las instancias sobre caminos existentes hasta entonces<sup>22</sup>.

En octubre de ese año se sancionó la Ley Nacional de Vialidad (Ley 11.658) que creó la DNV como entidad autárquica y a principios de 1933 se puso en funciones al Directorio, que contaba entre los miembros a representantes del sector privado (automóviles, ferrocarriles y Sociedad Rural) junto a delegados del Gobierno nacional<sup>23</sup>. La autonomía reconocida a la DNV habilitaba al organismo a encarar la realización de las obras sin someter los proyectos a la aprobación de distintas instancias gubernamentales, como por ejemplo el Ministerio de Obras Públicas o algunas de sus varias dependencias o el de Hacienda. Era el propio Directorio de la Dirección quien discutía las condiciones, evaluaba los planes y ponía en marcha las obras que se resolvían con una mayor celeridad<sup>24</sup>. En estas condiciones se gestó el proyecto de red troncal de carreteras a lo largo y ancho del país, como respuesta a lo expresado por la Ley Nacional de Vialidad en el año 1932.

### **2.3. 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 estaba claro que la rigidez propia del sistema no permitía modificaciones de fondo, cuando las condiciones económicas así lo requerían.

Teniendo en cuenta la extensión de este sistema, el argumento sostenido por quienes impulsaban el uso del automotor se centraba en reconocer que éste no sería más que un

---

<sup>22</sup> El nuevo organismo reunía a la anterior 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). *Ibid*, p. 148.

<sup>23</sup> Dirección Nacional de Vialidad, de aquí en adelante, DNV.

<sup>24</sup> Para un desarrollo más en profundidad, véase Ballent (2005).

medio auxiliar del ferrocarril y no 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 cargas. Se insistía, sí, en la necesidad de modernizarlo, tomando como referentes, entre otros, al sistema brasileño e incluso a los avances registrados en el Uruguay, que contaba con un número de coches diésel que, en proporción a su red, superaba al poco dinámico cuadro presentado por la Argentina<sup>25</sup>.

**Cuadro 2. Tráfico de Cargas en Ferrocarriles**

Años	Toneladas (miles)	Entradas por carga (millones m\$ <i>n</i> )	Entradas por t/km (centavos m\$ <i>n</i> )
1927	53.848	454.068	3.43
1928	52.510	461.666	3.39
1929	51.514	453.529	3.2
1930	42.485	372.007	3.2
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 a partir de datos del *Boletín del MOP*, año 1937, n° 32, p. 736.

La situación del sector ferroviario, en particular del privado, era el complicado producto de la retracción de la demanda internacional, agravada en el caso argentino por la competencia que iba generando el transporte automotor. Al extenderse la red caminera, luego de 1932, se agudizó la competencia del camión respecto del ferrocarril en los recorridos menores a 300 km<sup>26</sup>. En cuanto a los ferrocarriles administrados por el Estado, se avanzaba en el control del déficit, ajustando los gastos a la caída del producto y de las cargas en general. 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”<sup>27</sup>. Las compañías privadas replicaban esta actitud tomando medidas que

<sup>25</sup> *Boletín MOP* (1935), núm. 19, p. 1042.

<sup>26</sup> Skupch (1971), pp. 136-137, señala que una de las provincias en que la competencia fue más marcada por la presencia de un puerto exportador y por la alta incidencia de la producción agrícola fue Santa Fe. Esta provincia contaba con más de 60.000 automotores, cuestión que la convertía en el espacio con mayor cantidad de vehículos del interior del país, y por ende se beneficiaba del mayor número de obras viales (después de Buenos Aires y Córdoba).

<sup>27</sup> *Boletín MOP* (1934), febrero, p. 103.

afectaban a la continuidad del sistema y del empleo “suprimiendo trenes y cancelando servicios que en verdad resultarán innecesarios por la inexistencia de tráfico”<sup>28</sup>, mientras al mismo tiempo llevaban adelante reducciones en los sueldos del personal. Podemos constatar procesos análogos en países latinoamericanos como Perú y Méjico, en tanto que en países europeos, como Francia, Italia, Gran Bretaña, a estos problemas se sumaba como agravante la necesidad de invertir en la reconstrucción de los sistemas ferroviarios dañados durante la guerra<sup>29</sup>.

Presentamos a continuación, en los cuadros 2 y 3, algunas cifras acerca de la evolución del tráfico de cargas y de pasajeros, que nos orientarán respecto de la situación del sector ferroviario argentino tanto privado como público.

**Cuadro 3. Tráfico de Pasajeros en los Ferrocarriles**

Año	Pasajeros (miles)	Entradas por pasajeros (Miles m\$N)	Producto por Pas/Km (centavos m\$N) <sup>30</sup>
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	2.7
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 a partir de datos del *Boletín del MOP*, año 1937, N° 32, p. 736.

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 del sector, que se expresaban en apoyo de las empresas ferroviarias. Los dirigentes gremiales no se declaraban contrarios a la política de caminos, pero entendían que el sistema debía "ser regulado por el Estado y (que) esté en relación con las necesidades reales del intercambio" como garantía y reaseguro de las fuentes de trabajo de sus representados<sup>31</sup>.

<sup>28</sup> Boletín MOP (1935), núm. 14, p. 28.

<sup>29</sup> Véase Sanz Fernández (1998) y Muñoz, Sanz y Vidal (1999).

<sup>30</sup> Pesos Moneda Nacional, m\$N, fue la denominación que rigió en Argentina por Ley 1.130 desde noviembre de 1881 hasta 1969.

<sup>31</sup> *Boletín MOP*, *Ibid.*, p. 28

## 2.4. La Coordinación del Transporte

El argumento permanente de las empresas británicas, más allá de la crisis, era que 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”<sup>32</sup>. Advertían que desde el inicio de la década y a lo largo de cinco años, la pérdida de pasajeros representaba una merma de casi el 20%. De allí su reclamo por la organización de un ente coordinador del transporte.

La Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires fue el organismo que finalmente se creó en 1936 y 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”<sup>33</sup>.

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<sup>34</sup>. A partir de estos dos organismos, las compañías británicas lograron conservar su injerencia en las decisiones relacionadas con políticas referidas al sector en general.

El tratamiento parlamentario del proyecto de ley no encontró grandes oposiciones, excepto la resistencia aislada del diputado Atanasio Eguiguren, miembro de la Unión Cívica Radical. Su principal señalamiento residía en que no se estaba frente a una ley de coordinación de transportes, “sino simplemente a una ley de encadenamiento de los otros sistemas de transportes al sistema ferroviario”<sup>35</sup>. El legislador llamaba la 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 puso en marcha la construcción de rutas y caminos<sup>36</sup>.

La ley resultante otorgaba el contralor de todo el tráfico terrestre y fluvial, urbano y nacional, a las empresas ferroviarias. Por el artículo 2° se establecía que para la explotación de los servicios de transporte automotor debía tramitarse y obtenerse la habilitación correspondiente en la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes. Asimismo, se facultaba a la Comisión “para fijar y coordinar las tarifas de todos los medios de transporte, con excepción de las ferroviarias”<sup>37</sup>.

<sup>32</sup> Para el caso británico, Gourvish (1999), pp. 60-61, señala que en este período los reclamos de los directivos ferroviarios se dirigían también a las diferencias perjudiciales para el sector, en términos de regulación, entre ferrocarriles y carreteras.

<sup>33</sup> *Boletín MOP* (1938), núm. 41, pp. 587-588.

<sup>34</sup> 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 administrador 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.

<sup>35</sup> Eguiguren (1937).

<sup>36</sup> Eguiguren (1937), p. 86.

<sup>37</sup> Skupch (1971), p. 139.

Si bien es cierto que la sanción de esta ley era un reclamo de vieja data de las empresas ferroviarias británicas en el intento de asegurarse el control de un sistema de transporte en transformación, los logros reales que en ese sentido se procuraron a partir de la Ley 12.346 deben ser evaluados con un detenimiento y un estudio de las distintas variables (caudal de tráfico, evolución de tarifas, movimientos de pasajeros) que se encuentran fuera del alcance del presente trabajo<sup>38</sup>.

## **2.5. Integración territorial y desarrollo de los sistemas de transporte**

### **2.5.1. Avanzan los caminos**

En el contexto de los años treinta, los planteos gubernamentales resaltaban que la necesidad de mejorar las rutas y caminos existentes y trazar nuevos circuitos no tenían sólo interés de proveer un medio alternativo al ferrocarril.

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) anclados en la región pampeana habían dejado de lado, atraídos por las ventajas económicas que brindaba ese espacio<sup>39</sup>. Al exponer tal proyecto complejo de por sí (lograr una integración efectiva del territorio), se esgrimía como fundamento la necesidad de contactar a las comunidades marginales con los centros más dinámicos, de modo de lograr una mayor integración cultural y política, a la vez que evitar los bolsones de aislamiento. Estos argumentos, esbozados en medio de la depresión y del quiebre de un modelo sostenido por décadas, se volvían en buena medida retóricos cuando se encaraba el tema de los costos en relación a las extensiones a cubrir con obras para vincular poblaciones dispersas. En todo caso, en la práctica se imponía la puesta en marcha de un programa 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 adaptado a las nuevas condiciones<sup>40</sup>. En este sentido eran insistentes los pedidos de los sectores agropecuarios que requerían una solución al problema de los fletes como medio de reducir los costos y alentar la actividad productiva<sup>41</sup>.

En esa línea el problema se explicaba en los siguientes términos. Con la crisis se había desatado una situación económica excepcional que se debía superar en aras de volver a asumir el destino agroexportador del país. Cuando esa vuelta a la normalidad se concretara los caminos servirían de complemento al transporte ferroviario. 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.

---

<sup>38</sup> Véase al respecto, Skupch (1971) y López (2007).

<sup>39</sup> 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.

<sup>40</sup> Guajardo (2007), p. 85, señala que para 1935 el Ministerio de Fomento de Chile impulsa “un plan a cinco años para incorporar nuevas zonas de producción(...) mediante el mejoramiento de un 70% de la red total de caminos”.

<sup>41</sup> Ballent (2005) sostiene este punto de vista.

Por su parte, los sectores ligados a la industria automotriz planteaban una comparación entre la realidad caminera argentina y la de países que ya contaban con sistemas integrados de rutas pavimentadas a los que era necesario emular para lograr un reaseguro a la circulación permanente. Era evidente que aun con proyectos de mejoras en marcha, la realidad argentina, siendo alentadora, estaba muy lejos del ideal de referencia. Aquí se registra la existencia de dos líneas de pensamiento: una basada en la lógica de “producción y bajo costo”, sostenida por sectores de la DNV, y otra de “ocio y turismo”, sustentada por las asociaciones que agrupaban a los amantes del automóvil<sup>42</sup>.

Los gobiernos conservadores gestionaron a partir de entonces una red vial que multiplicó por quince la existente a comienzos de la década de 1930, cuando se concretó la restauración conservadora<sup>43</sup>. Dichos avances fueron producto fundamentalmente de la presencia de un equipo de técnicos y profesionales en el Ministerio de Obras Públicas encabezado por el salteño Manuel Alvarado, y en la DNV por el ingeniero Justiniano Allende Posse, que desde el cargo de director elaboró el plan orgánico de vialidad, que rigió los trabajos hasta por lo menos 1943<sup>44</sup>. Esta tecnocracia no escapó a las influencias resultantes de los intercambios realizados con ingenieros y funcionarios estadounidenses y de lo producido en los congresos internacionales y panamericanos de vialidad que se realizaban con periodicidad.

Conforme a lo establecido por la Ley de Vialidad (11.658/1932) el mayor esfuerzo del Estado nacional 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 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. En el ámbito de las provincias, las obras de vialidad convocaron el interés y la disputa de los gobernadores por conseguir el apoyo material del Estado nacional para sus jurisdicciones.

Los datos concretos permiten sostener que entre 1933-1939 el promedio anual de caminos construidos fue de 4.925 km por año, y que entre 1940-1943 ese número se elevó a 7.679 km por año, de lo que resulta una extensión total de 65.194 km en una década. Específicamente en la primera mitad de los años treinta se construyó, por año, una extensión vial equiparable al total existente al poner en marcha el Plan de Vialidad Nacional. De los 65.194 km tendidos en el decenio 1933-1943, el 77,6% (más de 50.000 km) eran caminos de tierra, el 18% mejorado y sólo el 4,4% (alrededor de 2.900 km) podían considerarse avanzados o de construcción superior, pavimentados o de hormigón.

---

<sup>42</sup> 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.

<sup>43</sup> Elaborado a partir de datos brindados por García Heras (1985), pp. 69-71.

<sup>44</sup> Manuel Alvarado (1882-1953) fue ministro de Obras Públicas de Agustín P. Justo (1932-1936) 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, véase Ballent (2008).

Estos últimos, sin duda los de mejor transitabilidad, se concentraban en los puntos más desarrollados de los centros exportadores. Eran los trayectos que unían la ciudad de Buenos Aires con la de La Plata (capital de la provincia de Buenos Aires); la ciudad de Buenos Aires con el puerto de Bahía Blanca (al sur de la provincia de Buenos Aires); y la ciudad- puerto de Rosario (en la provincia de Santa Fe) con la ciudad capital de la provincia de Santa Fe, en el interior del país<sup>45</sup>. En todos los casos este desarrollo se completaba con caminos (de distintas calidades) que encauzaban el tráfico desde el interior de las provincias hacia las rutas principales. Allí donde entraban en juego los accesos a los puertos el tendido vial debía completarse con mejoras en el sistema portuario. Este fue un aspecto donde se registraron avances de magnitud para la época que consideramos<sup>46</sup>.

### **2.5.2. Rieles detenidos**

Como mencionamos, las compañías privadas venían insistiendo desde hacía varios años en los perjuicios que resultaban de la caída de la rentabilidad y no ahorraron propuestas de venta de algunas líneas y ramales al Estado argentino<sup>47</sup>. Hacia 1939, el Gobierno nacional acordó la compra de los ferrocarriles Central-Córdoba y Trasandino por un valor de 152,4 millones de pesos m/n y 17,8 millones de pesos m/n respectivamente, financiados con empréstitos<sup>48</sup>. Con esta acción se comenzaba un proceso de traspaso de los ferrocarriles a la órbita estatal, que tendría su máxima expresión hacia fines de la década de 1940.

En consonancia con esto 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 asumían la construcción y mantenimiento de más del 50% de los caminos construidos, no llegaban al 10% en los años cuarenta.

En el campo ferroviario el accionar estatal compensó en parte el estancamiento del sector privado. En 1941, en plena Segunda Guerra Mundial, 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,

---

<sup>45</sup> Algunos tramos de la ruta que unía San Luis con Mendoza se encontraban pavimentados. 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.

<sup>46</sup> 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.

<sup>47</sup> Skupch (1971), p. 140, señala que desde 1936 corporaciones con fuerte participación en el sector ferroviario inglés (la Association of Trust Companies y la Association of Insurances Companies) plantearon a las empresas líneas de acción para nacionalizar los ferrocarriles, propuestas con las que éstas por entonces no acordaron.

<sup>48</sup> En ese marco se realizó el traslado al orden nacional del Tranvía a Vapor de Rafaela. Para un tratamiento detallado de estos traspasos, véase López (2007), pp. 135-141.

enlazando la línea argentina de Formosa a Embarcación (Salta) con las ciudades de Santa Cruz de la Sierra y Sucre en Bolivia. El interés por este trazado residía en la posibilidad de dar salida al petróleo boliviano hacia los mercados argentinos y de ultramar a través del puerto de Embarcación<sup>49</sup>.

En el contexto del mundo en guerra los estudios sobre los pasos fronterizos adquirirían relevancia. De allí los avances en la práctica reflejados por la apertura del paso trasandino en la provincia de Mendoza y la lenta continuación del ferrocarril que desde Salta tenía como destino final Antofagasta, en el norte del vecino Chile<sup>50</sup>. Estas acciones desarrolladas por Ferrocarriles Estatales se articulaban con las necesidades de la defensa del territorio nacional.

En el contexto internacional mencionado, las restricciones de índole comercial eran también relevantes. La demanda de ubicar los saldos exportables del sector agrícola-ganadero, a la vez que abastecer los faltantes del propio mercado interno encontraba una posibilidad real en los intercambios comerciales con los países limítrofes, que paliaba en parte las limitaciones generadas en los mercados europeos tradicionales, y permitía también dar respuesta a los reiterados reclamos de mejorar las provincias fronterizas. Esto explica en parte la celeridad con que se encararon ciertas obras en el plano vial en pos de alcanzar las zonas de fronteras. El pavimento hasta Mendoza quedó prácticamente terminado y se avanzó con el mejorado de la ruta hacia territorio 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.

El presidente Castillo, en su mensaje inaugural de las sesiones parlamentarias del año 1942, señalaba la necesidad de continuar con el desarrollo de las obras públicas, entre las que ubicaba a vialidad y al sistema ferroviario privado y público. Llamaba a los ferrocarriles privados a cumplir con los compromisos asumidos, dado que, para compensar las pérdidas de rentabilidad, habían obtenido autorización para incorporar un servicio combinado entre los transportes ferroviarios y carreteros, llamado de “puerta a puerta”. Lograda la concesión pedida, según las expresiones del presidente, no habían avanzado en el desarrollo del sistema<sup>51</sup>.

Establecida una virtual “economía de guerra”, en la que se restringía el funcionamiento del transporte automotor y ferroviario, se limitaban también las importaciones. Esta situación abría para los ferrocarriles el tema crítico de la falta de combustibles, cuyo tradicional abastecedor había sido Inglaterra. En medio de la guerra se buscaron proveedores en la región (Perú, Venezuela y luego Chile), y, ante las dificultades irresueltas, las distintas líneas apelaron a la reducción de los recorridos y de las velocidades de los trenes. Es así que el tráfico de pasajeros disminuyó como consecuencia de la reducción del trayecto (kilometraje) recorrido semanalmente por las empresas.

---

<sup>49</sup> 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.

<sup>50</sup> Guajardo (2007), p. 110, analiza el impulso otorgado a esta línea al tratar los ferrocarriles en Chile.

<sup>51</sup> No se guardan registros estadísticos del sistema de “puerta a puerta”, que habría presentado problemas con su autorización. Véase López (2007), p. 127.

La ejecución del Plan de Trabajos Públicos (1942) significó para los Ferrocarriles del Estado mejoras en las vías, instalaciones fijas y equipos y la prosecución de algunas construcciones. 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.

### **2.5.3. Fuentes de financiamiento del sistema vial**

Los datos existentes para 1933-1943 nos permiten afirmar que 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 un 80% de las obras, a partir de los instrumentos previstos por la Ley de Vialidad. A los fondos provenientes de la venta de gasolina 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<sup>52</sup>. A todos estos ingresos se sumaban, además, las cifras previstas como aportes del tesoro nacional vía presupuesto, que siempre eran superiores a los m\$N10.000.000 anuales, más los ingresos provenientes de títulos emitidos para financiar las obras y las sumas percibidas en concepto de intereses sobre títulos en poder de la Administración pública.

Este nuevo orden de cosas buscaba superar el panorama presentado por los productores y círculos del sector automotor que señalaban la pobre acción estatal. Los segundos en sus informes al Parlamento sostenían que, entre 1858 y 1931, el Estado sólo se había destinado a la construcción de puentes y carreteras la suma de m\$N275.000.000, mientras que había extraído del sector 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 de la nueva actividad.

En los años de depresión, la acción 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 (véase Gráfico 1). Como síntesis del cambio se puede marcar que 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.

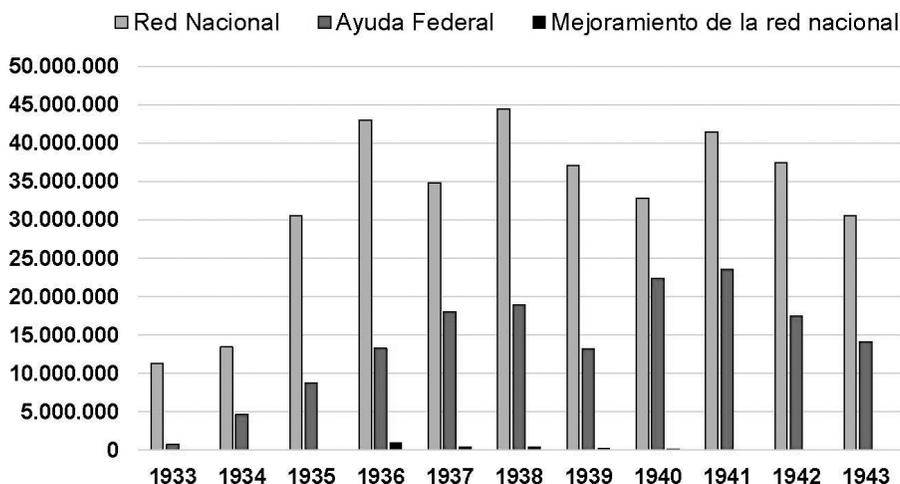
Hacia 1938, sobre el fin de la gestión de Agustín P. Justo, se remataba una de las obras previstas en el Plan de Obras Viales: la ruta de más de 700 km que unía Buenos Aires con la capital de la mediterránea provincia de Córdoba, pasando por la ciudad de Rosario en la provincia de Santa Fe<sup>53</sup>. El inicio de la construcción del primer tramo pavimentado que unía las localidades de Buenos Aires y Rosario marcaba el auspicioso comienzo de las

<sup>52</sup> Se denominaba de tal modo a regiones del país que quedaban por fuera de las provincias entonces existentes. Dependían directamente del Gobierno nacional.

<sup>53</sup> “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* (1937), núm. 29, p. 6.

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<sup>54</sup>.

**Gráfico 1. Financiación de las obras viales**



Fuente: Elaboración propia. Memorias del MOP.

En el mes de abril de 1937, un mes después de inaugurado el tramo inicial, las autoridades se complacían en enfatizar que “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, permite apreciar la corrección del trazado, la solidez del camino y su enorme capacidad portante, resistencia y condiciones de seguridad”<sup>55</sup>.

Al finalizar la década, tal como se desprende del Gráfico 1, 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% se puede explicar por factores tales como la retracción económica motivadas por el comienzo de la guerra mundial, y las dificultades de provisión de los materiales básicos para la continuidad de las obras<sup>56</sup>. Esto obligó a

<sup>54</sup> 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.

<sup>55</sup> *Boletín de MOP* (1937), núm. 29, p. 5.

<sup>56</sup> 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.

flexibilizar el régimen de licitaciones y reducir las restricciones a las importaciones para sostener el ritmo de la construcción.

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

Al comenzar los años cuarenta la estabilizada economía argentina, al igual que las economías latinoamericanas, se enfrentaba a una situación mundial delicada a partir del conflicto bélico. Las diferencias marcadas en el plano de la estructura productiva, el desarrollo de las economías regionales, el crecimiento del sector industrial respecto de los inicios de la década anterior, cobraban importancia al momento de definir estrategias y políticas económicas. Como rasgo evidente, el avance industrial había acarreado el crecimiento de la población en las grandes urbes y con ello la consiguiente diversificación del consumo.

Estos cambios incidieron en el campo de los transportes de cargas y pasajeros. A pesar de haberse registrado un estancamiento de la producción agraria tradicional, elemento fundamental del rubro cargas en la contabilidad ferroviaria, otras producciones regionales venían creciendo: las frutas en la región del norte patagónico, el algodón en las provincias del noreste, Chaco y Formosa, la producción de carnes en la región central, entre otras. Ante estas modificaciones se debían adoptar medidas que se tradujeran en mejoras del sistema de transportes en general.

En el campo de la vialidad, los años cuarenta significaron una continuidad respecto de los años anteriores, en cuanto a la política gubernamental de dotar al país de la infraestructura caminera necesaria.

El tendido de las vías férreas, por su parte, se hallaba prácticamente detenido como resultado de las dificultades a las que se enfrentaban las empresas, en la búsqueda de capitales en las plazas europeas. En cuanto a la propia dinámica del sector los movimientos que se registraron, 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 a la adquisición de nuevos insumos en el exterior. Los Ferrocarriles del Estado mostraron mayor dinamismo en la continuidad de algunas obras como veremos más adelante. Esta situación presentó modificaciones que consideraremos en el período de Gobierno peronista (1946-51).

#### **3.1. Los Planes en cifras. Dificultad de evaluar**

En agosto de 1944, a un año de la destitución del presidente Castillo por un golpe de Estado, el Gobierno provisional creó el Consejo Nacional de Posguerra, dependencia estatal que se dedicaría a elaborar planes de desarrollo para tiempos de paz. Entre las distintas comisiones que se conformaron en su interior, la dedicada a Trabajos Públicos puso especial énfasis en “Vías de comunicación, elementos de Transporte y su coordinación”. Los estudios realizados fueron recuperados más tarde en la confección del Primer Plan de Realizaciones, más conocido como Primer Plan Quinquenal, cuando Juan D. Perón asumió la presidencia de la nación en 1946. Esto marcaba una continuidad con lo instituido como norma en los años treinta en cuanto a la elaboración de Planes de

Trabajo. Los mismos abarcaban las tareas a acometer por las distintas reparticiones, estableciendo el origen de las partidas que se utilizarían para esos fines y la asignación de los recursos correspondientes. Una amplia labor del Ministerio de Obras Públicas en este campo quedó evidenciada en sus publicaciones periódicas<sup>57</sup>.

Pasemos a la lectura del Plan de Trabajos. Para el año 1945, el total destinado a los Ferrocarriles del Estado fue de m\$28.000.000, no mucho menos de lo destinado años atrás. Los más altos porcentajes se asignaron a la continuación del ferrocarril de Salta a Socompa en el norte del país, la reconstrucción del Trasadino Argentino en la región cuyana y la línea de Ingeniero Jacobacci a Esquel en la Patagonia. Esta última línea a Esquel cumplía la función de incorporar las provincias que atravesaba (Río Negro y Chubut) al circuito comercial interno. 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. El Plan retoma, tal como mencionamos, los esfuerzos por reforzar los pasos fronterizos, que comunican con Chile, uno en el norte y el otro en la región media oeste.

Al año siguiente (1946), tras la asunción a la presidencia de Perón se dio a conocer el Primer Plan Quinquenal. En el capítulo correspondiente a las inversiones a realizar, aparece un resumen estimativo de los montos adjudicados “para iniciar la organización de servicios y financiar las inversiones reproductivas”. Si bien tales guarismos no se hallan desglosados, podemos inferir que el mayor interés estuvo centrado desde el inicio en los rubros “Energía y obras de infraestructura”. En cuanto a transportes en particular, aparecen detallados en el Capítulo X “Trabajos Públicos y Transportes”.

Observando el conjunto de las inversiones a acometer, las sumas asignadas a las obras viales son las que permitirían sostener el ritmo de construcción de los años anteriores, en un intento de responder a las nuevas necesidades de la economía. Por tanto en este plano se proponía “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”<sup>58</sup>.

En cuanto al origen o fuentes de financiamiento, los fondos provendrían de los recursos especiales que para cada caso establecieran las leyes. Ante situaciones excepcionales, como por ejemplo la baja en la comercialización de las cosechas, las determinaciones a tomar se ajustarían a la reglamentación del Banco Central, que habilitaba la emisión de títulos de la deuda pública. Todas las modificaciones al plan inicial serían informadas al Congreso.

Si tomamos en consideración los recursos asignados al Plan Vial (aun cuando parte de éste no se llevó a la práctica), el detalle del Primer Plan Quinquenal indica para el período 1947-1951 los datos consignados en el Cuadro 4.

---

<sup>57</sup> 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.

<sup>58</sup> Diario de Sesiones, HCSN, 1947, p. 184.

**Cuadro 4. Propuestas Plan Vial 1947-1951**

Año	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 de entre 50 a 400 metros se asignan m\$N44.000.000.

**Cuadro 5: Ministerio de Obras Públicas - Plan de Trabajos Públicos. Inversiones en Ferrocarriles y Caminos. 1947, 1949 (reajuste) y 1951**

	1947	Vialidad	1949	Vialidad	1951	Vialidad
Belgrano			132.212.000		107.282.000	
Roca			18.391.581		71.600.600	
Nacional Patagónico			2.958.000		3.550.000	
San Martín			15.182.810		48.790.000	
Sarmiento			10.844.454		11.900.000	
Mitre			16.200.185		70.200.000	
Urquiza			10.442.621		33.600.000	
Dir.Nac.Ferr.			12.221.333			
Admin. de FF.CC.del Estado	68.000.000					
Total	68.000.000	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)<sup>59</sup>

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”. A esto respondía la construcción de nuevas rutas por fuera de la zona pampeana, en la región mesopotámica y en la patagónica. Podemos anticipar que los objetivos fijados se cubrieron en la parte

<sup>59</sup> 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.

relativa a la cuestión regional, no así en lo concerniente a las extensiones previstas. En cuanto a los datos, si se intenta comparar las construcciones proyectadas por el Gobierno peronista en este Primer Plan con lo obrado en la década de 1930, encontramos que son obras significativamente menores. Sin embargo, debemos tomar en consideración al momento de comparar los siguientes aspectos. 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, las propuestas del Primer Plan Quinquenal, si bien son de alcance nacional, son datos parciales que deben ser complementados con los aportados por los Planes Provinciales. Haciendo uso de la planificación como instrumento de política económica, cada provincia elaboraba su propio Plan Vial de acuerdo a los requerimientos de su estructura productiva, teniendo como marco de referencia la planificación 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 duda, fueron trazados en el período anterior.

Por el lado de las inversiones en los sistemas de transportes, es posible seguir la evolución de las mismas en el Cuadro 5.

Aquí 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 de las inversiones realizadas, reajustadas de acuerdo a los requerimientos de los organismos particulares o a las variaciones de precios, aspecto este último señalado en las intervenciones oficiales.

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 conjunto<sup>60</sup>. En lo que respecta al sector ferroviario, se establecía el propósito de concluir las líneas férreas 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”<sup>61</sup>. Para tal desarrollo el Plan de Inversiones fijaba un monto de m\$N 900.000.000, destinados a la realización de los trabajos sobre las líneas, la reposición del material rodante y los gastos ocasionados por el personal ocupado, entre ellos la construcción de viviendas donde fuera necesario. Lógicamente, el monto citado no 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. Por entonces no se pensaba en encarar la estatización del sistema, tal como resultó al final de las negociaciones un año después.

Detengámonos en este tema. Distintos autores observan que, desde 1938, las empresas británicas venían elevando propuestas de nacionalización a las autoridades locales<sup>62</sup>. La

---

<sup>60</sup> Los Planes eran generados por el Ministerio de Asuntos Técnicos para el Ministerio de Obras Públicas.

<sup>61</sup> Diario de Sesiones. HCSN, octubre de 1946.

<sup>62</sup> López (2005), (2006) y (2007); Skupch (1971); y Gómez y Tchordonkian (2012), p. 53.

competencia que generaba la expansión del sistema automotor, no tanto por el aumento de la importación de vehículos, sino por la explícita política de construcción de caminos, en un contexto en que la rentabilidad de las empresas ferroviarias decaía tal como hemos señalado anteriormente, llevó a una pérdida progresiva de interés de las empresas ferroviarias extranjeras. El interés británico por deshacerse de los ferrocarriles era evidente. La caída de las utilidades en Latinoamérica, fruto de la disminución de los intercambios comerciales, luego de la crisis se agravó con el estallido de la Segunda Guerra Mundial, lo que planteaba el traspaso de los ferrocarriles como la mejor opción para sus propietarios. Federico Pinedo, ministro de Hacienda del presidente Castillo, pero además ex abogado de las empresas inglesas, buscó corporizar ese intento en la presentación de su Plan de Reactivación Económica en 1940<sup>63</sup>. 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 Gran Bretaña, creó las condiciones de factibilidad para el traspaso de los ferrocarriles.

De allí que a partir de 1946 comenzaron las tratativas entre ambos gobiernos para la transferencia de los ferrocarriles al Estado argentino. Como se ha mencionado, la nacionalización no había sido un objetivo inicial del Gobierno peronista, pero la cuestión se aceleró y tomó un rumbo diferente a partir de 1947 (cuando entraba en vigor el Primer Plan Quinquenal), año en que terminaba la vigencia del art. 8 de la Ley Mitre, por lo que los beneficios con que contaban las empresas privadas quedaban en suspenso y, por lo cual, se volvía necesario redefinir la propiedad de parte del sistema. La particular situación financiera de la Argentina y el vencimiento de la Ley Mitre permitieron abrir las negociaciones en firme en torno al tema ferroviario.

Esta situación explica que en el Primer Plan Quinquenal, no se contemplaran partidas presupuestarias para el conjunto del sistema ferroviario sino sólo para los Ferrocarriles del Estado razón por la cual se debieron realizar correcciones a las propuestas expresadas inicialmente.

Una vez estatizado el sistema, las inversiones a realizar en cada línea fueron incluidas en los Planes de Trabajo e Inversiones que se presentaban cada año. Ese es el momento en que se realizan las correcciones sobre lo establecido en el plan “madre”.

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 de 1940 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),

---

<sup>63</sup> 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.

recorriendo el territorio argentino a lo largo de 544 km 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, que se puso en marcha 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<sup>64</sup> (Véase mapa en apéndice).

Ya señalamos que son justamente los Planes de Inversiones los que 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 estos documentos se fueron imprimiendo las distintas acciones, así como las modificaciones presupuestarias que el gerenciamiento público 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 nacional y de las inversiones consideradas, más allá de que en toda planificación, las correcciones o reajustes son inherentes a su dinámica.

En cuanto a las obras de vialidad observamos en estos años, siempre en el Cuadro 5, un importante crecimiento de las inversiones en el sistema vial, superando levemente al final del periodo considerado, lo destinado al sector ferroviario. Más allá de la inflación que se registró en el período, 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 las redes nacionales a las regiones más alejadas, para promover la explotación de los recursos naturales y el turismo. Los montos del último año considerado evidencian el aumento de la participación en la realización de obras para los caminos de conexión 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 ya concluidas. Los periódicos de esos años recogen reclamos de vecinos en tal sentido<sup>65</sup>.

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<sup>66</sup>. A diferencia de

---

<sup>64</sup> Para un tratamiento pormenorizado de la acción de gobierno desarrollada en el sector ferroviario durante este período, véase Gómez (2013).

<sup>65</sup> “Difíciles accesos a la Capital Federal” *La Prensa*, 11/03/1949; “Hay que terminar la ruta 11”, *La Prensa* 18/05/1949; “Obra caminera indispensable”, *La Prensa*, 26/04/1950; “Terminación de caminos”, *La Prensa*, 21/10/1950. Buenos Aires.

<sup>66</sup> Según datos brindados en “La importación de automotores en el país durante los últimos años”, *La*

las décadas de 1920 y 1930, cuando 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<sup>67</sup>. La contrapartida de estos cambios 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.

Los automotores, en cambio, 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.

#### **4. Conclusiones**

En la etapa que estudiamos la transformación del país fue profunda. La sucesión de crisis mundial-guerra mundial aparejó el quiebre del sistema montado en torno a la producción agroexportadora y abrió la posibilidad de consolidar la economía mercado-internista en sus diversas facetas: industria, producciones regionales, mercados, etc. Sin embargo, y a pesar de la transformación, el esquema secular basado en la preeminencia de Buenos Aires no se alteró, y por el contrario la ciudad y su entono fueron el punto de convergencia de los emprendimientos más modernos y de mayor magnitud. Esto quedó reflejado en el tendido de las obras para la circulación y en la gestión de los medios de transporte. La urgencia, en los primeros años de aplicación de la Ley de Vialidad, se plasmó en realizaciones que respondieron a variedad de objetivos y no a un proyecto sistematizado en base a un modelo: encauzar el tráfico de la provincia hacia las rutas principales, integrar regiones y acelerar la salida hacia los puertos.

En función de los datos existentes entre 1933-1943, en promedio el 20% de ese tendido fue 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, entre otros, la pérdida de la injerencia de las compañías ferroviarias en el campo de la vialidad. Según las propias compañías esto era consecuencia de las dificultades que atravesaban desde el comienzo de la crisis y de la desleal competencia de los automotores, sobre los que no pesaba ningún tipo de regulación. En los años cuarenta, el aporte de las compañías al tema caminero se redujo a menos del 10% del total construido y mejorado bajo la gestión del nuevo organismo.

---

*Prensa*, 25/5/1949, en 1946 se importaron 8.918 automóviles y 12.000 camiones, en tanto que 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 8.000 camiones con permisos otorgados el año anterior. Véase apéndice

<sup>67</sup> *La Prensa*, 11/1/1949, 29/1/1949 y 5/6/1949. Buenos Aires.

Entendemos a partir de nuestro análisis, que la competencia del automotor en detrimento del sector ferroviario (argumento que como marcamos fue central en las demandas de las empresas británicas), no tuvo una incidencia manifiesta en el destino de los ferrocarriles extranjeros. Menos aún que haya sido el elemento determinante de la caída de la rentabilidad de las empresas ferroviarias. En el mejor de los casos, con la insistencia en la falta de regulación del sector automotor, las compañías reforzaban sus pedidos de mayor control de la competencia a los gobiernos de la época. Por otra parte, esa “competencia desleal”, a la que hacían alusión en público, constituía en reiteradas ocasiones una justificación para la no inversión en el sector o el argumento que avalaba la “necesidad” de disminuir los salarios de los trabajadores para sostener el nivel de empleo.

Con la profundización del proceso de industrialización en los años cuarenta, las dificultades de aprovisionamiento desde los tradicionales mercados europeos, el requerimiento de empleo de cientos de migrantes que llegaban a las ciudades más importantes del país y 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.

Con la vuelta a la institucionalidad que consagró a Perón como presidente del país, la política de Transportes se orientó a lograr la complementariedad entre los sistemas existentes. Las definiciones de los Planes Quinquenales fueron instrumentadas por los diferentes Planes del Ministerio de Obras Públicas, el Ministerio de Transportes y los ministerios provinciales. El resultado de esa lógica de acción en los años siguientes (los años cincuenta) derivó en la consolidación de un sistema de circulación mixto, en el que coexistían dos modelos diferentes. Por un lado, el ferroviario, donde vías y vehículos eran propiedad de las empresas; y, por otro, el carretero en el que la infraestructura era propiedad del Estado mientras que los vehículos son propiedad de los particulares. De esto resultaban diferencias interesantes para la época que alentaban el uso del nuevo sistema. La capacidad del tráfico en los caminos era ilimitada, mientras la modernización ferroviaria quedaba limitada por razones técnicas.

En cuanto a la puesta en marcha de los trabajos de vialidad debemos señalar que los organismos especializados debieron afrontar dos grandes dificultades: 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<sup>68</sup>.

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

---

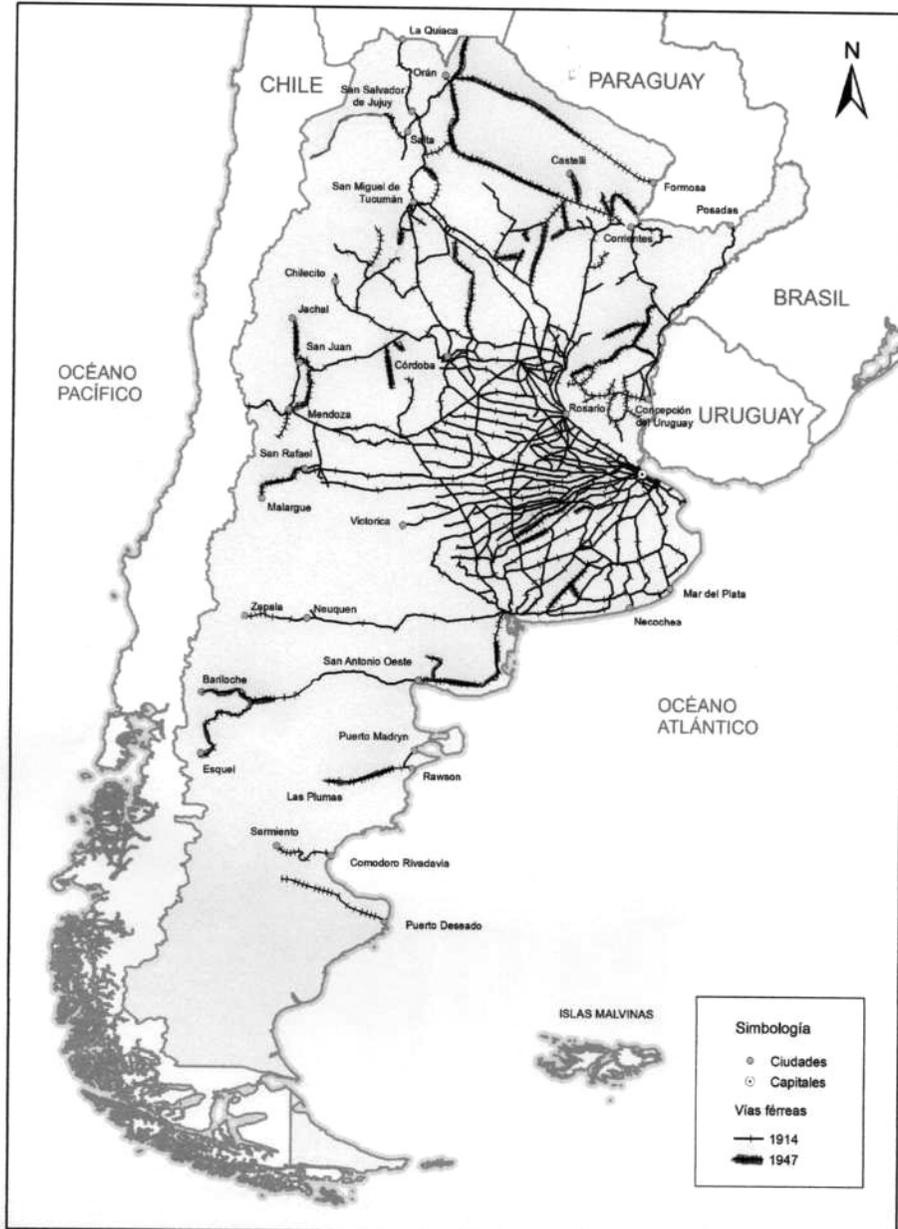
<sup>68</sup> Las Escuelas Técnicas, iniciadas en los años treinta, profundizaron sus contenidos durante los gobiernos peronistas al generarse las instancias gubernamentales que buscaban profesionalizar y crear la mano de obra especializada que el proceso económico requería. Gaggero (1999), pp. 47.

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.

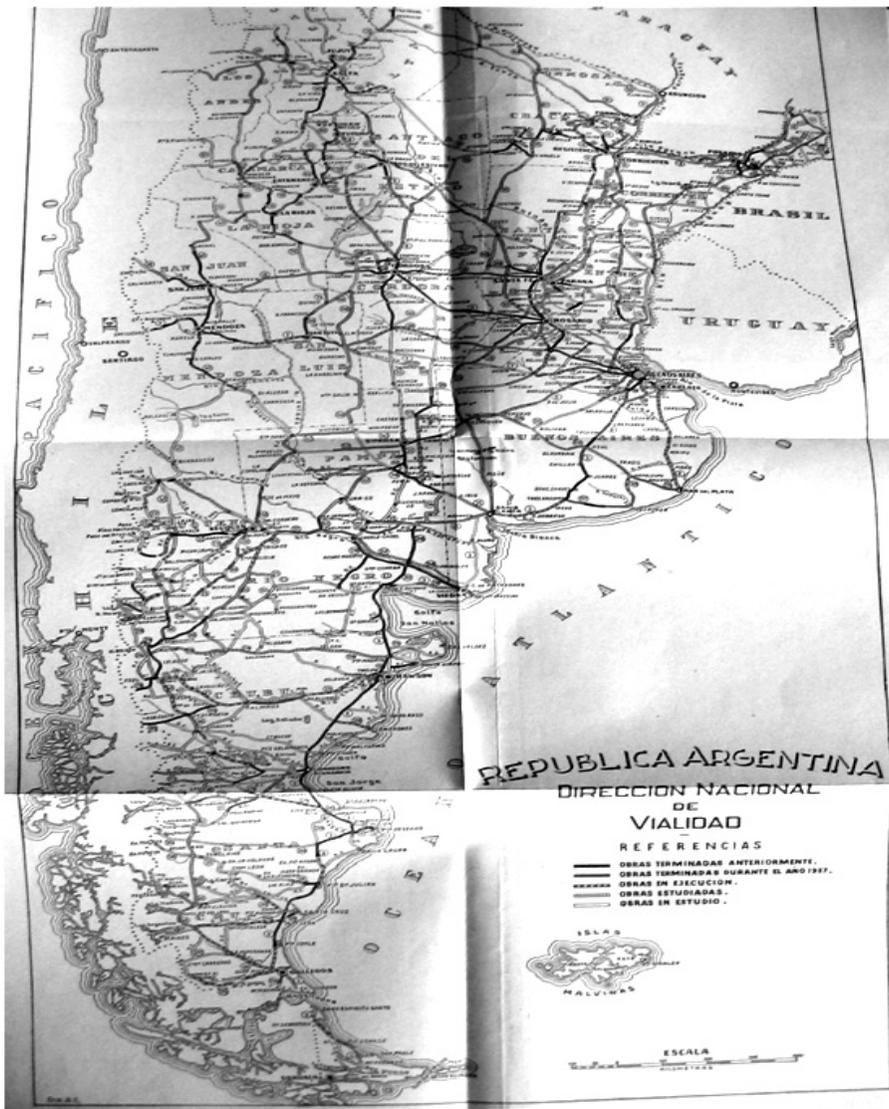
## Apéndices

### Mapa1. Red ferroviaria de Argentina en 1947



Fuente: Kuntz Ficker (2015).

Mapa2. Red de Carreteras, 1937.



Fuente: Memorias de la Dirección Nacional de Vialidad.

## **Siglas**

DNV.: Dirección Nacional de Vialidad.

M.O.P.: Ministerio de Obras Públicas.

HCSN: Honorable Cámara de Senadores de la Nación.

I.A.P.I.: Instituto Argentino de Promoción del Intercambio.

## **Fuentes**

“La vialidad y los Transportes por caminos de la Argentina”, Instituto de Economía de los Transportes, Facultad de Ciencias Económicas, núm. 6, Buenos Aires, Imprenta de la Universidad, 1939.

Diario de Sesiones, Argentina, octubre 1946. Cámara de Senadores de la Nación.

Diario de Sesiones, Argentina.

Discursos presidenciales de inicio de sesiones parlamentarias, 1931-1950.

Memorias y Boletín del Ministerio de Obras Públicas, 1932-1944.

Primer Plan Quinquenal, 1947-1951.

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

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

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

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.

Anuario de Comercio Exterior, 1930-1951.

## **Hemerografía**

*La Ingeniería*, Centro Argentino de Ingenieros, Buenos Aires, Argentina.

*Carreteras y ferrocarriles*, Buenos Aires, 1930.

*Hechos e Ideas*, Buenos Aires, febrero de 1937.

## **Bibliografía**

BALLENT, Anahi (2005): “Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina en los años treinta”, *Boletín Instituto de Historia Argentina y Americana «Dr. Emilio Ravignani»*, n° 27, enero-junio, pp. 107-136.

- 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*, núm. 3, vol. 15, pp. 827-847.
- BELINI, Claudio (2009): *La industria peronista*, Edhasa, Buenos Aires.
- BELINI, Claudio y KOROL, Juan Carlos (2012): *Historia Económica de la Argentina en el siglo XX*. Siglo XXI editores, Buenos Aires.
- BELINI, Claudio y ROUGIER, Marcelo (2008): *El Estado empresario en la industria argentina, conformación y crisis*. Manantial, Buenos Aires.
- BULMER-THOMAS, Victor (1998): *La historia económica de América Latina desde la Independencia*. Fondo de Cultura Económica, México.
- CIMÓ QUEIROZ, Paulo (1999): “Notas sobre la experiencia de los ferrocarriles en Brasil”; en Muñoz, Sanz y Vidal (1999), *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998. Economía, industria y sociedad*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 165-181.
- DIAZ ALEJANDRO, Carlos (1975): “Etapas de la industrialización argentina” en DIAZ ALEJANDRO, Carlos, *Ensayos sobre la historia económica argentina*. Amorrortu, Buenos Aires.
- EGUIGUREN, Atanasio (1937): “La coordinación de los transportes”, *Hechos e Ideas. Revista Radical*, nº 18, enero-febrero, pp. 84-94.
- GAGGERO, Horacio (1999): “La expansión de la Educación Técnica durante el Gobierno peronista (1943-1955)”, *VI Encuentro de Cátedras de Ciencias Sociales y Humanísticas para las Ciencias Económicas*, Salta.
- GARCIA HERAS, Raúl (1985): *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina, 1928-1939*. Libros de Hispanoamérica, Buenos Aires.
- GOMEZ, Teresita (1997): “Planificación en Argentina. ¿Redefinición de un modelo de crecimiento?”, *Estudios Sociales. Revista Universitaria Semestral*, año VII, pp.163-180.
- GOMEZ, 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.
- GOMEZ, T. y TCHORDONKIAN, S. (2012): “El lugar de las políticas de transporte ferroviario en la planificación peronista”, *LIV Congreso Internacional de Americanistas*, Viena.
- GOURVISH, Terry (1999): “Los ferrocarriles como medio de transporte en Gran Bretaña, 1830-1990”; en Muñoz, Sanz y Vidal, *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998. Economía, industria y sociedad*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 55-63.

- GRAVIL, Roger (2009): “La rivalidad comercial entre Gran Bretaña y Estados Unidos en Argentina y la Delegación D’Abernon de 1929”, en David Rock, *Argentina en el siglo XX*. Lenguaje Claro, Buenos Aires, pp.65-92.
- GUAJARDO SOTO, Guillermo (2007): *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- JORGE, Eduardo F. (1975): *Industria y concentración económica. Desde principios de siglo hasta el peronismo*. Siglo XXI Editores, Buenos Aires.
- KUNTZ FICKER, Sandra (comp.) (2015): *Historia Mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. El Colegio de México, México.
- LOPEZ, MARIO J. (2007): “Del equilibrio a la crisis de las empresas ferroviarias privadas: 1917-1946” en López y Waddell, *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Lumiere, Buenos Aires, pp.103-155.
- LUXARDO, José D. (1996): *Los Caminos en la República Argentina. Consejo Nacional de Desarrollo*, Buenos Aires.
- MULLER, Alberto (2010): “Una reforma sin desenlace: el caso del autotransporte interurbano de pasajeros”. Documento de Trabajo n° 17. CESPA, Facultad de Ciencias Económicas.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel; SANZ FERNÁNDEZ, Jesús; y VIDAL OLIVARES, Javier (comp.) (1999): *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998. Economía, industria y sociedad*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- O’CONNELL, Arturo (1984): “La Argentina en la Depresión. Los problemas de una economía abierta”, *Desarrollo Económico*, vol. 23, n° 92, enero-marzo, pp. 479-514.
- ORTIZ, Ricardo M. (1978): *Historia económica de la Argentina*, Plus Ultra, Buenos Aires.
- 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 Argentina y el Estado. Siglo XXI*, Buenos Aires.
- RIGUZZI, Paolo (1996): “Los caminos del atraso: tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos, 1850-100”, en Kuntz Ficker y Riguzzi, *Ferrocarriles y vida económica en México*. Universidad Autónoma Metropolitana de Xochimilco, Ferrocarriles Nacionales de México y El Colegio Mexiquense, México, pp. 31-97.
- ROFMAN, Alejandro y ROMERO, Luis Alberto (1998): *Sistema socioeconómico y estructura regional en la Argentina*. Amorrortu editores, Buenos Aires.
- SALERNO, ELENA (2003): *Los comienzos del Estado empresario. La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910-1928)*. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

- SANCHEZ DE BUSTAMANTE, Teodoro (1939): *La vialidad y los transportes por caminos en la Argentina*. Imprenta de la Universidad, Buenos Aires.
- SANZ FERNANDEZ, Jesús (1998): *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- SCALABRINI ORTIZ, Raúl (1995): *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Editorial Plus Ultra, Buenos Aires.
- SCHVARZER, Jorge (1993): “Estado y clase dominante en la Argentina moderna (1880-1990)”, *El cielo por asalto*, núm. 5, Imago Mundi, pp. 37-60.
- SCHVARZER, Jorge (1994): *La industria que supimos conseguir*. Planeta, Buenos Aires.
- SKUPCH, Pedro (1971): “Las consecuencias de la competencia de transportes sobre la hegemonía económica británica en la Argentina (1919-1939)”, *Revista Económica de La Plata*, n° 1, enero-abril, pp. 119-141.
- VILLANUEVA, Javier (1972): “El origen de la industrialización argentina”, *Desarrollo Económico*, vol. 12, n° 47, octubre-diciembre, pp. 451-478.
- WADDELL, Jorge (2003): “Los ferrocarriles británicos en la segunda mitad de la década del treinta y la explotación de sus líneas”, en J. Schvarzer; A. Regalsky; y T. Gomez (comp.): *Estudios sobre la Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. CESP, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- ZALDUENDO, Eduardo A. (1975): *Libras y rieles*. El colono, Buenos Aires.