

**Capítulo 10**  
***Sector vial y automotores: la acción estatal en***  
***Argentina (1955-1962)***

Teresita Gómez  
Silvia Tchordonkian

DOI: <http://dx.doi.org/10.18616/transp10>

**SUMÁRIO**

Las inversiones en infraestructura vial son claves para el desarrollo del sector del transporte e inciden en el funcionamiento de la economía en su conjunto. El impulso dado al trazado y mejoramiento de rutas y caminos en la Argentina, al igual que en otros países, está directamente vinculado a la expansión del transporte automotor desde inicios del siglo XX. A partir de entonces y en la medida en que se consolida este medio de locomoción crece la demanda de mayor participación de los entes estatales en la diagramación de los circuitos y en la puesta en marcha de obras públicas de gran magnitud física y de costos considerables.

En esta línea nos parece importante identificar dos momentos de generación de infraestructura de transporte en el país: el auge ferroviario desde mediados del siglo XIX y el vial a partir de los años treinta, que representan dos instancias de gestión estatal funcionales a los modelos de desarrollo económico del país, resultantes ambos de las grandes transformaciones de impacto internacional. En el primer caso es la expansión agrícola ganadera que tiene su centro en la región pampeana y su proyección hacia el exterior, que luego de la crisis de los treinta da paso al avance del proceso de la industrialización sustitutiva, centrado en el mercado interno. Esta evolución crea el marco para el inicio de una discusión en torno a los medios de transportes más eficientes y las funciones del Estado en este ámbito, que se prolongará a lo largo del siglo XX y cuyos ecos no se han acallado aún hoy.

La ampliación de las funciones del Estado en el sector transportes es notoria en los años cuarenta. Durante la gestión de Juan Domingo Perón (1946-1955) se había llevado adelante la nacionalización de los ferrocarriles, por lo que el Estado se había convertido en el principal empresario del sector transporte. Esta nueva condición generaba un aumento de las funciones tanto de planeamiento como de gestión de los servicios, con la incidencia que ello tenía en el gasto público. Por otra parte, colocaba al Estado en un lugar complejo en medio de la competencia intersectorial entre ferrocarriles y automotores, derivada de la función empresarial que se impuso por sobre el rol de árbitro, en la medida en que cada uno de los sectores exigía una acción coherente y pronta de respuesta a sus intereses. Sin embargo, no por ello se

definió entonces una política en detrimento del sector automotriz. El Estado peronista había alentado la expansión del transporte automotor dentro de los límites que le permitían los recursos, ya que el país no contaba con plantas de producción de vehículos capaces de satisfacer las necesidades internas, las que eran atendidas por el mercado externo. Un segundo aspecto relativo al desarrollo de este sector tenía que ver con la realización de obras de vialidad. La pobreza de recursos fiscales durante la segunda presidencia de Perón impidió concretar obras de envergadura y los esfuerzos se concentraron en el mantenimiento de la infraestructura existente.

El Centro de Estudios para América Latina (CEPAL) otorga al término infraestructura un significado al que nos ajustaremos en este trabajo. Para la CEPAL hace referencia al conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones, por lo general de gran vida útil, que son utilizadas con fines productivos, políticos, sociales y personales (Sánchez; Wilmsmeier, 2004, p. 10).

En relación al período que abarcamos (1955-1962), la infraestructura es el resultado de la acción del sector público, que tiene a su cargo la creación y mantenimiento de las obras, de lo que se deriva el poder de contralor y gestión estatal de la circulación en todos sus matices: pasajeros, cargas, turismo, defensa, control interior, etc.

### ***¿Ferrocarriles o automóviles?***

Una amplia literatura evalúa la posición de los distintos gobiernos acerca de las relaciones intersectoriales y las políticas a favor de uno u otro sistema de transporte. Dentro de la historiografía que analiza estos aspectos encontramos a quienes ubican el golpe de estado de 1955, en que se destituye el gobierno democráticamente elegido de Juan D. Perón, como el comienzo de “[...] un ataque feroz, metódico y sistemático [...]” (Cena, 2011) contra los ferrocarriles y los ferroviarios, llevando a un vaciamiento integral del sistema. Por tanto, el abandono del transporte ferroviario y la prioridad otorgada al transporte automotor a partir de ese año tiene explicaciones tanto políticas como económicas.

Por otra parte, contamos con la lectura de quienes presentan las políticas del gobierno de Frondizi (1958-1962) sobre el sector como un intento, en sus inicios, de modernizar el sistema “[...] y sacar a los ferrocarriles del largo proceso de deterioro en que se encontraban” (Ortega, 2019, p. 367). Esta lectura considera que ese objetivo a pesar de algunos logros importantes fue dejado de lado, ya que su profundización implicaba grandes inversiones y una estrategia a largo plazo. Sin embargo, cuando fue evidente que el proyecto desarrollista que impulsaba esa presidencia no podría resolver el tema ferroviario, se promovió al sector automotriz, posibilitando la entrada de empresas multinacionales que se convirtieron en un elemento dinámico y motor de la producción. Ellas fueron las que rápidamente hegemonizaron el mercado, con lo que los márgenes de decisión de los organismos gubernamentales en el área de transportes se fueron estrechando, sin poder resolver el establecimiento de claras políticas de Estado.

Jorge Waddell, a su vez, en su análisis parte del reacomodamiento de las relaciones intersectoriales en un mediano plazo, ubicando en los comienzos de los cincuenta el proceso de supresión de ramales, momento en que se comienzan a desactivar aquellos que presentan poca densidad de tráfico. A partir de allí, la carga y el transporte de pasajeros serán captados por el transporte automotor, en la medida en que se van clausurando las líneas férreas consideradas antieconómicas. “Preanuncia de alguna manera lo que sería central en la política ferroviaria de las décadas siguientes” (López; Waddell, 2007, p. 176). Este autor, al describir el gobierno de Frondizi, muestra que es quien fomentó la industria automotriz y la petrolera, reduciendo la participación del ferrocarril en el mercado de transporte, situación que venía anticipándose desde hacía tres décadas. La supresión de ramales generó problemas con los gremios ferroviarios, con quienes el gobierno desarrollista sostenía una relación tirante. Para él, en la larga huelga ferroviaria de 1961 se encuentra no solo la razón de la destitución del presidente de la República, sino el fin del ferrocarril y su reemplazo por el transporte automotor de cargas y pasajeros.

Más cercana a nuestros días y desde una “óptica más reflexiva”, otras miradas encuentran que hay razones fundadas para justificar la coexistencia necesaria de los dos sistemas en el contexto nacional y reconocen la dificultad de encontrar un punto de equilibrio económicamente viable para eludir la competencia en ambos (Müller, 2018, p. 20).

Este estudio se inscribe en esta última línea de interpretación para describir y analizar la modalidad que asume la gestión estatal en relación a la infraestructura vial y, en consecuencia, las limitaciones que debe afrontar en la acción concreta. En el período trabajado, las presiones sectoriales accionan en favor de una u otra rama del transporte terrestre, limitando los consensos posibles en cuestiones vitales, que van desde los conflictos sindicales en época de auge del movimiento de cargas a las tensiones en torno a los cambios en los circuitos que signifiquen incentivos a la competencia.

Las fuentes utilizadas en este trabajo son fundamentalmente estadísticas e informes de los agentes vinculados a las obras viales y al sector automotriz en los años iniciales de la presidencia de Arturo Frondizi<sup>1</sup>, en medio de la definición de las líneas generales de la propuesta vial expresada por el desarrollismo en un contexto internacional favorable a la integración económica mundial. Documentos provenientes del Ministerio de Obras Públicas (MOP) y de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), así como de la Cámara Argentina de la Construcción (las Actas de las jornadas realizadas por la entidad) y artículos de la Revista *Carreteras*, publicación de la Asociación Argentina de Carreteras, completan las lecturas de referencia. Estos materiales nos permiten adentrarnos en las opiniones de ingenieros y funcionarios vinculados a la producción de ideas, responsables de la gestión pública y realización de las grandes obras viales. Con estas lecturas incorporamos la participación de las constructoras privadas, proveedoras del Estado y beneficiarias directas de la obra pública.

---

<sup>1</sup> La llegada del líder radical a la presidencia de la república no se dio dentro de un proceso democrático normal, ya que luego del derrocamiento del presidente Juan D. Perón, por el golpe de Estado de septiembre de 1955, el peronismo quedó proscripto, sin posibilidades de presentarse a elecciones, con lo cual una amplia mayoría no tenía un candidato referencial.

## **Limitaciones para el desarrollo del sistema vial**

En los últimos años del gobierno de Perón se agudizaron los problemas de larga data en el sector vial, que impidieron concretar lo diagramado en el Segundo Plan Quinquenal.<sup>2</sup> Factores como la escasez de tecnología y divisas se sumaron a un proceso inflacionario de arrastre que afectó los planes previamente establecidos, comprometiendo la ejecución de nuevas obras y reduciendo la acción pública al mantenimiento de las existentes.<sup>3</sup>

Visto en detalle las carencias se expresaban en:

- El aumento del precio de los materiales (maderas, cemento, hierro, arena) y la falta de equipos modernos en las actividades vinculadas a la elaboración de las materias primas, por ejemplo, trituradoras, cargadoras, etc., que obligó a una utilización más intensiva de mano de obra en la realización de tareas rudimentarias.
- Incremento del costo de la mano de obra, cuyo salario era calculado por jornada y no por horas efectivamente trabajadas.<sup>4</sup>
- Aumento de los fletes ferroviarios y escasez crónica de vagones para carga.
- Deterioro de las maquinarias, tanto en el sector público como en el privado, consecuencia del uso intensivo, y el precario mantenimiento producido por la falta de insumos que no se generaban localmente.<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> El segundo Plan proyectaba realizar 2860 km de caminos en la red nacional (obras básicas, enripiado y pavimento).

<sup>3</sup> Un cálculo realizado en 1952 por la Cámara Argentina de la Construcción muestra que el costo de la Construcción en el Gran Buenos Aires se eleva de 100 para 1939, a 624 como promedio del año 1950 y 770 para el mes de diciembre de ese mismo año. Estiman que con el dinero que en ese año se construía un km de camino, en 1939 se habrían hecho 7,7 km de obra exactamente igual (Carli, 1952, p. 29).

<sup>4</sup> Tema de reclamo recurrente de los sectores empresarios.

<sup>5</sup> Más allá de lo que puede suponerse, no faltaban máquinas, ya que durante el gobierno peronista se habían realizado compras en los Estados Unidos que garantizaron la renovación de los equipos

En consecuencia, en contextos en los que por los aumentos en el tráfico y en los tonelajes se requerían calzadas de mayor calidad para ofrecer más resistencia al desgaste en términos de materiales y diseños de obras, con los medios de financiamiento disponibles se llegaban a cubrir a duras penas las necesidades urgentes.

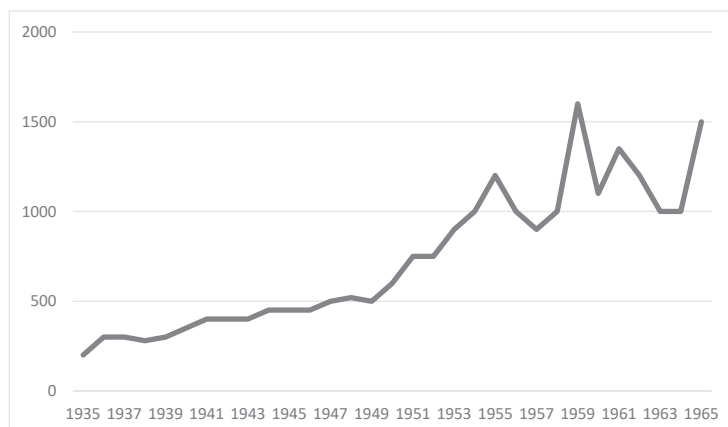
La opinión generalizada en la época sostenía que los automotores habían aumentado poco respecto a las existencias de comienzos de los años cuarenta, pero, en cambio, reconocían que el tránsito se había multiplicado hasta diez veces en los períodos de auge, es decir en las épocas del año de recogida de las cosechas en las distintas regiones (cereales en la región de la “pampa húmeda”, vid en Mendoza, frutas en el valle del Río Negro, azúcar en Tucumán, etc.), y entre cuatro y cinco veces en los tiempos normales. El porte de los vehículos de carga, sobrecargados (en términos de exceso en el tonelaje reglamentario de la autorizada por eje) afectaba a los trazados tradicionales, dado que el ancho de las rutas no se adecuaba a las nuevas condiciones y era causa de destrucción de las banquetas, quiebre de las rutas pavimentadas y, por supuesto, de accidentes graves que involucraban pérdidas económicas y humanas. En 1957 el número de camiones, según la DNV, había alcanzado los 240.000. “Casi la cuarta parte, señala Allende Posse, cargan más de siete toneladas por eje, superando los límites reglamentarios” (Allende Posse, 1958, p. 8).

Obviamente la sumatoria de los factores mencionados redundaba en mayores costos de obra por km, lo que en concreto arrojaba una diferencia de costos de cerca del 200% entre 1950 y 1958. Esto se traducía en mayores erogaciones en el mantenimiento de las rutas en las zonas centrales que registraban la mayor afluencia de tránsito, en las provincias de Buenos Aires y Santa Fe, núcleo dinámico de la “pampa húmeda”. La situación de escasez de medios implicaba que cualquier decisión en el ámbito económico era tomada en función de lo imprescindible, es decir, el sostenimiento de la actividad en las zonas núcleo relacionadas con el mercado exportador, en detrimento de las menos productivas.

---

inutilizados y aumentaron el número de equipos modernos (Allende Posse, 1958, p. 21).

**Figura 1-** Gastos de Conservación de la Red Nacional  
(en millones de Pesos Corrientes de 1960)



**Fuente:** Argentina. Memorias AGVN 1957-1958.

La Figura 1 refleja el incremento sostenido en los gastos de mantenimiento de la red nacional (entiéndase tramos de rutas seleccionados) entre los años treinta y la década de los sesenta. En el lapso que abarca este trabajo se registra una caída significativa del gasto entre 1955 y 1958 (gobierno militar) y un crecimiento abrupto a partir de 1958, una vez iniciada la gestión desarrollista. Durante esta última etapa, el impulso del primer año contrasta con la política de ajuste de mediados del año 1959 y se recupera con el acceso al financiamiento externo de allí en más. El ingreso de capitales redundó en el aumento del número de obras y de la compra de tecnología, que le permitieron expandir las inversiones en vialidad a partir de 1961.

Una síntesis acotada del estado y la magnitud de las obras a nivel nacional en 1955 surge de la evaluación que ofrece la Asociación Argentina de Carreteras a partir del informe del Ingeniero Alurralde, que administró dicha Dirección entre 1953 y 1955.



**Tabla 1** - Red Nacional de caminos por tipo de calzada

<b>Tipo de Obra</b>	<b>kilómetros</b>	<b>Porcentaje</b>
Tipo superior (Hormigón. Concretos asfálticos. Carpetas bituminosas. Granitullo)	2.288	3,7
Tipo económico (Macadam. Bases estabilizadas. Entoscados. Enripiados: con tratamientos bituminosos)	5.378	8,6
Calzada mejorada (Bases estabilizadas. Entoscados. Enripiados, etc.: sin tratamiento bituminoso)	7.851	12,5
Calzada mejorada (Obras básicas completas y primarias)	30.000	48
Huellas (Huellas y emparejados)	16.940	27,2
<b>Total</b>	<b>62.457</b>	<b>100</b>

**Fuente:** Asociación Argentina de Carreteras. Datos Revista *Carreteras* (1955).  
Elaboración propia.

Aclaremos que la Tabla 1 no toma nota de las redes provinciales ni vecinales, como tampoco de las huellas rurales que, sumadas, permitirían alcanzar el millón de kilómetros de caminos de todas clases (Asociación Argentina de Carreteras, 1955, p. 35).<sup>6</sup> En 1960, en el marco de la Cámara Argentina de la Construcción, se afirmaba que: “La red nacional tiene pavimentos o está mejorada en un 31% de su extensión; las redes provinciales en un 11,4%, mientras que en las comunales carece de significación” (Petriz, 1960, p. 35).<sup>7</sup>

Volviendo hacia atrás en el tiempo, la DNV calculaba en el decenio 1933-1943 que de la extensión total de 65.194 km, el 77,6% (más de 50 mil km) eran caminos de tierra, el 18% correspondía a los mejorados y solo el 4,4% (alrededor de 2900 km) podía considerarse avanzado o de construcción superior

<sup>6</sup> “La vialidad en Argentina”. Revista *Carreteras*, 1955.

<sup>7</sup> “Fijación de una política caminera nacional” (Conferencia del 14-10-1959. Cámara Argentina de la Construcción).

(pavimentados o de hormigón) (Gómez; Tchordonkian, 2016).<sup>8</sup> Estos últimos, sin dudas los de mejor y gran tránsito, se concentraban en los ámbitos de mayor desarrollo de los centros exportadores constituyendo ejes entre Buenos Aires-La Plata, Buenos Aires-Bahía Blanca y Rosario-Santa Fe.<sup>9</sup>

Pasada más de una década, como expone el Informe de 1955 mencionado arriba, el panorama espacial no mostró grandes variaciones y la extensión de los trazados tampoco. Sin embargo, la sostenida acción pública en la totalidad de los rubros, con insistencia en los últimos (calzada mejorada y huellas), da razón de los crecientes gastos en mejoras y mantenimiento antes que en la ampliación del sistema. El tema de los fondos resultaba el más álgido y determinante en este sentido, dada la reticencia del gobierno en la primera etapa a recurrir al financiamiento externo y la dificultad cuando más tarde decidió hacerlo, de llegar a acuerdos con la banca internacional.<sup>10</sup> Sucesivos decretos-leyes habilitaron una serie de impuestos a los combustibles con el fin de destinarlos al estudio y construcción de caminos nacionales,<sup>11</sup> finalidad que no siempre llegaba a buen término.

### ***La DNV en la gestión militar (1955-1958)***

En septiembre de 1955 se produjo un levantamiento militar, el último de una larga serie de intentos desde 1951, que terminó con el gobierno constitucional de Juan D. Perón. El régimen de facto incorporó un nuevo factor de poder, los organismos internacionales de crédito, específicamente el

<sup>8</sup> Tenemos en cuenta que en estas cifras no se discrimina entre superior y económicos, ni tampoco el rubro mejorados.

<sup>9</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>10</sup> Recordemos que durante las dos presidencias de Perón 1946-1952/1952-1955 la Argentina no adhiere a las conclusiones de la Conferencia de Bretton Woods y a la incorporación al Fondo Monetario Internacional y al Banco Mundial, organismos que tendían a favorecer la hegemonía de Estados Unidos.

<sup>11</sup> Modalidad adoptada en el período 1946-1955.

FMI y el Banco Mundial. Este cambio implicó el abandono del bilateralismo, la apertura hacia las empresas extranjeras y el capital financiero, como requisitos para alentar el comercio exterior, proveedor de divisas, y acceder a inversiones de capital (Belini; Korol, 2012, p. 162).

Durante el gobierno de la llamada Revolución Libertadora, la DNV estuvo a cargo de dos ingenieros de larga trayectoria tanto en la profesión como en la gestión pública. Uno de ellos, Pascual Palazzo, que en los años veinte y treinta se había desempeñado como jefe de Estudios y Proyectos, y Asesor Técnico de la Dirección de Puentes y Caminos de la provincia de Buenos Aires, primero, y luego de la creación de Vialidad Nacional en 1932, como jefe de la División de Accesos a las Grandes Ciudades dependiente de la DNV. En ese último cargo diseñó y supervisó la construcción de la Avenida General Paz (avenida de circunvalación que rodea a la ciudad de Buenos Aires), un desafío para la naciente DNV que realizaba por primera vez un proyecto de carácter urbano de envergadura (Gruschetsky, 2011). Durante los dos gobiernos del peronismo no se alejó del ámbito público, formó parte del directorio de la empresa petrolera estatal YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales) y estuvo al frente de SOMISA (Sociedad Mixta de Siderurgia Argentina). Asimismo, trabajó en el diseño de los grandes accesos desde la Capital a la provincia de Buenos Aires. El Acceso Norte (hoy Autopista Ingeniero Pascual Palazzo) que tiene comienzo en la Avenida General Paz, cuyo primer tramo inauguró siendo Director de Vialidad en 1956, y el Acceso Sudeste, que une Buenos Aires con la ciudad de la Plata (hoy es parte de la Autopista Buenos Aires-La Plata), ambos caminos nacionales.

Tras la salida de Palazzo llegó a Vialidad el Ingeniero Justiniano Allende Posse, figura central en los comienzos de la Dirección en la década de los treinta. En esta segunda etapa de gestión pública iniciada en marzo de 1957 trabajó en la actualización de la Ley de Vialidad. Hombre de ideas conservadoras, crítico acérrimo del peronismo adjudicaba la decadencia en materia vial a la visión centralista del gobierno y a su “elección estratégica” del sector energético, hacia el que se habían derivado los impuestos sobre los combustibles líquidos establecidos con el fin de fomentar la vialidad (ley de

1932). Revertir esa situación fue el objetivo primordial de su presencia en la DNV conformando una Comisión de especialistas para definir los aspectos y métodos técnicos de conservación más adecuados para las rutas, con vistas a garantizar soluciones duraderas. Otra función a desarrollar por la Comisión era la de brindar asesoramiento técnico y propuestas de obras a las autoridades ejecutivas.

Los informes producidos por la Comisión arrojan un resultado interesante. Concluyen que el problema central en Argentina tiene que ver con los temas de carácter técnico administrativo, los cuales reflejarían la escasa eficiencia de los organismos públicos. Esta cuestión es atribuible a la marcada injerencia del gobierno depuesto, puntualmente del poder ejecutivo, en la DNV, de lo que resulta la pérdida de autonomía del ente nacional. En cambio, en los informes, al contrario de lo esperable, se asigna escasa relevancia al estado general de la infraestructura vial, en cuanto a los temas vinculados a la ingeniería, dando cuenta indirectamente de lo aceptable de la gestión anterior.

La crítica situación financiera, remataban los informes, exigía inversiones que redundaran en beneficios económicos en el corto plazo, en favor del acarreo rápido de las materias primas exportables desde las zonas productoras a los puertos, es decir en actividades que contribuyeran en mayor proporción a la renta nacional. La situación de escasez de recursos obligaba a postergar la realización de las obras de mayor importancia, para no poner “[...] en riesgo otros grandes intereses nacionales [...]” (*sic*), entre ellos la producción de electricidad y de petróleo (Allende Posse, 1958, p. 23).

En un año marcado por los tiempos de la política, los militares (atravesados por disidencias internas) se abocaron a la construcción del “hilo conductor” entre los principios del gobierno militar y el próximo surgido de elecciones, ya que por entonces el fracaso en la aplicación de una política económica consistente era más que evidente.

Al revisar la Figura 1 podemos concluir que en el campo vial no se logró la economía de recursos prevista, ni se avanzó en las propuestas modernizadoras. Allende Posse reconoció que los recursos disponibles “nos

obligan a contentarnos” con restaurar lo mejor posible los viejos pavimentos, agregándoles unas poquísimas mejoras, construir algunos nuevos muy urgentes y conservar la vasta red de pobres caminos del pasado, renunciando al sistema de red de autoestradas (autopistas) de tipo americano, que con un carácter federal vincularían a todo el país.

En el mejor de los casos, con la idea de establecer una continuidad con el futuro gobierno a elegirse, se ponían a su disposición los estudios de la comisión evaluadora y se le sugerían pautas de acción prioritarias.

### ***Reformulación de la vialidad***

Como ya señalamos, la renovada conducción de la DNV trabajó en la actualización de la Ley Nacional. En mayo de 1957, los delegados provinciales se abocaron a la tarea que tras un año (enero de 1958) culminó en el Decreto 505/58, que actualizaba la Ley 11.658 (8/10/1932) y su modificatoria 12.625 (17/10/1939), con la introducción de “[...] las reformas necesarias para reemprender e intensificar la obra caminera en la medida adecuada a las exigencias de la economía nacional, que necesita con urgencia de vías de transporte fácil y económico.”<sup>12</sup>

Dado que las deficiencias se entendían como resultado de un ordenamiento administrativo poco funcional, en el nuevo contexto la DNV dejaba de ser una entidad autónoma para convertirse en autárquica, replicando en organismos de igual jerarquía (autárquicos) en las provincias del interior, que habían crecido en número a partir de la provincialización de los territorios nacionales. La existencia de 22 estados provinciales en lugar de 14 significaba un reordenamiento de las prioridades en cuanto a construcción y financiamiento.

En otros aspectos, tales como las funciones del organismo, las obligaciones de los funcionarios, las tareas, etc., la nueva versión de la ley seguía a

---

<sup>12</sup> ARGENTINA. Decreto-Ley 505. Consultado en: <http://mepriv.mecon.gov.ar/Normas3/505-58.htm>. Acceso en: 15 jun. 2021.

pie firme lo establecido en 1932. En tal sentido, el Poder Ejecutivo conservaba la potestad de intervenir la Dirección Nacional y las direcciones provinciales en “caso de necesidad” y se reservaba la aprobación de las obras que afectaran al sistema troncal de caminos, responsabilidad esencial que la ley adjudicaba a la DNV.

En la nueva formulación, el sistema troncal era entendido como una red de vinculación de provincias con capitales, ciudades importantes, puertos y aeropuertos, grandes zonas de producción y consumo, rutas de vinculación internacional, etc. Esta concepción moderna contrastaba con la ley original que resaltaba la importancia de la construcción de caminos radiales a los puertos y a los accesos a estaciones ferroviarias.

En cuanto a lo financiero el concepto más ambiguo de “ayuda federal” deja paso al tecnicismo “coparticipación federal”, que se relacionaba con la realización de obras específicas, adquisición de los equipos necesarios y a la concesión de obras en base a llamados a licitación. Dicha coparticipación implicaba una distribución de ingresos desde las provincias con mayores obras viales hacia las menos favorecidas. En cuanto a los recursos genuinos, se mantenía el concepto de financiamiento en base al producido por los impuestos sobre los combustibles (nafta y gasoil), asignando a la DNV el 35% y el 15% a las vialidades provinciales. Este paso de un monto fijo en centavos a un aporte medido en porcentaje permitía el ajuste automático de los montos a disposición en base a las variaciones en el precio de los combustibles. Asimismo, atenuaba la desvalorización que significaba el mantenimiento de una suma fija por litro, en medio de una economía inflacionaria y frente a las fluctuaciones de los precios a nivel mundial. Las provincias a través de sus propias direcciones debían completar estos aportes con lo deducido de sus impuestos, en un monto igual a lo recibido en concepto de coparticipación, aplicable a las rutas provinciales o a los caminos comunales (Petriz, 1960, p. 29). Con carácter de novedad, y aunque en una formulación un tanto confusa, se preveía la creación del Consejo Vial Federal como ámbito de coordinación de las obras a nivel nacional y tratamiento de los problemas comunes.

### ***El proyecto vial de Frondizi (1958-1962)***

En febrero de 1958 Arturo Frondizi triunfó en las elecciones presidenciales. Era por entonces el líder del ala denominada intransigente de la Unión Cívica Radical, que manifestó su oposición tanto al proyecto de inversiones extranjeras de los últimos años del peronismo como a la política económica del gobierno militar. En 1956 se vinculó a Rogelio Frigerio, un empresario que sería el ideólogo de lo que se denominó el desarrollismo. En lo económico, la idea formulada se basó en una postura favorable a la industrialización y al impulso a las industrias básicas, como único camino para superar los límites impuestos al crecimiento por la estructura agraria estancada y el deterioro permanente de los términos del intercambio. El modelo a seguir era el de las políticas adoptadas por los países desarrollados.

Dejando de lado lo que había sostenido antes de 1955 (cuando era diputado de la UCR y, por ende, opositor al gobierno peronista), en su cargo de presidente reconocía que el bajo nivel de capitalización interno y los problemas del balance de pagos hacían necesaria la convocatoria al capital extranjero para alentar la industrialización. La promoción de las inversiones externas y los acuerdos firmados con el FMI alentaron la presencia directa de empresas extranjeras en las áreas que el gobierno consideraba prioritarias como el petróleo, la industria automotriz, la petroquímica.

El fomento de la industria automotriz dio impulso a la discusión acerca de los sistemas de transporte. El interés demostrado por esta rama nos autoriza a pensar que el desarrollismo en el marco de la sustitución avanzada de importaciones buscó definir las tensiones intersectoriales en favor del automotor postergando a los ferrocarriles, en un contexto mundial en que el proyecto oficial contaba con posibilidades reales de acceder a una gran oferta de medios tecnológicos y de capitales. Claramente un objetivo central fue la promoción de la producción nacional de autos y camiones para poner fin a la falta de transportes y, otro, reducir el déficit crónico que generaban los ferrocarriles estatales, exaltando de paso el potencial productivo, innovador, del sector privado.

Es evidente que estas decisiones dieron impulso a las políticas de vialidad de las que nos ocupamos aquí. La meta a alcanzar fue la construcción de una amplia red de carreteras y autopistas que permitieran avanzar en una configuración del país, descentralizando las actividades productivas concentradas en la región pampeana, a través de la creación de nuevos polos de desarrollo, que integraran económicamente las distintas regiones. En resumen, se planteaba avanzar en un modelo de desarrollo armónico e integral fundado en el impulso a las industrias básicas.

Juan Ovidio Zavala,<sup>13</sup> que se desempeñó como Subsecretario de Obras y Servicios Públicos y Transportes, recuerda un diálogo con Arturo Frondizi en torno al Plan Vial a ejecutar durante su gestión de gobierno. Manifiesta que el Presidente consideraba conceptualmente equivocadas las ideas tradicionales sobre la necesidad de comunicar las zonas de producción con el puerto de Buenos Aires, siendo lo importante intercomunicar con caminos los distintos “polos de desarrollo” (Zavala, 1991, p. 49), acelerando las construcciones en marcha y corrigiendo los trazados paralelos a las vías del tren. En la idea desarrollista, los “polos de desarrollo” se basan en la creación de industrias subsidiadas por el estado, como actividades dinamizadoras en regiones poco integradas al mercado nacional (Pérez Álvarez, 2016, p. 89).

Siguiendo estos lineamientos para el período de gobierno que se extendía entre 1958-1964, se trabajó en un esquema de mínima y en lo prioritario. Los fondos asignados por el Decreto Ley 505/58, y los créditos y saldos de ejercicios anteriores posibilitarían reconstruir 3000 km de caminos y mejorar otros 3200 km, avanzar en la pavimentación de 2500 km nuevos y la construcción de 3500 km de caminos consolidados nuevos.<sup>14</sup> De concretarse las obras, que alcanzaban 1000 km de caminos nuevos por año de gestión, la red nacional alcanzaría cerca de 24.000 km de vías de tránsito permanente,

---

<sup>13</sup> Juan Ovidio Zavala: en la presidencia de Arturo Frondizi se desempeñó como Secretario Técnico de la Presidencia y asumió la dirección del Comité Ejecutivo del Plan de Racionalización Administrativa y del Comité Interministerial de Cooperación y Asistencia Técnica. Además de las funciones mencionadas acumuló las de Subsecretario de Obras y Servicios Públicos, y Subsecretario de Transportes. En el último gabinete del mismo presidente asumió la Secretaría de Transportes.

<sup>14</sup> Se calculaba un monto de 18 millones de pesos.



con trazado y obras básicas definitivas, lo que representaba alrededor del 42% del total existente. Los resultados previstos por restauración y expansión del sistema cubrirían un 10% de la red nacional.

En el orden provincial solo un 3,3% de los caminos estaban pavimentados y el 8,1% de esa estructura era de mejorado. El resto, un total de 124.000 km, lo conformaban calzadas naturales, huellas, trazas sin abrir, los que, de acuerdo a la ley, debían ser asistidos con los fondos coparticipables y los ingresos provinciales. Solo 9 de las 22 provincias concentraban 31.000 km de las rutas coparticipadas sobre un total de 51.400 km, que debían aplicar, además, los ingresos provinciales para ejecutar obras en el período mencionado. Se esperaba que, al cabo de seis años, los trabajos de mejorado y pavimentado cubrieran el 46% de la red básica de las provincias, dejando al arbitrio de los municipios y las provincias los caminos comunales precarios.

Para la realización del Plan, el Ministerio del área calculaba que se necesitaba triplicar la capacidad ejecutiva del sector público en el campo vial. Era indispensable regularizar las finanzas de la DNV y, además, cumplir con las licitaciones y contrataciones de las obras previstas. Entre las dificultades prácticas se debían solucionar los problemas de transportes y abastecimientos de materiales, ya que de acuerdo a las previsiones de la ley las provincias contarían con fondos para asignar a la compra de tecnología.<sup>15</sup>

Teniendo en cuenta las limitaciones en recursos a las que se enfrentaron, el originario Plan Vial 1958-1964 se transformó en un Plan de Acción de Urgencia. En tal sentido, quedaba claro que las posibilidades de lograr la integración del sistema y resolver los problemas que marcábamos más arriba, quedarían pendientes hasta que se lograra un desarrollo equilibrado de los factores financieros, técnicos, humanos y materiales, es decir, quedarían fuera del alcance de los trabajos en ejecución. Se sugería a la DNV que:

[...] resuelva sus problemas evitando, mediante el uso de recursos técnicos, las soluciones costosas para la conservación de unidades de caminos y propugne ampliar la cantidad de kilómetros construidos, aun a

<sup>15</sup>Más datos en Petriz (1960, p. 17-22). Conferencia 25-7-1959, Centro Argentino de Ingenieros.

costa del tipo de estructuras que proyecte, ya que de esa manera producirá los mayores réditos a las inversiones, brindará soluciones económicas al mayor número de usuarios, desarrollará en forma más importante extensas zonas del país y contribuirá en definitiva a una más rápida recuperación de nuestra economía (Petritz, 1960, p. 37).

El planteo, citado como sugerencia directa del ejecutivo nacional, es lo suficientemente ambiguo como para ajustarse a distintas interpretaciones en torno a los conceptos de calidad y economía para proyectos no siempre realizables en el corto plazo de una gestión presidencial.

Debemos tener en cuenta las sugerencias realizadas por la Asociación Argentina de Carreteras, tras su participación como representante del país en la tercera reunión mundial de la International Road Federation en 1958, en la que se invitó a los países participantes a proyectar programas de construcción de carreteras formulando planes de “largo plazo”, que incluyeran las carreteras nacionales e internacionales, “[...] teniendo en cuenta que el establecimiento de una red adecuada se ha convertido en una de las responsabilidades más urgentes (de los gobiernos)”<sup>16</sup>. En la propuesta realizada proponían formas de financiamiento integral del sistema.

La realidad local operó negativamente sobre las intenciones y los modelos a imitar, en cuanto a los avances del sistema de autopistas. A modo de ilustración citamos las diferencias entre las previsiones de ingresos fiscales calculados para el ciclo 1957-1958, con los efectivamente recaudados en ese ejercicio. El cálculo rondaba los \$1.500.000.000 y el ingreso real fue de cerca de \$574.000.000, apenas un 43% de lo estimado. Si las obras a realizar se basaban en los montos previstos, las erogaciones que el gobierno nacional debía realizar a posteriori serían significativas. Mayor desproporción se da entre lo calculado para el Plan de Caminos de Fomento Agrícola, \$428.000.000, y lo recaudado, \$86.000.000, o sea, un 6,5% sobre el total.<sup>17</sup>

<sup>16</sup> IRF. Como ente Consultor de Naciones Unidas llevaba los problemas a este organismo. ASOCIACION ARGENTINA DE CARRETERAS. Revista *Carreteras* (1958). Num. 16.

<sup>17</sup> ARGENTINA. Memorias AGVN 1957-58, p. 124. Los montos exactos fueron de \$1.483.900.000 y \$573.064.130; 43,3% de lo previsto. Y en caso de los caminos rurales, 427.685.386 y lo

Teniendo en cuenta estos datos es posible constatar lo reducido del mercado de capitales interno para derivar al desarrollo del sector, a la vez que se muestran las escasas posibilidades recaudatorias y, por ende, las dificultades a la hora de incrementar los aportes al Fondo Nacional de Vialidad.

No es necesario explicar que el Plan de 1958-1964 se modificó en sus objetivos, actualizando costos y ampliando su desarrollo hasta 1969, al tiempo que se buscaban acuerdos de financiamiento de obras con la banca extranjera, cuya ayuda llegó recién en 1961.<sup>18</sup> Se trataba de líneas de crédito del Eximbank de los Estados Unidos (tres créditos a lo largo de tres años que sumaron 110 millones de dólares) que se dirigieron a la adquisición de equipos para Vialidad, el reequipamiento de las empresas constructoras contratadas por el Estado y la modernización de la industria de la construcción. El BIRF, por su parte, otorgó otro crédito de 48,5 millones de dólares que la Dirección Nacional de Vialidad destinó a la construcción y reconstrucción de la red vial (32,1 millones), a la adquisición de equipos de mantenimiento instrumental (13 millones), a gastos de ingeniería (1,4 millones), y a fletes y seguros (2 millones) (García Heras, 2008).<sup>19</sup>

La presidencia de Frondizi culminó antes de lo previsto, en 1962, por obra de otro avance militar que, nuevamente, aportó elementos a la crisis institucional en la que se debatió el país hasta 1983.

### ***El sector automotor. Problemas de relevamientos de datos***

A medida que avanzamos en nuestro estudio observamos que reducir el tema vial solo a lo relacionado con infraestructura, si bien permite realizar

---

recaudado \$ 85.860.035.

<sup>18</sup> Ya en 1958 el Eximbank, en una muestra clara de apoyo al gobierno argentino, había concedido créditos a largo plazo (10 y 20 años) por 150 millones de dólares para financiar el desarrollo en el sector eléctrico, siderúrgico y de transportes.

<sup>19</sup> Ver. Relaciones económicas externas en: <http://www.argentina-rree.com/11/11-039.htm>. Acceso en: 22 mayo 2019.

una lectura de cómo este sector se va desarrollando, limita su importancia. De allí que consideramos necesario incorporar aspectos inherentes a la composición y dimensiones del parque automotor del que no se puede dissociar la vialidad. No obstante, en la recopilación de los datos referidos al sector hemos observado una limitación que no queremos soslayar.

En el terreno de los datos estadísticos nos encontramos con un espacio marcado por la escasez de registros oficiales, por lo incompleto de los existentes o por la confiabilidad de las fuentes. Las series que utilizamos en este trabajo, con todas las limitaciones que puedan señalarse, conforman el grueso de las estadísticas de las que se tiene conocimiento. Revisamos y ponemos en consideración de los lectores algunos recortes de series y conclusiones como muestra de lo que afirmamos arriba.

**Tabla 2 - Parque automotor 1947-1960**

	Población	Automóviles	Vehículos comerciales			Parque automotor Total	Automotores por cada 1000 habitantes
			Total	Cargas	Pasajeros		
	Miles de habitantes	Unidades	Unidades			Unidades	
1947	16.009	272.648	191.070	181.244	9829,0	463.721	28,97
1948	16.381	304.445	204.211	194.591	9620,0	508.656	31,05
1949	16.761	290.237	233.618	222.736	10.882	523.855	31,25
1950	17.150	318.124	239.346	227.957	11.389	557.470	32,50
1951	17.517	329.424	244.878	232.948	11.930	574.302	32,78
1952	17.877	336.086	250.946	238.614	12.332	587.032	32,84
1953	18.231	329.272	254.640	243.121	11.519	583.912	32,03
1954	18.581	312.098	251.990	240.305	11.685	564.088	30,36
1955	18.928	336.228	265.453	252.951	12.502	601.681	32,79
1956	19.272	346.895	277.237	264.019	13.218	624.132	32,39
1957	19.611	364.458	306.524	292.671	13.853	670.982	34,22

**Fuente:** Ferreres (2005).

Preguntándonos acerca de las existencias de unidades de todo tipo en el sector automotor, en esta primera serie que reproducimos se observa que el parque automotor creció sostenidamente entre el año 1947 y el triunfo electoral de Frondizi (1958), exceptuando el bienio 1953-1954 (Tabla 2). El incremento en torno al 44,5% muestra el predominio del transporte de carga donde la variación es muy significativa, de un 61,48%, seguido por el transporte colectivo de pasajeros y los automóviles particulares con 41% y 33,7% respectivamente.

**Tabla 3** - Parque automotor 1947-1960

	<b>Pasajeros</b>	<b>Cargas</b>	<b>Total</b>
1947	290.000	195.300	485.300
1948	327.000	211.800	538.800
1949	346.300	242.000	588.300
1950	355.700	248.800	604.500
1951	369.600	253.500	623.100
1952	378.100	260.800	638.900
1953	372.400	265.900	638.300
1954	355.100	264.600	619.700
1955	389.900	279.300	669.200
1956	417.900	293.800	711.700
1957	468.800	320.500	789.300

**Fuente:** FIAT (1960).

Más escuetos, pero en acuerdo con los números recién presentados de Ferreres, los datos aportados por un informe de la empresa FIAT en 1960 hablan de un incremento de un 64% en vehículos de carga y del 62% en pasajeros, incluyendo transporte individual y colectivo, en el período considerado.

Los valores en ambas series (Tablas 2 y 3) que no clarifican acerca de la antigüedad de los vehículos permiten suponer (por las magnitudes del crecimiento) que a partir de los primeros años cincuenta se fueron superando los problemas generados por la caída de las importaciones que desde 1930

se prolongaron hasta el fin de Guerra y más. Este largo intervalo determinó no solo la baja en el número de los vehículos en circulación, sino también el aumento en la antigüedad del parque en su conjunto.

Si tomamos en cuenta un periodo más corto, los dos años (1955-1957) que corresponden a la gestión militar, la recuperación continúa. El aumento se manifiesta en automóviles (5%), en los vehículos de carga (10,8%) y en el transporte de pasajeros (4,7%). La diferencia entre los cuadros radica en que los números de FIAT indican una expansión en los vehículos de pasajeros (12%) por sobre los de cargas (9,2%). Sin ánimo de ahondar más en las discrepancias, ¿cuáles son las conclusiones que podemos extraer de estas series aun partiendo de cifras disímiles?

Ambas estimaciones dan cuenta del efecto de las políticas aplicadas en los últimos años del peronismo, cuando por los déficits de balanza comercial y carencia de divisas (Gómez; Tchordonkian, 2016) se suspendieron los permisos para entrada de automóviles desde el exterior, en tanto se visualizaba el apoyo a la producción nacional que tuvo su expresión en el establecimiento de la primera fábrica de automóviles en serie, la americana Kayser en la provincia de Córdoba.

La convocatoria por parte del gobierno peronista al capital extranjero, en 1953, dio inicio a las actividades de FIAT (FIAT Concorde) y Kaiser (IKA) en el país, las dos en la provincia de Córdoba, y de Mercedes Benz que, a diferencia de las anteriores, instaló la planta de camiones en la localidad de González Catán, en la provincia de Buenos Aires. Los tres casos constituyen las únicas radicaciones que resultaron de la aplicación de la Ley de Inversiones Extranjeras (Ley 14.222), que lograron trascender en el tiempo<sup>20</sup> y tuvieron su apogeo en los años sesenta (Sourrouille; Kosacoff; Lucángeli, 1985; Schvarzer, 1996).

La posterior liberalización del mercado habilitó las entradas de vehículos importados, evidenciada en el salto en el rubro automotor: de cerca de 11.000 unidades que incluyen camiones, ómnibus y autos en 1954, se pasa a

---

<sup>20</sup> A fines de 1955 las normas establecidas por la Ley 14.222 dejaron de ser aplicables. Finalmente, fue derogada en 1957 durante el gobierno militar mediante el decreto-ley 16640/57 (31/12/1957).

47.871 en el balance del año 1957, en tanto se reduce la entrada neta de chasis, que caen de 3605 en 1955 a la cuarta parte (882) al año siguiente y 2853 en el último año del gobierno militar (FIAT, 1960, p. 8-10). Resulta paradójico que en este contexto de crecimiento en el período 1955-1957 se redujeran los gastos de mantenimiento de obras de vialidad (ver Figura 1), situación solo entendible en un contexto de ahorro del gasto público.

En torno a este tema, el Director de Vialidad durante la gestión militar señalaba el descuido en el que había incurrido el gobierno depuesto al favorecer el ingreso de camiones de porte en detrimento de las construcciones de rutas y de las inversiones en su mejora, cuando los camiones pesados representaban el 47% del tránsito en las rutas más transitadas y sus recorridos eran cada vez más extensos (Allende Posse, 1958, p. 25).<sup>21</sup> Sugería al próximo gobierno restringir las importaciones de vehículos pesados y controlar que en el país no se reforzasen los livianos para aumentar su capacidad de carga (Allende Posse, 1958, p. 30).<sup>22</sup>

Otro elemento destacable es el incremento en el número de automotores (tanto automóviles como camiones, ómnibus, ambulancias), aumento que es marcado en la ciudad capital y en la provincia de Buenos Aires, donde se declara la existencia de 300.000 unidades en 1955, cifra que dos décadas atrás representaba el total del país. Este crecimiento se explica por el acelerado proceso de suburbanización que hace del área del Gran Buenos Aires el espacio de residencia del 20% de la población del país,<sup>23</sup> producto del proceso de industrialización y de

---

<sup>21</sup> “En los países bien organizados como Italia, Estados Unidos, Canadá, Alemania tienen un promedio de 16 automotores por cada km de camino pavimentado de primera categoría. En el nuestro la proporción es de 1 a 138, de lo cual surge un dilema o nos faltan caminos o hemos comprado un gran exceso de vehículos.”

<sup>22</sup> “El valor de costo del conjunto de los camiones pesados podría ser del orden de los diez mil millones de pesos, en cuya adquisición no se ha hecho economía, aunque ella equivale a lo que costaría construir o reconstruir de diez a doce mil kilómetros de rutas existentes, lo cual no se puede realizar porque se mezquinan los recursos necesarios.” Teniendo en cuenta que J. Allende Posse reingresa a Vialidad durante el gobierno de la llamada Revolución Libertadora, en el uso del presente y pasado verbal no deja claro si alude a las circunstancias del peronismo o al estado de cosas, en el gobierno del que forma parte.

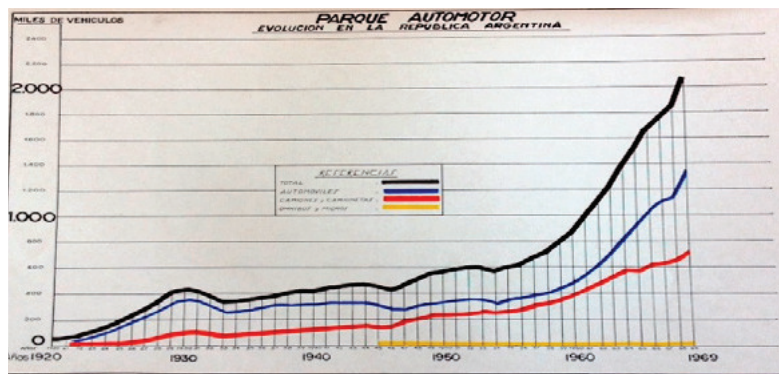
<sup>23</sup> Porcentaje que desde entonces va en aumento y hoy (2021) se ubica en el 27%.

la acción estatal en la extensión de la red de transportes públicos, ferrocarriles y colectivos, que amplió el radio urbano (Auyero; Hobert, 2003).

¿Qué es lo que nos aporta nuestra tercera fuente consultada, el Anuario Estadístico de 1959? Las cifras indican que entre 1948 y 1955 disminuyó la cantidad de automóviles por habitante; de una relación de 28/1000 habitantes en 1948 se precipitó a 18/1000 en 1955. Varias razones pueden explicar el fenómeno; por un lado, el crecimiento de la población y, por el otro, el de la tasa de urbanización del país,<sup>24</sup> que registra un incremento de 10% en una década. Ambos elementos generaron una desproporción en la correlación entre habitantes y automóviles de cuya escasez y dificultades de abastecimiento hemos hablado.

La situación de los vehículos dedicados a la carga fue en cambio positiva, lo cual contribuyó al tráfico de mercaderías que pasó de alrededor del 7% en 1938 al 24% en 1955 (Gómez, 2019, p. 181).

**Figura 2 - Evolución Parque automotor 1920-1970**



**Fuente:** Argentina. Memoria AGVN, 1957-1958, p. 43.

<sup>24</sup> El total de habitantes del país es de 15.893.811 en 1947 y la tasa de urbanización, del 62%; de 20.013.793 en 1960 con tasa de urbanización del 72%.



El conjunto de las políticas tomadas en los cincuenta mejoró relativamente la situación en el corto plazo. En 1958 la relación automóvil por habitante era de uno cada 28, comparado con 4, 7 y 9 para Australia, Francia e Inglaterra. Mientras en Argentina el panorama no había variado sustancialmente con respecto a los años treinta, en los países mencionados la proporción era tres veces mayor (Sourrouille, 1980; Sourrouille; Kosacoff; Lucángeli, 1985; White, 1972).

En los proyectos propuestos en su campaña antes de ser elegido presidente y más tarde en la implementación de las políticas hacia el sector, el equipo de Frondizi evaluó positivamente el fomento al sector automotor en todos sus rubros, como la solución más racional al problema de los transportes y lo vinculó directamente con la batalla del petróleo, es decir, en su propuesta de alcanzar el autoabastecimiento de combustibles y energía para la producción.

Como ya señalamos, a partir del inicio de su gestión, el gobierno desarrollista impulsó el asentamiento de empresas automotrices extranjeras, tomando nota de las limitadas posibilidades de la producción nacional. El progreso de esta rama (al igual que las otras alentadas por el gobierno) planteaba problemas de economías de escala. La dimensión productiva más económica de estas plantas era, en general, superior a la demanda del mercado interno, por lo que muchas de las empresas radicadas se limitaron al armado de unidades y no a la producción completa de los vehículos. Esa situación significó la rápida salida de las que lograron captar los beneficios de la demanda local, luego de agotar las unidades importadas.

## **Conclusiones**

A partir del golpe militar de 1955, en el plano económico se intentó establecer una política basada en los nuevos parámetros del sistema económico internacional, ajustados a las premisas de los organismos internacionales de posguerra y a las ideas imperantes en América Latina. En la Argentina la mejor expresión del cambio de época fue la de los propulsores del desarrollismo. Las

nuevas orientaciones relativas al capital extranjero y a la consolidación del país industrial ejecutadas por el estado nacional marcaron la ruptura ideológica e intelectual con la Argentina tradicional. El país comenzó a pensarse desde la lógica del desarrollo-subdesarrollo y en toda su complejidad desde las nociones de promoción industrial, desarrollo regional y modernización. Para llevar adelante el proyecto transformador el impulso al sector vial fue un eje central, como factor en la integración del territorio y superación de las deficiencias de transporte, deuda pendiente de la gestión anterior.

A través de nuestra lectura pudimos establecer que tras la salida del peronismo los temas señalados tienen escasa resolución en el gobierno militar que, más allá de concluir las obras heredadas, se concentra en reformas administrativas y legales en coherencia con la política de desperonización de las instituciones.

El cambio de concepción aparece con Frondizi y se evidencia en los primeros meses de su gestión, cuando avanza en una serie de medidas en torno a la cuestión energética (julio de 1958), al capital extranjero (Ley 14.780 de diciembre de 1958), la ley de promoción industrial (Ley 14.781, febrero de 1959). En este contexto el tema petrolero fue una prioridad y en segundo lugar las inversiones extranjeras posibles, tal como lo había sido al comienzo de la década. Los acuerdos con el FMI y la banca americana a fines de 1958 cierran el círculo.

La cuestión vial se resumió en un plan de urgencia hasta que se lograran los excedentes de capital suficientes para encarar las obras que completaran el sistema nacional y dieran continuidad al trazado internacional del circuito panamericano. Esa situación, tal como vimos, es posterior y se expresa en el armado de un proyecto de más largo alcance financiado desde el exterior.

Finalmente, en el desarrollo de estas páginas observamos el modo en que los diferentes gobiernos fueron adecuando sus estructuras institucionales a los requerimientos de las variaciones políticas seguidas en el sector de transporte automotor, así como en el desarrollo de la infraestructura en los años considerados.

## **Referencias bibliográficas**

ASOCIACIÓN Argentina de Importadores de Automóviles y anexos. **El uso del camión y su influencia en el transporte carretero**. Buenos Aires: Honorable Cámara de Diputados de la Nación, 1929.

ALLENDE POSSE, J. **Conferencia Enfoque del problema vial en 1957**. Vol. 48. Buenos Aires: Publicaciones Técnicas Ministerio de Obras Públicas – DNV, 1958.

ARONSKIND, R. El país del desarrollo posible. *En*: JAMES, D. (dir.). **Nueva Historia Argentina 1955-1976**. Tomo IX. Buenos Aires: Sudamericana, 2003. p. 63-115.

AUYERO J.; HOBERT, R. ¿Y esto es Buenos Aires? Los contrastes del proceso de urbanización. *En*: JAMES, D. (dir.). **Nueva Historia Argentina 1955-1976**. Tomo IX. Buenos Aires: Sudamericana, 2003. p. 213-243.

BELINI, C.; KOROL, J. C. **Historia económica de la Argentina en el siglo XX**. Buenos Aires: Siglo XXI, 2012.

CARLI, L. de. Aspectos generales del problema vial. *En*: CONFERENCIA EN CÁMARA ARGENTINA DE LA CONSTRUCCIÓN, 1952, Buenos Aires. **Anuales [...]**. Buenos Aires: Cámara Argentina de la Construcción, 1952. p. 23-53.

CENA, Juan Carlos. Estado de Situación de los Ferrocarriles en la Argentina: Nacionalización, apogeo..., estrago, saqueo, recuperación. **Revista Cuadernos**, [s.l.], n. 37, dic. 2011. Disponible en: <http://estudiosnacionales.blogspot.com/2012/02/juan-carlos-cena-reproduccion-del.html>. Acceso en: 15 jun. 2021.

DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD. **Conservación de los caminos nacionales**. Dictamen de la Comisión Asesora. Vol. 50. Buenos Aires: Publicaciones Técnicas, 1958.

FERRERES, O. **Dos siglos de economía argentina**. Buenos Aires: Fundación Norte y Sur, 2005.

- GARCÍA BOSSIO, H. ¿Qué nos hace más nación? Desafíos del desarrollismo frondicista-frigerista. Lanús, Buenos Aires: EdUNLa Cooperativa, 2014.
- GARCÍA HERAS, R. **El Fondo Monetario y el Banco Mundial**. Liberalismo, populismo y finanzas internacionales. Buenos Aires: Lumiere, 2008.
- GERCHUNOFF, P.; LLACH, L. **El ciclo de la ilusión y el desencanto**. Un siglo de políticas económicas argentinas. Buenos Aires: Ariel, 2003.
- GÓMEZ, T. Transportes para el pueblo. Dilemas de la política ferroviaria en el primer y segundo gobierno peronista (1946-1951 y 1952-1955). *En*: GÓMEZ, T.; VIDAL OLIVARES, J. (comp.). **Los ferrocarriles en América Latina**. Buenos Aires: EUDEBA, 2019.
- GÓMEZ, T.; TCHORDONKIAN, S. En torno al sistema de transportes en Argentina. Caminos y vías férreas en la Argentina, 1930-1950. Crisis debates y cambios. *En*: GRANDI, G. (org.). **Transportes e Formações Econômicas na América Latina**. São Paulo: Annablume, 2016. p. 217-250.
- GÓMEZ, T.; TCHORDONKIAN, S. Desarrollo del transporte automotor en Argentina en la segunda posguerra. *En*: CONGRESO LATINO-AMERICANO DE HISTORIA ECONÓMICA, 5., 2016, San Pablo. **Anuales [...]**. San Pablo: Universidad de San Pablo, 2016.
- GRUSCHETSKY, V. El paisaje de un borde urbano: el proyecto para la avenida General Paz. *En*: **Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas “Mario J. Buschiazzo”**, Buenos Aires, v. 41, n. 2, p. 155-165, 2011.
- LONGONI, R. Los jóvenes desarrollistas. **Revista Todo es Historia**, Buenos Aires, n. 446, mayo 2006.
- LÓPEZ, M. J.; WADDELL, J. E. (comp.). **Nueva historia del ferrocarril en la Argentina**: 150 años de política ferroviaria. Buenos Aires: Lumiere, 2007. 518 p.
- MÜLLER, A. **La cuestión ferroviaria en la Argentina**. Buenos Aires: Biblos, 2018.
- ORTEGA, F. ¿Sobre “ruedas” o sobre “rieles”? El impacto de las políticas desarrollistas sobre los sectores automotriz y ferroviario durante el gobierno de Arturo Frondizi (1958-1962). *En*: CONGRESO LATINO-AMERICANO

DE HISTORIA ECONÓMICA, 5., 2016, San Pablo. **Anuales [...]**. San Pablo: Universidad de San Pablo, 2016.

ORTEGA, F. En “vías” opuestas. La disputa entre el gobierno de Frondizi y los gremios ferroviarios en torno a la crisis ferroviaria argentina. *En*: GÓMEZ, T.; VIDAL OLIVARES, J. (comp.). **Los ferrocarriles en América Latina**. Buenos Aires: EUDEBA, 2019.

PÉREZ ÁLVAREZ, G. Polos de desarrollo, acumulación originaria y expansión capitalista. Un estudio comparativo del estado argentino, brasileño y español. **Revista THEOMAI**, Buenos Aires, n. 34, p. 88-103, 2016.

PETRIZ, P. Necesidades del país y base para el desarrollo de la obra vial [Conferencia el 25-7-1959 en Centro Argentino de Ingenieros). *En*: CONFERENCIAS SOBRE TEMAS VIALES, 1960, Buenos Aires. **Anuales...** Buenos Aires: DNV Publicaciones Técnicas, 1960. p. 5-22, 23-46.

PREBISH, R. **Hacia una dinámica del desarrollo latinoamericano**. México: FCE, 1963.

SÁNCHEZ, R.; WILMSMEIER, G. **Provisión de infraestructura de transporte en América Latina**: experiencia reciente y problemas observados. Serie 94. Santiago de Chile: CEPAL, 2004.

SCHVARZER, J. **La industria que supimos conseguir**. Una historia político-social de la industria argentina. Buenos Aires: Planeta, 1996.

SIKKINK, K. **El proyecto desarrollista en la Argentina y Brasil**: Frondizi y Kubitschek. Buenos Aires: Editorial Siglo XXI, 2009.

SOURROUILLE, J. V. **Transnacionales en América Latina**. El complejo automotor en Argentina. México: ILET – Editorial Nueva Imagen, 1980.

SOURROUILLE, J. V.; KOSACOFF, B.; LUCANGELI, J. **Trasnacionalización y política económica en Argentina**. Buenos Aires: CEAL, 1985.

WHITE, L. J. The American Automobile Industry and the Small Car, 1945-1970. **The Journal of Industrial Economics**, [s.l.], v. 20, n. 2, p. 179-192, apr. 1972. Disponible en: <https://www.jstor.org/stable/2098245?seq=1/subjects>. Acceso en: 3 jun. 2019.

ZAVALA, J. O. **Racionalización para el desarrollo**. Buenos Aires: Depalma, 1991.

### **Fuentes Documentales**

ARGENTINA. Cámara Argentina de la Construcción. **Publicaciones de Congresos y Jornadas de Vialidad**. Buenos Aires: Cámara Argentina de la Construcción, 1957.

ARGENTINA. Cámara Argentina de la Construcción. **Publicaciones de Congresos y Jornadas de Vialidad**. Buenos Aires: Cámara Argentina de la Construcción, 1959.

ARGENTINA. Gobierno Argentino. **Memorias del Archivo General de Vialidad Nacional (AGVN)**. Buenos Aires, 1957-1959.

ARGENTINA. Ministerio de Economía de la República Argentina. Decreto Ley n° 505, del 16 de enero de 1958. Es aprobado el Estatuto Orgánico de Vialidad Nacional. **Boletín Oficial**. Buenos Aires, 16 de enero de 1958. Disponible en: [https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto\\_ley-505-1958-25716](https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto_ley-505-1958-25716). Acceso en: 15 jun. 2021.

ARGENTINA. Ministerio de Obras Públicas. Dirección Nacional de Vialidad. **Publicaciones Técnicas**. Buenos Aires: Ministerio de Obras Públicas, s/d.

ARGENTINA. Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Argentina. **Historia de las Relaciones Exteriores de la Argentina (1806-1989)**. Buenos Aires: Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Argentina, 1989. Disponible en: <http://www.argentina-rree.com/11/11-039.htm>. Acceso en: 15 jun. 2021.

ASOCIACION ARGENTINA DE CARRETERAS. **Revista Carreteras**, Buenos Aires, n. 4, oct./dic. 1955. Disponible en: <https://www.aacarreteras.org.ar/pdfs/revista-carreteras/4.pdf>. Acceso en: 15 jun. 2021.

Alcides Goularti Filho & Teresita Gómez & José Antonio Mateo

ASOCIACION ARGENTINA DE CARRETERAS. **Revista Carreteras**, Buenos Aires, n. 16, oct./dic. 1958. Disponible en: <https://www.aacarreteras.org.ar/pdfs/revista-carreteras/16.pdf>. Acceso en: 15 jun. 2021.

FABBRICA ITALIANA AUTOMOBILI TORINO - FIAT. **Evolución y desarrollo del mercado automotor en la Argentina**. Buenos Aires: FIAT, 1960.