

La política pública en infraestructura vial de Entre Ríos durante el Gobierno de Héctor Maya, 1946–1950

MAXIMILIANO CAMARDA. Instituto de Estudios Sociales – Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas – Universidad Nacional de Entre Ríos y Nacional Autónoma de Entre Ríos, Argentina | maximiliano.camarda@uner.edu.ar |  0000-0002-6196-4757

Fecha de entrega: 10 de febrero de 2023 / Fecha de aprobación: 20 de abril de 2023

RESUMEN

En este trabajo se analizará el proceso de políticas públicas en vialidad que intento impulsar el Gobierno de Maya, sus estrategias y tensiones generadas en torno a ella. En particular nos centraremos en el plan de construcción de la red vial de caminos asfaltados. Para ello, trabajamos con las Memorias de Gobierno, Mensajes de los Gobernadores y la Prensa, en particular “El Diario de Paraná” y “La acción”. Nuestra hipótesis de trabajo es que, durante este periodo se produjo un cambio en la configuración del transporte vial provincial ya que se incluyó el asfalto como eje central de camino.

Palabras clave: infraestructura vial, políticas públicas, Entre Ríos, peronismo.

Public policy on road infrastructure in Entre Ríos during the Government of Hector Maya, 1946–1950

ABSTRACT

This paper will analyze the process of public policies on roads that the Government of Maya tried to promote, its strategies and tensions generated around it. In particular, we will focus on the construction plan for the paved road network. For this, we work with the Government Memories, Messages from the Governors and the Press, in particular “El Diario de Paraná” and “La acción”. Our working hypothesis is that during this period there was a change in the configuration of provincial road transport, since asphalt was included as the central axis of the road.

Keywords: road infrastructure, public policies, Entre Rios, peronism.

Política pública de infraestructura viaria em Entre Ríos durante o governo de Héctor Maya, 1946–1950

RESUMO

Este artigo analisará o processo de políticas públicas rodoviárias que o Governo de Maya tentou promover, suas estratégias e tensões geradas em torno dele. Em particular, vamos nos concentrar no plano de construção da rede viária pavimentada. Para isso, trabalhamos com as Memórias do Governo, Mensagens dos Governadores e da Imprensa, em especial “El Diario de Paraná” e “La acción”. Nossa hipótese de trabalho é que nesse período houve uma mudança na configuração do transporte rodoviário provincial, uma vez que o asfalto foi incluído como eixo central da via.

Palavras-chave: *infraestructura viaria, políticas públicas, Entre Ríos, peronismo.*

1. Introducción

La provincia de Entre Ríos se encuentra en un espacio con características insulares dentro del territorio argentino: la mesopotamia. Ocupa el centro este del país y limita con tres provincias (Corrientes al norte, dentro de la misma formación mesopotámica, al sur con la de Buenos Aires, y al oeste con la de Santa Fe). Es además frontera internacional con la República Oriental del Uruguay en todo su desarrollo en el este. De Santa Fe y Buenos Aires la separa el caudaloso río Paraná; del Uruguay el extenso río homónimo y de Corrientes los ríos Mocoretá y Guayquiraró unidos por el Arroyo las Tunas.

El relieve de la provincia es llano y surcado por una extensa red hidrográfica. Esta llanura es alterada por suaves ondulaciones o lomadas que se denominan “cuchillas” (ya que su origen no es geológico–rocoso como en las cercanías de la República Oriental del Uruguay, sino de elevaciones fosilizadas). Fueron dos, las problemáticas del transporte en el territorio: las conexiones con el resto del territorio nacional y el gran número de arroyos y ríos internos.

En las últimas décadas se comenzaron a realizar análisis de la infraestructura vial, fundamentalmente centrados en la década de 1930 hasta 1943 (Ballent, 2005, 2008), (Piglia, 2014), (Salomón, 2017, 2010, 2020), (Gomez y Tchordokian, 2016), (Ospital, 2005), (Raffa y Luis, 2020), (Luis, 2021), periodo en el cual se comienzan a consolidar los automóviles y camiones como medio de transporte a nivel nacional. En líneas generales, dichas investigaciones encuentran un cambio ya que a partir de dicha década el Estado pasó a liderar el desarrollo de los caminos a partir de un proyecto de integración nacional. Los trabajos vinculados al periodo peronista, son más escasos, existen investigaciones vinculadas a la política pública nacional, en particular en torno a la planificación (Gomez y Cardozo, 2021), (Gómez y Tchordonkian, 2015), los caminos rurales (Salomón, 2017) y estudios sobre la planificación peronista que abordan en forma periférica la problemática vial (Jerez, 2013). Por otro lado, las investigaciones en torno al periodo peronista en Entre Ríos son escasos, Martina Ferro Pierola trabajó sobre el elenco político peronista y las elecciones (Ferro Piérola, 2019, 2020) y junto a Guadalupe Ranieri, realizamos un trabajo en torno a la fiscalidad y presupuestos en obra pública (Camarda y Ranieri, 2020).

En este artículo se analizará el proceso de políticas públicas en vialidad que impulso el Gobierno de Maya, las estrategias y tensiones generadas en torno a ella. En particular nos centraremos en el plan de construcción de la red vial de caminos asfaltados. Para ello, trabajamos con las Memorias de Gobierno, Mensajes de los Gobernadores y la prensa, en particular “El Diario de Paraná” y “La acción”. Nuestra hipótesis de trabajo es que, durante este periodo se produjo un cambio en la configuración del transporte vial provincial ya que se incluyó el asfalto como eje central de camino.

2. El territorio de Entre Ríos

El proceso de poblamiento de la actual provincia de Entre Ríos se produjo a la vera de los dos ríos que la limitan. Sobre el Paraná, se fue conformando un núcleo de poblamiento lento durante el siglo XVIII y hacia las últimas décadas ya contaba con un asentamiento, precario pero permanente en la zona de la bajada, de donde se expandió la población hacia el norte y sur en cercanía del río. En vecindad del otro río, el Uruguay, el asentamiento permanente de poblaciones se debió a un proceso distinto. Durante las últimas décadas del siglo XVIII se fundaron las ciudades de Gualeguay, Gualeguaychú y Concepción que contaron con autoridades específicas a partir de 1783 (Román, 2016). En cambio, Paraná, más grande y más antigua, sólo lograría categoría de villa ya bien entrada la etapa revolucionaria; y continuaría dependiendo de Santa Fe hasta inicios del siglo XIX (Djenderedjian, 2003). El primer servicio de correo que se estableció en Entre Ríos, en 1774, fue entre la Bajada del Paraná y el Guayquiraró, como parte de la carrera de Buenos Aires a Corrientes y Asunción. En el trayecto entrerriano existieron catorce postas, de muy precarias condiciones, como sostiene Félix de Azara, en su viaje desde Buenos Aires a Asunción. En la descripción profundiza en la cantidad de arroyos que tiene que pasar en el territorio entrerriano lo que dificultaba el recorrido.

Esta particularidad del territorio generó una dinámica económica centrada durante el siglo XIX y parte del siglo XX en la ganadería. Como sostiene Roberto Schmit (2004), la economía de Entre Ríos tuvo un desarrollo similar al de Buenos Aires, aunque con una evolución más modesta. Desde mediados de la década de 1830 el comercio provincial comienza a crecer, y desde 1840 muestra una acelerada expansión. Para entonces, la campaña entrerriana aporta al mercado atlántico un conjunto de productos idénticos a los porteños: básicamente se trataba de cueros vacunos, carne salada, sebo y lana. Unas décadas después, acompañando la tendencia regional se produjo una transformación del contexto productivo, pasando de una estructura productiva ganadera extensiva, basada en la explotación del vacuno alzado, a otra basada en una producción ganadera vacuna y ovina de rodeo. A ello se sumó una significativa expansión de la producción de los saladeros, que se orientaron a un aprovechamiento más intensivo del ganado. También los saladeros aumentaron en escala y en niveles de inversión (Schmit y Alabart, 2013).

Hacia fines del siglo XIX en la Argentina, se produjo una transición de la “fiebre del lanar” hacia la ganadería vacuna y a la agricultura cerealera producto de la caída de los precios del mercado internacional de la lana (Sábato, 1989). Para Entre Ríos, en cambio, la cantidad de ganado, en términos generales decayó en forma pronunciada tanto la ovina como la bovina.

La formación de la provincia de Entre Ríos a nivel político no se construyó desde una ex ciudad virreinal, como en la mayoría de las provincias del territorio argentino posrevolucionario, sino que el proceso se organizó en torno a una provincia creada por el Supremo Directorio en 1814. Las gobernaciones de Entre Ríos, podríamos organizarlas en cuatro etapas. Una primera, marcada por la inestabilidad de la revolución, los proyectos políticos Artiguistas, federales y unitarios y la tensión entre las elites de las dos costas, la del Paraná y del Uruguay. Una segunda etapa, con la hegemonía de Urquiza, quien posicionó a Entre Ríos como un punto neurálgico del territorio. Una tercera etapa, marcada por su declive y el ascenso de una oligarquía terrateniente que tanto en tiempos del PAN (Partido Autonomista Nacional), como de la UCR (Unión Cívica Radical) post reforma del voto fue intercambiando los cargos políticos (Motura, 2022). Una cuarta etapa, señalada por la irrupción del peronismo y por la sucesión de gobiernos democráticos (con el peronismo proscripto) que continuaron con los lineamientos generales de esta etapa y gobernaciones de facto con mayor vinculación a los sectores dominantes de la etapa pasada.

3. Los caminos antes del asfalto

En la década de 1920 se incluyó la problemática vial provincial en los planes de gobierno. En particular, durante la Gobernación de Ramón Mihura, se desarrolló el primer proyecto caminero. En el mensaje sobre vialidad sostuvo que mientras la circulación de vehículos fue escasa no era imprescindible mejorar los caminos, pero que, ante el aumento del tránsito, el anegamiento de los caminos en los tiempos de lluvias, su rotura y falta de mantenimiento hizo imposible la circulación en gran parte del territorio. Como dice textualmente en el Mensaje del Gobernador de 1923:

“...bajo su presión multiforme y constante ceden y se pulverizan en todas partes las capas exteriores de los caminos y se ahondan las huellas que en complicidad con las aguas, multiplican luego los fangales haciendo intransitables aquellos e imponiendo al gobierno la impostergable tarea de velar por su consolidación, para librar de serios trastornos y facilitar vías francas a nuestra expansión económica.” (Mihura, 1924, p. 23)

Durante dicho año, también se realizó un proyecto de ley del ejecutivo sobre vialidad, en donde se propone la intervención en forma directa del Departamento de Obras públicas en el planteo y ejecución de las obras, proceso que hasta ese momento era realizada por las comisiones de puentes y caminos departamentales.

En 1925, Mihura sacó a licitación para la compra de tres tractores y sus arados, cinco máquinas niveladoras, una máquina de mantenimiento, dos escalonadoras o mantenedoras de caminos y herramientas correspondientes, tres acoplados livianos y demás implementos. Esta maquinaria vial fue destinada a la reconstrucción y mantenimiento permanente siguiente lo desarrollado con maquinarias similares en las Provincias de Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe.

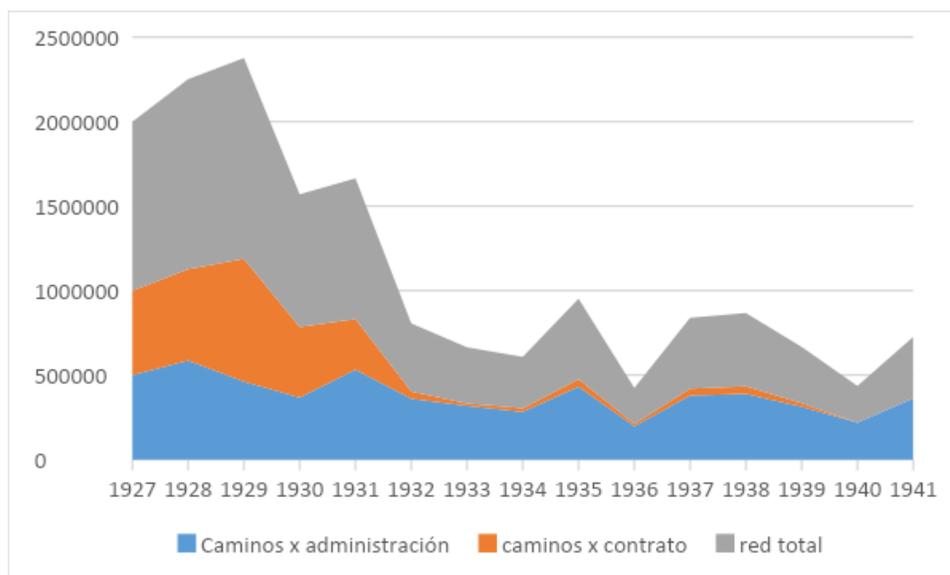
Con el inicio de la Gobernación de Eduardo Laurencena, se comenzó la utilización de la maquinaria y con ella se produjo la expansión del camino abovedado en la provincia. Durante el periodo 1926–1930, se incrementaron los caminos abovedados a 3.500 kilómetros y se construyeron 120 puentes a partir del empleo de 50 equipos camineros, 16 de construcción y 34 de conservación, de propiedad fiscal y con 80 Consorcios vecinales. En 1930 se produce una consolidación del proceso de desarrollo vial a partir de la creación de gravámenes sobre las transacciones de hacienda, la nafta y las propiedades rurales, con destino al fondo de caminos. Esta orientación, que en lo inmediato generó el abovedamiento de 832 kilómetros, fue un punto final del proceso de expansión de los caminos de este tipo.

Se argumentó, desde el discurso oficial, que producto de la crisis de 1930 y las fuertes lluvias de los años siguientes, no permitieron la expansión de la red vial, y fue una etapa de “conservación del camino hecho”. Sin embargo, a partir de la creación de la Dirección General de Puentes y Caminos se buscó que las obras necesarias sean realizadas desde la Nación. Como sostiene, ante la falta de inversión por parte de la provincia en obras viales, el Gobernador Luis Etcheverhe en la memoria de Gobierno de 1933:

“Sin embargo, la aplicación, en la Provincia, de la ley nacional de vialidad, en virtud de cuyas prescripciones los caminos troncales más importantes pasarán a ser conservados y mejorados por la Nación, y la construcción de obras de arte en los de ayuda federal, con fondos provenientes de ésta, compensarán ese déficit de nuestra acción vial, y cabe esperar compensarán con creces.” (Etcheverhe, 1934, p. 5)

Este discurso continuara durante la década de 1930, el mantenimiento de los caminos abovedados e impulsar pedidos a la Nación para la concreción de nuevos, reduciendo el presupuesto y el personal.

Gráfico 1. Inversión en Caminos por parte de la Provincia de Entre Ríos, 1927, 1941.



Fuente: elaboración propia a partir de los datos de la Memoria de Gobierno de 1942 (Etchevehere, 1942).

Con la llegada como Gobernador de Enrique Mihura, retorna el discurso de la década de 1920, de Ramón Mihura (su tío) y de Eduardo Laurencena, de la importancia de la red caminera, del alcantarillado y de los accesos a las ciudades y pueblos. Para ello, buscó implementar un sistema de impuestos, la implantación de la patente provincial única y aumento del impuesto a las transacciones ganaderas. Sostuvo que: “Sin esos nuevos recursos, será ilusorio encarar este problema, sobre cuya importancia y urgencia insisto en reclamar vuestra atención y para cuya solución confío en vuestra comprensiva colaboración.” (Mihura, 1936, p. 6). La colaboración no llegó y ante la escases de recursos, se continuó con la dinámica previa de mantenimiento de caminos como única actividad de la provincia en este sentido.

4. El Gobierno de Héctor Maya

En el primer mensaje como Gobernador, el 22 de mayo de 1946, Héctor Maya le dedica gran parte de su discurso a la política caminera, sostiene que en la provincia solo hay 30 km de caminos pavimentados “...con lo que hemos quedado a la zaga de todas las demás provincias y aún de muchos territorios nacionales” (Maya, 1946, p. 4). Para llevarlo a cabo, plantea que se financiará con impuestos a aquellos que van a recibir el beneficio. Unos meses después, el 16 de octubre, la Legislatura de la Provincia sanciona con fuerza de Ley la 3397 que autoriza al Poder Ejecutivo emitir Deuda Pública Interna por 120 millones de pesos, de los cuales 80 millones serán destinados para la construcción de caminos pavimentados (Ley N° 3397, 1946).

Encontramos dos elementos centrales del gobierno peronista que lo diferencian con respecto a los periodos anteriores en relación a la política caminera, el tipo de camino y sobre qué sector social recayó el peso del financiamiento.

En el primer mensaje del Gobernador, como ya planteamos, hubo un giro en el discurso oficial con respecto a los objetivos de la política caminera. Sostiene el Gobernador que lo

necesario son caminos asfaltados, que son muy escasos en la provincia y es un elemento de desigualdad con respecto al resto del territorio. Afirma que “Sin prejuicio de que el Gobierno Nacional construya las grandes rutas de interés general, mi Gobierno ha de interesarse porque ellas sean realidad y adonde no llegue aquella acción hemos de procurar que llegue la de la provincia, para que nuestras ciudades, pueblos y villas, estén comunicadas entre sí, con sus puertos naturales y con los grandes centros consumidores de su producción, mediante una red caminera que permita el tránsito en todo tiempo” (Maya, 1946, p. 11). Para la financiación, plantea que “...el costo incida más pronunciadamente sobre quienes han de recibir en mayor grado y más directamente sus beneficios.” (Maya, 1946, p. 12).

Plantea entonces, que queden afectadas al pago de contribuciones por mejoras a todas las propiedades vecinas a los caminos afirmados y calzadas mejoradas. Esta contribución no debía ser superior al 40% de costo de la obra y no podía exceder el 30% del valor de la propiedad. Para los caminos pavimentados, la zona contributiva abarcará las propiedades situadas hasta 10 km de la ruta. Para los caminos firmes y mejorados la zona contributiva era de 2 km de distancia.

Se facultaba al poder Ejecutivo el control del proceso, tanto de los estudios de la tierra, los montos que debían pagar los propietarios, las expropiaciones, como su ejecución, pudiendo contratar el personal administrativo y técnico.

Unos días antes de que asuma el gobierno peronista, el bloque radical de la cámara de diputados provincial, presentó un proyecto de construcción de 500 km. de camino afirmado. El proyecto aborda la creación de bonos provinciales por 40.000.000 de pesos moneda nacional que se denominará “Bonos de caminos afirmados de la provincia de Entre Ríos”. El primer punto del proyecto plantea que el Poder Ejecutivo de la provincia no podrá disponer de los bonos ni de lo producido de los mismos. Posteriormente, argumenta en relación a la utilización de 50.000 pesos para la creación de un instituto experimental especialmente enfocado en el análisis del territorio. En tercer lugar, afirma que los caminos deben dar preferencia a los de acceso a los centros más importantes de consumo y de embarque, a los de unión de centros importantes y a complementar la red nacional. En cuarto lugar, establece el financiamiento:

1. Contribución de mejoras impuesta a la propiedad rural de la zona de influencia equivalente a la mita del servicio.
2. Un adicional del 15% sobre el monto de la contribución directa rural en vigor, del cual estarán excluidas las propiedades afectadas por la contribución a la mejora.
3. Una contribución anual de 20 pesos moneda nacional por automóvil, 30 pesos por camión, 10 pesos por automóvil de alquiler y 50 pesos por ómnibus.

En forma paralela al desarrollo de la ley de caminos pavimentados, el Poder Ejecutivo presentó tres proyectos de Ley que reformaban la dinámica fiscal provincial:

- Proyecto de Ley de Impuesto de Contribución directa.
- Proyecto de Ley de impuesto sobre transacciones de hacienda.
- Proyecto de Ley por Derecho de marcas y señales.

Las tres reformas impositivas afectaban directamente a los grandes propietarios y a los productores ganaderos (que habían sido la principal actividad de exportación durante los años anteriores).

Encontramos, entonces dos modelos de expansión de la infraestructura vial. Por un lado, la realizada por la oposición, similar a la promovida por el Gobierno radical en 1939, que no tuvo éxito, en donde se le cobraba a los dueños de las tierras, en este caso en forma directa a través del impuesto a la contribución directa y en la anterior a partir del impuesto a las transacciones ganaderas, para la expansión de los caminos mejorados y afirmados. Por otro lado, tenemos el proyecto del Gobierno peronista que además de impulsar una contribución a

los propietarios beneficiados de las obras, les incrementaba y creaba nuevos impuestos y la suma que debían abonar era mucho mayor producto del tipo de camino (afirmado vs asfalto).

Las críticas al modelo peronista fueron por distintos ejes. En primer lugar, en el debate de la cámara de diputados, se cuestionaba el incremento de la deuda pública, ya que para su pago partían de la matriz fiscal previa, sin los nuevos gravámenes, por lo tanto, los recursos previos harían imposible su ejecución. En segundo lugar, por parte de la prensa opositora y de Sociedad Rural y de las organizaciones de Ganaderos, en donde se hacía hincapié en la escasa discriminación de los impuestos en relación a los territorios y producciones regionales.

Con respecto a la introducción del asfalto, la oposición va a ir construyendo un discurso de la demanda a la crítica. En la prensa, en particular en el Diario de Paraná encontramos, durante 1946, comentarios a favor de la construcción de caminos asfaltados, un ejemplo de ello en una nota del 20 de abril, titulada “Malos Caminos”:

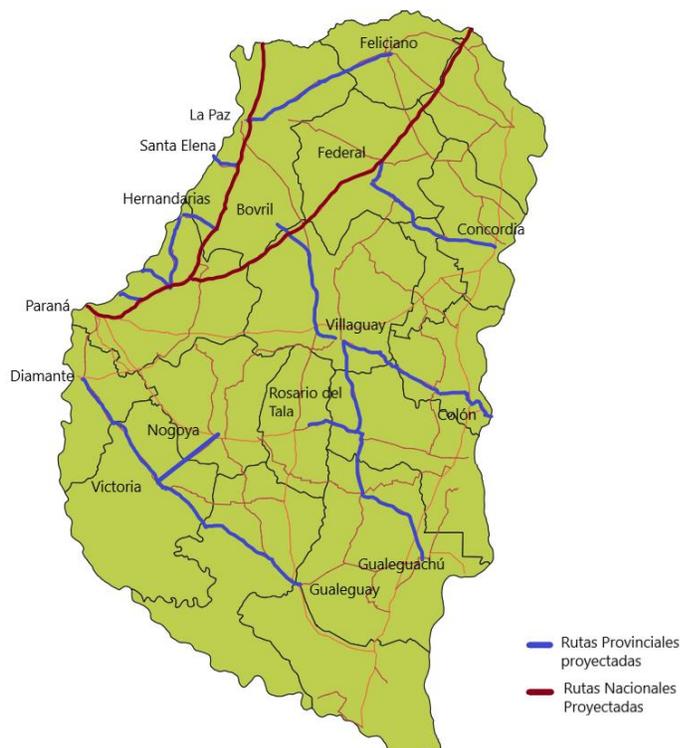
Nos referiremos en esta oportunidad a los caminos que ha seguido el poder estatal en el largo periodo de desbarajuste y “salvacionismo providencial” que ha venido padeciendo el país, sino al mal estado de los caminos en diversas zonas de la provincia. Concepción del Uruguay, Gualaguachú, Diamante y otros departamentos dejan oír quejas originadas en los inconvenientes y perjuicios que sufre el tráfico caminero a causa del deficiente estado de las vías de comunicación. Mientras Entre Ríos no posea los tan ansiados caminos pavimentados que faciliten y abaraten el transporte y den impulso a su desarrollo económico, será preciso cuidar, con equipos y personal suficientes, el buen estado de conservación de las rutas de tierra, sobre cuyas deficiencias se han dejado oír frecuentes quejas debido a la demora en repararlas (Diario de Paraná, 20 de abril de 1946, p. 4).

Durante la segunda mitad de 1946, las críticas de la prensa serán diarias, al proyecto, a la necesidad de su realización y al impacto en la economía provincial del incremento de impuestos y del empréstito.

En el mensaje del año siguiente, se plasma algunos trazos de cuáles serán los objetivos centrales de pavimentado. Proyectan construir 1.000 kilómetros en los años siguientes, sin contar las obras nacionales (rutas nacionales 126 y 127, Concepción del Uruguay-Basavilbaso, Paraná-La Paz y Diamante-Fronteras) y cuya búsqueda será:

1. Unir las ciudades importantes con los puertos.
2. Unir las ciudades cabeceras departamentales con la Capital provincial.
3. Unir las ciudades cabeceras con Puerto Constanza (que conecta con Buenos Aires).

Mapa 1. Proyección de caminos pavimentados, Entre Ríos 1947.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Memoria de Gobierno 1947. Mapa georreferenciado, QGIS.

El modelo de transporte vial que plantea el Gobernador, entonces, es la profundización de la articulación de los sistemas de transporte en vez del predominio del transporte vial por sobre el resto. Por un lado, la idea de proyectar rutas asfaltadas hacia los pequeños y medianos puertos de los ríos Uruguay y Paraná, tiene como objetivo la no concentración de la salida de la producción por las balsas. Por otro lado, la conexión entre costas en el sur de la provincia (de Paraná–Diamante a Gualeguay–Ibicuy) permitiría la revitalización de las balsas con la producción agraria de la medialuna de ese territorio.

Cuadro 1. Proyección de caminos realizada en 1946.

Rutas	Km.
La Paz – Feliciano	96
Hasenkamp – Hernandarias	40
P. Brugo – RN. 126	20
P. Curtiembre – RN 126	25
P. V. Urquiza – RN 126	12
Santa Elena – RN 126	12
Diamante – Victoria	75
Nogoyá – Victoria	45
Victoria – Gualaguay	100
Concordia – Federal	96
Colón – Villaguay	100
Bovril – Villaguay	70
Villaguay – R. del Tala	67
R. del Tala – Gualaguaychú	120
TOTAL	878

Fuente: Elaboración Propia a partir de los datos de la Memoria de Gobierno del 1947.

Una vez comenzadas las obras de infraestructura las críticas se centraron en las dificultades de su ejecución y en resaltar el desarrollo de los caminos encofrados de las décadas anteriores. En una nota del 3 de junio de 1947 en el “Diario” se realiza una editorial sobre las dificultades de ese presente en cuanto a los caminos y un recorrido histórico sobre dicho proceso y en otra nota en el mismo día, se aborda la obra del camino La Paz–Feliciano.

En dicha editorial, sostienen que la obra caminera durante el periodo radical fue excepcional y que, en los últimos años, se evidencio un proceso de degradación paulatino de los 4.800 km de caminos. Sostiene que antes de la intervención de Ramirez, Entre Ríos disponía de 70 equipos mecánicos de “gran eficiencia y alto nivel de adiestramiento técnico” (Diario de Paraná, 1947, p. 4) cuya tarea era el mantenimiento permanente de la red de abovedados. Con la intervención, sostiene se dejaron de utilizar, volviendo a “la rastra de ramas y a la atracción del caballo criollo” (Diario de Paraná, 1947, p. 4) incrementando el número de puestos burocráticos. A la supuesta inoperancia de la intervención se suma el “despilfarro y parrandas” de 500.000 pesos para los 1.000 km de afirmado dejando en abandono a los 3.800 km de abovedado.

Al día siguiente otra nota afirma que:

En el largo e indefinido proceso del perfeccionamiento vial que va de la senda de los indígenas al camino pavimentado, admitido hipotéticamente qu este gobierno los construya, proceso que es lento y pausado, pues no puede procederse por saltos sin caer en el vacío, es indudable que al radicalismo le ha correspondido la etapa más activa y fecunda. Lo que en Entre Ríos se ha hecho durante 29 años en materia caminera está en la conciencia de todos los que conocen y aman la provincia y no puede aminorarse con floripondios retóricos.

Si las etapas siguientes no pudieron quemarse ni ser apresuradas, fue porque a partir de 1930, época en que la obra había cobrado aspectos francamente promisorios, se conjuraron para sofocarla y estrangularla, el centralismo absorbente del unicato fraudulento y el conservadurismo local, reacio entonces a cualquier contribución que pudiera destacar de algún modo a nuestra provincia de sus peor gobernadas congéneres. Es de ayer, nomás, la oposición cerrada a que se votaran nuevos empréstitos de obras públicas para caminos mejorados y pavimentados y para perfeccionar e intensificar el mantenimiento de los existentes.” (Diario de Paraná, 4 de junio de 1947, p. 5)

Unos días más tarde, se plantea las dificultades que se desarrollan para la realización del camino La Paz–Feliciano. En primer lugar, el incumplimiento de los plazos contractuales establecidos, en segundo, la falta de la llegada de la maquinaria comprometida y por último se sostiene que los contratistas no tienen la capacidad para realizar dicha obra.

Además de las críticas y resaltar un floreciente pasado, la oposición, continuó afirmando la necesidad de volver al proyecto presentado el año anterior, es decir, realizar caminos afirmados sin asfaltarlos. A su vez, afirman que una de las mayores dificultades es la falta de estudios previos para la concreción de nuevos caminos:

Cuando el senador Dr. Poitevin, del sector radical, proyectó el año anterior la contratación de un empréstito de cuarenta millones para caminos, que estaba dentro de lo lógico y de lo posible, señaló la necesidad, que el proyecto articulaba debidamente, de crear previamente un instituto de investigaciones agrológicas de las tierras, anexo a la Dirección Provincial de Vialidad, como instrumento indispensable para el estudio de los caminos de tierra mejorada y para el conocimiento e implantación de las subrasantes de los pavimentados. (Diario de Paraná, 4 de junio de 1947, p. 4)

Durante el resto de 1947 y los primeros meses del año siguiente, se sucedieron notas e informes, los cuales contaban en muchos casos con los diputados de la oposición sobre las dificultades de llevar a cabo las obras de asfalto y las bondades que hubiera representado continuar con la dinámica previa. Con notas y fotografías que daban cuenta de las dificultades que se estaban produciendo para la realización de las mejoras:

En medio de los “gigantescos” planes viales, la Provincia vive prácticamente incomunicada como consecuencia de que tanto la repartición provincial como la nacional encargada de la conservación de las rutas, han descuidado a tal punto sus trabajos que muchos caminos se encuentran intransitables. (Diario de Paraná, 8 de mayo de 1947, p. 4)

Las quejas y fotografías corresponden al mes de mayo de 1947, periodo de grandes lluvias que imposibilitó la continuidad de la obra de pavimentación, se produjeron inundaciones e intransibilidad de numerosos caminos.

Imagen 1. fotografía publicada el 7 de julio de 1947 sobre el camino a Hasenkamp



Fuente: (Diario de Paraná, 7 de julio de 1947, p. 4).

En la Memoria de 1947, se desarrolla el proyecto de vialidad y la situación en la que se encuentra a inicios de 1948. Allí, se plasma que el proceso se dividió en tres etapas, una primera, para reorganizar el cuerpo técnico, incorporando nuevos trabajadores (Camarda y Ranieri, 2020), una segunda etapa que consistió en la compra de instrumental técnico, medios de movilidad para el control de las obras y el armado de la logística. La tercera etapa, se realizaron las licitaciones, adjudicaciones y comienzo de las obras. Se afirma que: “Con excepción de los caminos Concordia–Federal y Chajarí–Feliciano, todos los demás, cuyos presupuestos y montos de contratos cubren la suma asignada por la Ley de Empréstitos 3397, están en ejecución o adjudicados” (Memoria Presentada a Las Honorables Camaras Legislativas Por El Ministro de Obras Públicas, Comercio e Industria, 1948, p. 25).

Imagen 2. Construcción de caminos, 1947.



Fuente: (Memoria Presentada a Las Honorables Camaras Legislativas por el Ministro de Obras Públicas, Comercio e Industria, 1948)

El 20 de abril de 1948, ante el relativo éxito del proceso de desarrollo vial del gobierno, en la editorial del diario, se plantean las dificultades a futuro de continuar con dicho plan:

Convengamos en que la primera etapa del plan financiero se ha cumplido sin grandes dificultades para el gobierno y para los empresarios, gracias a que aún no se ha desvanecido del todo el capital de riquezas de la hijuela que ha tocado en lote a los herederos desaprensivos de la grandeza pasada.

Las maquinas adquiridas son abundantes y heterogéneas. Reina completa incertidumbre sin embargo acerca de su eficacia, de la adecuada dotación de personal experto y de la posibilidad de contar con todos los elementos necesarios para, llegada la hora ponerlas en condiciones de funcionamiento correcto y rendidor.

Después de todo es probable que al final, sino en su totalidad, gran parte de los caminos se construyan cerrando los ojos a los problemas técnicos–financieros y económicos que vayan a legar para el futuro, de la misma manera que cuando el capricho y la soberbia así lo discurrían, construían sus sepulcros los faraones, ajenos a consideraciones de costo y de oportunidad o a cualquier escrúpulo humanitario por la magnitud de los sacrificios infligidos a los súbditos. (Diario de Paraná, 20 de abril de 1948, p. 4).

Desde el Gobierno, en cambio, se afirmó que el plan de desarrollo vial continuaba por el camino planificado. Siendo los caminos pavimentados terminados o actualmente en construcción tienen una longitud de 607 kilómetros y 652 metros. Por otra parte, sostienen que los caminos de tierra tuvieron su atención, a partir de la adquisición de motoniveladoras y otros implementos mecánicos como reemplazo del “viejo material desgastado e inútil de la Dirección Provincial de Vialidad” mejorando los caminos troncales como vecinales. Afirmando que la carrera automovilística “vuelta de Entre Ríos” fue un ejemplo de ello. La afirmación de dicha carrera no fue azarosa ya que fue un argumento central de la oposición en relación a la importancia de los caminos trazados durante la década de 1920 y 1930 y abovedados.

El 24 y 25 de abril de 1948, el Club de Volantes Entrerrianos organiza la competencia Vuelta de Entre Ríos, a disputarse en dos etapas que totalizaban un recorrido de 1.503 Km. sobre caminos de tierra. El 28 de abril en la editorial del Diario se afirma que:

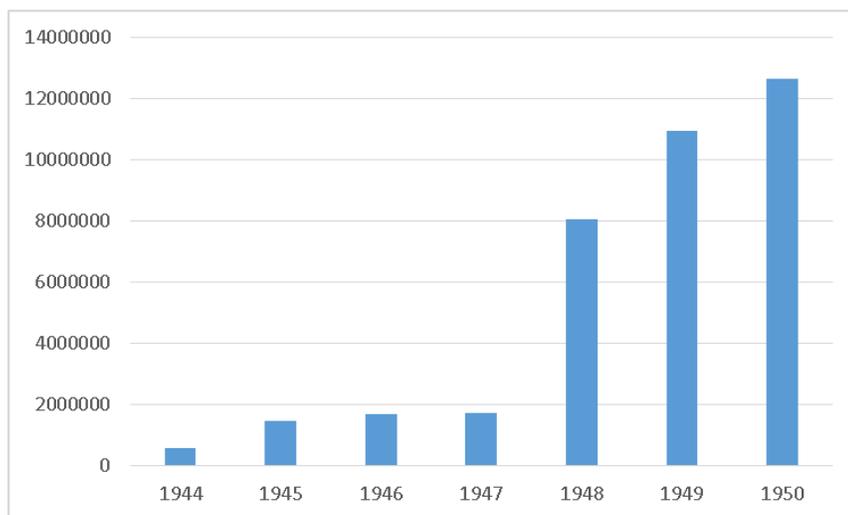
Una de las revelaciones más halagadoras de la competición automovilística denominada “La vuelta de Entre Ríos” que acaba de tener lugar, ha sido el alto grado de supervivencia y eficiencia de los caminos abovedados en tierra construidos a través de veinte años de austero y sostenido esfuerzo por las administraciones radicales.

No subestimamos la importancia de las tareas de reparación realizadas últimamente y en vísperas de la prueba por la administración de vialidad de la provincia, la misma que tuvo los caminos poco menos que abandonados desde 1943 hasta hace algunas semanas. (Diario de Paraná, 28 de abril de 1948, p. 4)

A continuación, plantean que las obras por superficiales e improvisadas, solo durarán hasta la próxima lluvia. Si bien, afirman que los caminos de tierra no son mejores que los de asfalto, para llegar a dicho tipo de camino era necesario, previamente, el mejoramiento progresivo, pasar de la tierra al mejorado, luego a las calzadas enripiadas y asfaltadas y luego a los pavimentos permanentes. En cambio el gobierno peronista buscó pasar del camino de tierra al asfalto, sin mediación.

El desarrollo de los caminos se puede observar en cuanto a la inversión en contratos que se realizó, pasando de 601.371, 85 pesos en 1944 a 12.652.073, 05 pesos en 1950.

Gráfico 2. Inversión de la Provincia de Entre Ríos en contratos viales, 1943–1950.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de (Ingeniero Emilio Gaggero, 1951).

Hacia, 1950, los caminos de Paraná y Nogoyá hacia Victoria se encontraban terminados, el de La Paz a Feliciano un tercio concretado, un gran número de accesos a las ciudades finalizados o en vías de finalización y en construcción de Victoria a Gualeguachú, de Gualeguachú a Gualeguay, entre otros.

una gran inversión en infraestructura para poder hacer viable la agricultura. La permanencia de la gran propiedad ganadera y los escasos recursos del erario público fueron trabas para el incremento de puentes y caminos.

Con el golpe de 1930 y la intervención de gran parte de las provincias, se construyó un modelo de infraestructura nacional, vinculado al desarrollo vial, en las provincias de mayores recursos los Gobernadores articulados con el Gobierno nacional lograron expandir los caminos pavimentados. En Entre Ríos, durante la década de 1930, solo se mantuvieron los caminos abovedados realizados en la década anterior.

Con la llegada del Peronismo de la mano de su Gobernador, se buscó desarrollar caminos pavimentados en continuidad con el modelo de movilidad previo, de comunicación de los hinterlands con los puertos, del centro de la provincia hacia las costas y de la conexión costa a costa. El mecanismo de financiamiento, partía de impuestos a los grandes propietarios de tierras, que no solo debían pagar más, sino también financiar los caminos que crucen sus tierras y también a partir del endeudamiento del Estado Provincial.

Desde la oposición política, la resistencia provino del Partido Radical, quienes en un inicio intentaron construir un modelo alternativo de pavimentado y prontamente se unieron a los sectores conservadores en oposición a su desarrollo.

En relación a los resultados obtenidos, finalmente se logra una expansión de los caminos pavimentados y el mantenimiento de los encofrados. Sin embargo, no fueron orientados al modelo de desarrollo inicial, sino de vinculación de los territorios ya conectados por el ferrocarril (Paraná–Diamante–Victoria–GuauguachúGuauguay) pensados desde una estrategia de competencia entre sistemas de transporte que de complementariedad.

Con la finalización del Gobierno de Maya, se concluirá la primera etapa de pavimentación, recuperada por Uranga ocho años más tarde, quien continuará la obra (el lema de Uranga será “salir del barro”) y por Fabre posteriormente. La planificación territorial que se llevará a cabo, será la proyectada por el primer gobierno peronista.

Referencias bibliográficas

- **Ballent, A. (2005).** Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín Del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, 27.
- **Ballent, A. (2008).** Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930–1943. *História, Ciências, Saúde*, 15(3), 827–847.
- **Camarda, M., y Ranieri, M. G. (2020).** El Presupuesto de Vialidad en Entre Ríos durante el peronismo (1946–1955). *Revista Cambios y Permanencias*, 11. <https://revistas.uis.edu.co/index.php/revistacyp/article/view/11698/11132>
- **Diario de Paraná** años 1945, 1946, 1947, 1948 y 1949.
- **Diario La Acción** años 1946, 1947, 1948 y 1949.
- **Djenderedjian, J. (2003).** Economía y sociedad en la Arcadia criolla. Formación y desarrollo de una sociedad de frontera en Entre Ríos. Universidad de Buenos Aires.
- **Etchevehere, M. A. (1942).** Memoria de Gobierno y Obra Pública.
- **Ferro Pierola, M. (2020).** Construyendo las elecciones de 1946 en Entre Ríos: resultados, candidatos y estrategias político– electorales del peronismo. *EJES de Economía y Sociedad*, 4–6. <https://pcient.uner.edu.ar/index.php/ejes/article/view/776>

- **Ferro Piérola, M. (2019).** El gobierno de Héctor Domingo Maya: trayectorias políticas y perfiles profesionales del elenco estatal en la provincia de Entre Ríos (1946–1950). *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, 15. <https://estudiosmaritimossociales.org/remss/remss15/ferro-pierola.pdf>
- **Gomez, T., y Cardozo, D. (2021).** El sector vial en el primer y segundo gobierno peronista. *Proyectos y concreciones*. (No. 62; Documento de Trabajo). <http://www.economicas.uba.ar/wp-content/uploads/2016/03/DT-Nº-62-TG-1.pdf>
- **Gomez, T., y Tchordokian, S. (2016).** En torno al sistema de transportes en la Argentina. Caminos y vías férreas, 1930-1950. *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, (TST). Revista de Historia*.
- **Gómez, T., y Tchordonkian, S. (2015).** Debates en torno a la construcción de un sistema vial en argentina y su concreción en la acción de gobierno entre 1940 y 1950 (No. 45; Documento de Trabajo). http://www.economicas.uba.ar/WP-CONTENT/UPLOADS/2015/11/DOC-DE-TRABAJO-N-45_1.PDF
- **Hernandez, S. (1892).** Mensaje del Gobernador de la Provincia de Entre Rios.
- Memoria presentada a las honorables Camaras Legislativas por el Ministro de Obras Públicas, comercio e industria, (1948).
- Mensajes de los Gobernadores De Entre Ríos, desde 1890 a 1949.
- **Ingeniero Emilio Gaggero. (1951).** Memoria del Ministerio de Obras públicas, comercio e Industria. Entre Ríos. 1950 (Honorable).
- **Jerez, M. (2013).** Peronismo, planificación y Estado en el noreste argentino: Iturbe y el plan cuatrienal de obra pública en la provincia de Jujuy (1947–1950). *Boletín Americanista*, 2, 63°.
- **Honorable Camara de Diputados de Entre Ríos (1946).** Ley N° 3397.
- **Luis, N. (2021).** La expansión del parque automotor y la red vial en Mendoza: El papel de la Dirección de Puentes y Caminos en la década del '20. *RES GESTA. Instituto de Historia – Fac. Der. y Cs. Ss. Del Rosario – UCA*, 57. <https://erevistas.uca.edu.ar/index.php/RGES/article/view/3774/3754>
- **Maya, H. (1946).** Mensaje del Gobernador de Entre Rios, Dr. Hector Maya (Gobierno d).
- **Motura, N. (2022).** En torno a los orígenes del radicalismo entrerriano: elencos políticos y construcción partidaria (1890–1914). *Polhis*, 28. <https://polhis.com.ar/index.php/polhis/article/view/356/467>
- **Ospital, M. S. (2005).** Turismo y territorio nacional en Argentina. Actores sociales y políticas públicas, 1920 – 1940. *Estudios Interdisciplinarios de América Latina y El Caribe*, 16(2). <http://eial.tau.ac.il/index.php/eial/article/view/346>
- **Piglia, M. (2014).** Autos, rutas y turismo. El automóvil club argentino y el estado. (Siglo XXI).
- **Raffa, C. B., y Luis, N. (2020).** Caminos para el turismo y la producción. La acción de la dirección provincial de vialidad en Mendoza (1933–1943). *Coordenadas*, 2.
- **Román, C. (2016).** El proceso de fundación de villas como política del imperio español en la frontera oriental de América del sur. San Antonio de Gualeguay, Concepción del Uruguay y San José de Gualeguaychú. Entre Ríos, segunda mitad del siglo XVIII. Tesis de Maestría UNMdP.
- **Sábato, H. (1989).** Capitalismo y ganadería en Buenos Aires : la fiebre del lanar, 1850–1890. Editorial Sudamericana.
- **Salomón, A. (2017).** Un lazo ausente: política vial y condiciones de vida en ámbitos rurales de la provincia de Buenos Aires (Argentina, 1940–1950). *Revista Brasileira de Hstoria y Ciencias Sociales*, 18.
- **Salomón, A. (2019).** Caminos transversales por el interior de la provincia de Buenos Aires: el Plan Vial 1959–1963. *Revista Transporte y Territorio*, 21.
- **Salomón, A. (2020).** Caminos vecinales en el campo bonaerense: entre las restricciones estatales y las iniciativas locales (primera mitad del siglo XX). *RIVAR*, 19.

- **Schmit, R. (2004).** Ruina y resurrección en tiempos de guerra: sociedad, economía y poder en el oriente entrerriano posrevolucionario, 1810–1852. Prometeo Libros.
- **Schmit, R., y Alabart, M. (2013).** Cambio institucional y prácticas sociales en los orígenes del capitalismo rioplatense: Entre Ríos, 1860–1878. *Quinto Sol*, 17(1). <https://cerac.unlpam.edu.ar/index.php/quintosol/article/view/598>