



Revista Cambios y Permanencias
Publicación académica e interdisciplinaria
orientada a los estudios sociales

Revista Cambios y Permanencias

Grupo de Investigación Historia, Archivística y Redes de Investigación

Vol.11, Núm. 2, pp. 200-224 - ISSN 2027-5528

El Presupuesto de Vialidad en Entre Ríos durante el peronismo (1946-1955)

The Road Budget in Entre Ríos during the Peronism (1946-1955)

Maximiliano Camarda

CONICET- INES, UNER- FCECO, UADER

orcid.org/0000-0002-6196-4757

María Guadalupe Ranieri

UNER- FCECO

orcid.org/0000-0003-4389-9928

Recibido: 17 de julio de 2020

Aceptado: 13 de octubre de 2020 **Ajustado:** 24 de octubre de 2020



Grupo de
Investigación
Historia
Archivística y
Redes de
Investigación



Universidad
Industrial de
Santander

Universidad Industrial de Santander / cambiosypermanencias@uis.edu.co

El Presupuesto de Vialidad en Entre Ríos durante el peronismo (1946-1955)

Maximiliano Camarda Profesor, Licenciado, Magister y doctor en Historia.
(CONICET- INES, UNER- Investigador asistente en CONICET, docente en la
FCECO, UADER) Universidad de Entre Ríos (UNER) y en la Universidad
Autónoma de Entre Ríos (UADER).
Consejo Nacional de Correo electrónico: maximilianocamarda@hotmail.com
Investigaciones Científicas y ORCID-ID: <http://orcid.org/0000-0002-6196-4757>
Técnicas de Argentina- Instituto de Estudios Sociales, Universidad
de Estudios Sociales, Universidad Nacional de Entre Ríos- Facultad
de Ciencias Económicas, Universidad Autónoma de Entre
Ríos

María Guadalupe Ranieri Estudiante avanzada de la Licenciatura en Economía,
(FCECO- UNER) UNER.
Universidad Nacional de Entre Correo electrónico: guadaranieri@gmail.com
Ríos- Facultad de Ciencias ORCID-ID: <https://orcid.org/0000-0003-4389-9928>
Económicas

Resumen

Las particularidades geográficas de la Provincia de Entre Ríos, su aislamiento territorial, torna fundamental el desarrollo del transporte para la economía. La vinculación de la provincia pasó por distintos procesos durante el siglo XX, de los ferry boats y balsas hasta la vinculación física en la década de 1970. El periodo peronista, a nivel nacional tuvo como uno de sus pilares el desarrollo del transporte. El objetivo de este artículo es analizar la política pública de transporte vial durante el peronismo a partir del análisis de los presupuestos.

Palabras clave: Peronismo- políticas públicas- transportes

The Road Budget in Entre Ríos during the Peronism (1946-1955)

Abstract

The geographical particularities of the Province of Entre Ríos, its territorial isolation, makes the development of transport fundamental for the economy. The linkage of the province went through different processes during the 20th century, from the ferry boats and rafts to the physical linkage in the 1970s. The Peronist period, at national level had as one of its pillars the development of transport. The aim of this article is to analyzed public policy on road transport during the Peronist period based on budget analysis.

Keywords: Peronism- public policies- transport.

I- Introducción

Las transformaciones en el sistema de transporte durante el siglo XX en Entre Ríos se produjeron a principios de la década de 1930 con la creación de sistemas de balsas que conectaron el territorio entrerriano con la provincia de Santa Fe y Buenos Aires y durante la década de 1970 con la creación del túnel subfluvial y los puentes. Nadando entre las dos aguas, se encuentra el periodo peronista. El objetivo de este artículo es analizar la política pública de transporte vial durante el peronismo a partir del análisis de los presupuestos.

Las obras previstas del Primer Plan Quinquenal, 1947-1951, tuvieron como objetivos la construcción de represas y canales para riego y colonización, obras de energía eléctrica, puentes y caminos, petróleo y gas. Como sostiene Jauregui, dichas obras fueron instrumentadas por un sector de la burocracia gubernamental que se encontraba destinada, específicamente, a elaborar este tipo de instrumentos (Jauregui, 2005). La proporción más importante de dicha inversión fue destinada a la Obras Públicas y Transporte (el 54, 63% del total) y dentro de esa inversión, un 16% fue hacia vialidad (Argentina, 1947).

Partimos de la interpretación de Patricia Berrotarán y Elsa Pereyra quienes sostienen que “En la década de 1930 el estado amplió el campo de sus actividades, replicando esquemas organizacionales existentes, y es en el peronismo clásico cuando los cambios institucionales condujeron a un replanteo en el plano organizativo” (Berrotarán y Pereyra, 2012, p.145).

Son escasas las investigaciones históricas sobre Entre Ríos durante el siglo XX, las cuales fueron, en su mayoría, dedicadas al análisis de las primeras décadas. Una obra pionera fue la realizada por Filiberto Reula, en donde se plasmó un relato historiográfico clásico con una descripción muy minuciosa de los documentos (Reula, 1971). Más cercanos en el tiempo, se desarrollaron textos en torno a la economía durante la década de 1920 y 1930. (Biasizo, 2015; Mathieu, et al., 2017; Mateo, et al., 2018b; Cian, 2020). Solo los trabajos recientes de Martina Ferro Piérola profundizan en el periodo peronista entrerriano, en particular sobre la política del mismo (Fierro, 2019).

También los trabajos en torno al transporte en el Litoral y más específicamente sobre Entre Ríos son escasos, en particular los vinculados al transporte vial. En torno al análisis del transporte ferroviario se realizaron investigaciones sobre las últimas décadas del siglo XIX en relación a la formación de Estado Nacional (Bressan, 2014) y el impacto del ferrocarril en

la dinámica económica (Ortega, 2005) y, por último, el trabajo de Alejandro Rascovan (Rascovan, 2015) que se centra en el análisis del sistema ferroviario en el Litoral en la larga duración. Por otro lado, no encontramos investigaciones en relación al transporte fluvial y vial de Entre Ríos. Las investigaciones en torno al transporte fluvial y los puertos a nivel nacional (Ortiz, 1943; Lazzaro, 1987) analizan contextualmente el desarrollo de los puertos hasta la década de 1940 y los estudios sobre las grandes obras de infraestructura (De Marco (h), 2016; Camarda y Rodríguez, 2018a) también se aborda la dinámica vial en la misma forma.

Este trabajo es una investigación exploratoria sobre la dinámica del transporte vial en la provincia de Entre Ríos durante el peronismo a partir del análisis de los presupuestos. Se encuentra dividido en tres apartados, el primero versa sobre el contexto económico del período peronista, el segundo sobre la geografía y transporte en Entre Ríos y, por último, el análisis de los presupuestos en vialidad provincial.

II- El contexto económico nacional

Dos elementos fueron claves de la política económica peronista. Por un lado, la búsqueda de armonizar las relaciones entre trabajo y capital, con el objetivo de garantizar la paz social, siendo el interés social el factor central que influyó en el concepto de comunidad organizada (Brennan y Rougier, 2015). Por otro lado, la coyuntura macroeconómica del período se divide en tres etapas. Una primera etapa, de tres años, de crecimiento del PBI de alrededor de un 10% anual. Una segunda etapa, de 1949 a 1952, con una caída del PBI y una tercera, de los últimos tres años, de recuperación entre el 4% y 5,5% de crecimiento del PBI (Rapoport, 2012).

Las políticas económicas del peronismo se centraron en cuatro pilares: la importancia del mercado interno, el nacionalismo económico, el estatismo y el papel central de la industrialización. La implementación de esta estrategia se valió de un conjunto de instrumentos e instituciones heredadas de los tres lustros anteriores, las cuales fueron complementadas con los nuevos organismos destinados a cumplir su función en el marco de los lineamientos de la política económica. Así, el Estado cobró una creciente importancia como regulador de la economía y proveedor de bienes y servicios (Rapoport, 2012).

En cuanto a los indicadores macroeconómicos del PBI, el consumo, la inversión y el gasto público muestran una etapa de auge en el año 1948, pero tienen una caída durante la crisis de 1951-1952, y una recuperación en el período previo al golpe cívico- militar.

Como sostienen Marcelo Rougier y Martin Stawsky (Rougier y Stawski, 2014), producto de los instrumentos diseñados y aplicados por el gobierno y la recuperación del comercio exterior a partir de la finalización de la segunda guerra mundial, entre 1946 y 1948 la economía argentina tuvo un incremento muy importante de los salarios y un muy buen desempeño, especialmente del sector industrial. A partir de 1949, los cambios internacionales (pese a la aplicación del plan Marshall y de la falta de divisas convertibles) y el incremento de las importaciones para la industria, generaron saldos negativos en la balanza comercial y el agotamiento de las reservas.

A partir de la debilidad que se generó producto de estos cambios, el gobierno realizó políticas de “ajuste” en relación a lo desarrollado hasta ese momento. Para ello se cambió el ministro de economía, se realizó hincapié en mejorar las actividades agropecuarias y de políticas restrictivas tendientes a contener el incremento de los precios. El objetivo de esta nueva etapa, la segunda del gobierno peronista, era mejorar el equilibrio entre las actividades agropecuarias y las industriales. Pese a los esfuerzos, los resultados no fueron los esperados. Por ello, en 1952 el gobierno realizó un plan de estabilización cuyo objetivo era incrementar y congelar los salarios por dos años y medidas fiscales y monetarias para contener el proceso inflacionario. Ya para el año siguiente se vieron los efectos positivos de las modificaciones económicas que se habían realizado. Los efectos dieron paso a la tercera etapa, marcada por el crecimiento económico, la Ley de Inversiones extranjeras y el segundo plan quinquenal.

III- Geografía y transporte de Entre Ríos

Entre Ríos ocupa el centro este de Argentina, limitando al norte con la provincia de Corrientes, al sur con la de Buenos Aires, al oeste con la de Santa Fe y al este con la República Oriental del Uruguay. Se encuentra enmarcada por dos caudalosos ríos el Uruguay al este y el Paraná al oeste y al sur y, los ríos Mocoretá y Gayquiraró unidos por el Arroyo las Tunas al norte. 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.

Mapa I. Mapa de los principales ríos de Entre Ríos



Fuente: Extraído de Mateo, et al., 2020

Como se ha sostenido reiteradamente, la población de la Argentina durante la primera mitad del siglo XX se multiplicó exponencialmente, mientras que la población de Entre Ríos

sufrió un proceso de estancamiento. En este sentido, se puede sostener que el movimiento poblacional provincial se puede dividir en tres etapas, uno de poblamiento vertiginoso entre 1869-1947, seguido de otro en el cual hay estancamiento y/o despoblamiento entre 1947 y 1980, para retomar un crecimiento moderado entre este último año y el 2010 (Mateo, et al., 2017).

Durante las primeras décadas, la población se multiplicó a sí misma por seis en un proceso casi secular. El crecimiento de los departamentos interiores es más leve pero positivo hasta 1947, para transformarse en negativo hasta 1970 y recién en 1990 retomar el ritmo anterior a 1947. Encontramos un proceso de cruce entre una mayoría urbana y otra rural hacia 1939, con un amesetamiento hasta 1960, donde desciende la población urbana y aumenta la población rural, con una tasa de crecimiento poblacional relativamente baja, la cual se registra en 1947 en 1,88%, y en 1960 decae a un 0,17%. Es decir, el período peronista se encuentra en el final de la etapa de crecimiento y por ello observamos un estancamiento.

La dinámica poblacional tuvo su correlato en la producción agropecuaria, la cual mantuvo un proceso de estancamiento pronunciado durante la primera mitad del siglo XX (Rofman y Romero, 1973). El desarrollo de la ganadería, que había sido central durante el siglo XIX, tuvo en el siglo XX un debilitamiento muy marcado. A mediados de la década de 1910 la ganadería vacuna pasó a la mitad de la que existía en 1888 y se mantuvo en similares cantidades durante el siglo XX. Por el contrario, en cuanto a la producción agraria, se puede sostener que se incrementaron las hectáreas cultivadas.

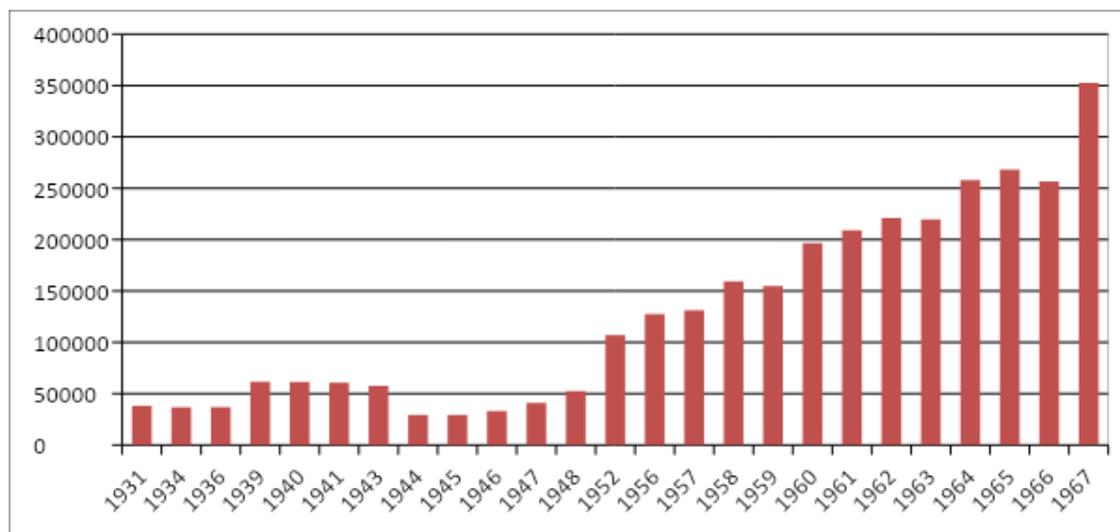
La provincia posee dos dificultades naturales para el desarrollo del transporte terrestre: en primer lugar, la enorme cantidad de arroyos que capilarmente recorren el territorio. En segundo lugar, la inexistencia de una conexión natural terrestre con el resto del territorio.

La vinculación física de Entre Ríos con las provincias lindantes se produjo a partir de un largo camino. El 29 de mayo de 1908, luego de idas y venidas y de instalaciones en lugares anegadizos en temporadas de lluvias, se inauguró el primer ferry boat el cual conectaba Zárate con Ibicuy. Su funcionamiento era el siguiente: los barcos debían acercarse hasta quedar encastrados en un muelle de madera, se juntaban los rieles y los trenes debían subir y bajar en ese atracadero. El puerto de Ibicuy era utilizado como centro de abastecimiento y reparación, ya que contenía los servicios de mantenimiento, administración y proveeduría

(Cusmai, 2014). Unos años después, en 1923, la empresa Ericsson instaló el primer enlace telefónico mediante un cable subfluvial entre Santa Fe y Paraná (Reggini, 2012, p.78).

En la década de 1920 se produjeron una serie de accidentes de los ferry boats producto del incremento de la circulación y comenzaron a pensarse proyectos de otras formas de vinculación. Hacia fines de la década, por parte del gobierno nacional se implementaron dos medidas concretas: se incorporaron dos nuevas formaciones de barcos para el traslado de los ferrocarriles y en diciembre se inauguró el servicio de lanchas para el traslado de pasajeros entre Paraná y Santa Fe. Al año siguiente se anunció la construcción de balsas para el transporte de vehículos realizando el trayecto Paraná- Santa Fe y para ello se construyeron además embarcaderos en las dos márgenes del río. Este servicio se inauguró el 27 de febrero de 1929; se realizaban dos viajes diarios y se transportaba un máximo de 400 personas y 100 vehículos por día. Este sistema de balsas logró absorber la demanda de transporte para el cruce del río, siendo ampliado a otros: en 1935 se inauguró el servicio Victoria- Rosario y en 1937 Zárate y Constanza.

Gráfico I. Movimiento de vehículos por las balsas en la conexión Paraná- Santa Fe, 1931-1967



Fuente: Elaboración propia de los autores a partir de datos de los libros de Síntesis Estadística de Entre Ríos.

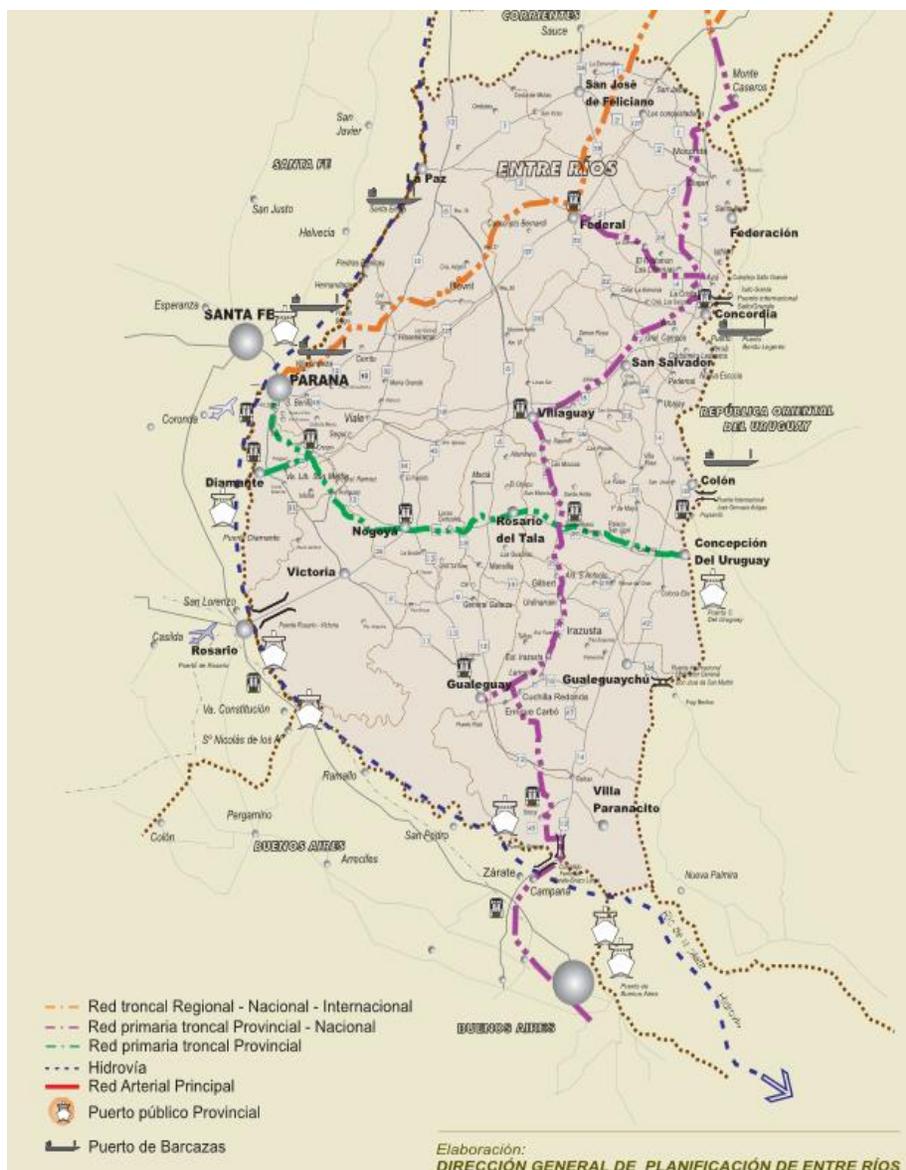
Como se puede observar, se cuadruplicó el movimiento total de vehículos en las barcazas de Paraná- Santa Fe de mediados de 1940 a 1950. Sin lugar a dudas, esto generó un refloreamiento del proyecto de construcción del túnel (Mateo y Camarda, 2018). En el marco del segundo plan quinquenal, se desarrolló un informe realizado por los ingenieros Carlos Laucher, Norberto Alagef y Corrado Vittori quienes lo presentaron en febrero de 1955. El objetivo del proyecto era demostrar la factibilidad técnico-económica de la construcción y explotación de un túnel subfluvial entre las ciudades de Paraná y Santa Fe. Ellos anclan su argumento en los capítulos XXIII y XXIV del segundo Plan Quinquenal en donde se expresa dentro de los objetivos: “1° Facilitar la vinculación entre núcleos poblados del país, 2° Asegurar la prestación de servicios con regularidad, 3° Propender al desarrollo y fomento de las economías regionales, 4° Abaratar el transporte, 5° Contribuir a la promoción del turismo nacional e internacional y 6° Las previsiones de la defensa nacional” (Presidencia de la Nación, 1953).

Las proyecciones realizadas durante el peronismo, demuestran que el crecimiento de los vínculos a partir del incremento del número de vehículos que generaban grandes colas para la utilización de las balsas, hacían obsoleto ese mecanismo. Por ese motivo, durante el peronismo se realizó un proyecto de concreción de un túnel, en tanto, por su costo, se descarta la realización de un puente (Camarda, 2018).

A finales de 1969 se inauguró el túnel subfluvial proyectado durante el peronismo y en los años siguientes se sumaron otras obras de infraestructura, algunas de ellas también proyectadas durante el período peronista (Mateo, et al., 2018a). La autoproclamada “Revolución Argentina” impulsó una serie de grandes obras de infraestructura vial y energética, la mitad de las cuales tuvieron lugar en el Litoral (Vitelli, 1978). Se finalizó el Túnel Subfluvial e impulsaron los puentes entre Barranqueras (Chaco) y la ciudad de Corrientes, Zárate (Buenos Aires) y Brazo Largo (Entre Ríos) (Ferrer y Rougier, 2010) y dos binacionales entre la provincia de Entre Ríos y la República Oriental del Uruguay (Puerto Unzué-Fray Bentos y Colón-Paysandú). Además, de las cuatro centrales hidroeléctricas emprendidas por esos años, una de ellas se construyó entre Salto y Concordia, cuyo

coronamiento actúa como un tercer puente entre la provincia de Entre Ríos y Uruguay¹. Estas obras se destacan por su cantidad, su magnitud, su celeridad y su simultaneidad (Castellani, 2009).

Mapa II. Mapa de Entre Ríos, Rutas principales, puentes y puertos



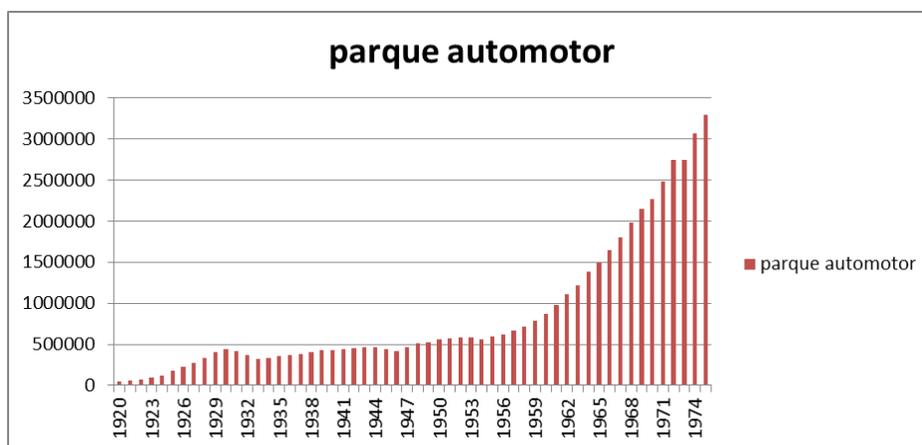
Fuente: Dirección General de Planificación de Entre Ríos

¹ El resto, “El Chocón”, “Cerros Colorados” y “Futaleufú”, fueron construidas en la Patagonia.

El desarrollo del transporte vial de Entre Ríos estuvo vinculado a la dinámica nacional. A principios de la década de 1930 se contaba con 2.000 km de caminos y en los siguientes 15 años se había logrado elevar esa cifra por arriba de los 30.000 Km. Este incremento se produjo producto de la labor estatal, que había consolidado para el tránsito permanente aproximadamente un sesenta por ciento de la longitud en que se estimaba la red nacional de caminos (Ballent, 2008). Esta dinámica se produjo por el proceso de modernización y urbanización de las décadas previas y por la difusión del automotor, la cual reforzó la demanda por el crecimiento de la red vial. Este circuito, compuesto por el petróleo y el automóvil se debía completar con la construcción de caminos modernos, a través de un plan integral destinado a expandir hacia todos los rincones del territorio nacional los avances tecnológicos, propiciando la unificación regional (Ospital, 2005).

El impacto de la segunda guerra mundial provocó un crecimiento más lento del parque automotor, a partir de las limitaciones generadas en la producción y las exportaciones de vehículos desde los países industriales (Gómez y Tchordonkian, 2015). A partir de allí el crecimiento fue constante, pasando las 500.000 unidades patentadas a principios de las décadas de 1950, 1.000.000 una década después, y a principios de la década siguiente 3.000.000 de vehículos patentados. Este crecimiento estuvo acompañado por el incremento de las rutas y caminos.

Gráfico II. Parque automotor en la Argentina

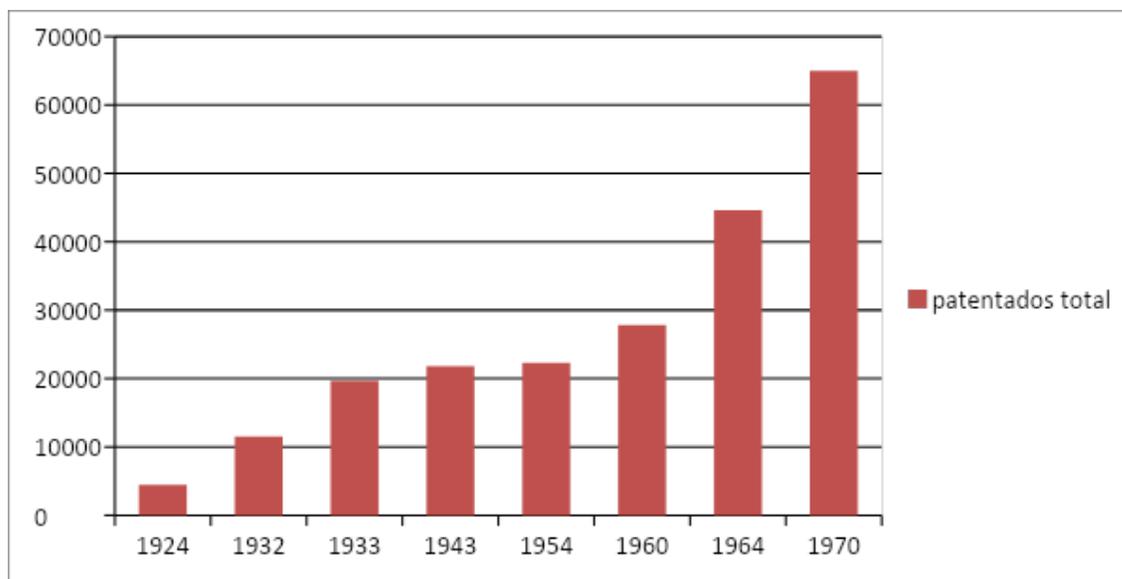


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Anuario de la ADEFA, de 1966 a 1974.

Recuperado de <http://www.adefa.org.ar/es/estadisticas-anuarios>

El patentamiento de vehículos en Entre Ríos tuvo una dinámica similar a la desarrollada en la Nación, un crecimiento en la década de 1930, un estancamiento por la segunda guerra mundial y a partir de la década de 1960 un crecimiento exponencial.

Gráfico III. Vehículos patentados en Entre Ríos



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las Síntesis Estadísticas de Entre Ríos

En suma, la dinámica del transporte vial en Entre Ríos se encontraba durante el peronismo en expansión a partir del incremento de la circulación de embarcaciones con vehículos, que generó el desarrollo de proyectos de vinculación física de la provincia con las colindantes, pero con una estabilidad relativa en cuanto al incremento de vehículos radicados en la Provincia. En las páginas siguientes abordaremos la participación del presupuesto provincial en el desarrollo vial.

IV- El presupuesto y la participación de vialidad

Partimos de la idea que todo lo que hace el gobierno es política pública, pero no hay política pública que no tenga alguna participación del gobierno, y de este emanan las autoridades político-administrativas, a las cuales les compete asumir ejecutivamente la resolución del problema público (Mateo y Camarda, 2018).

Como comentamos, el río Paraná oponía un formidable obstáculo a las comunicaciones terrestres donde los caminos y ferrocarriles que cruzan transversalmente el país al llegar a las orillas del Paraná desvían su trazado y continúan en forma paralela al cauce, como si carecieran de fuerzas para intentar la aventura del cruce. En la provincia eran escasos kilómetros asfaltados hacia 1946. Las únicas ciudades importantes unidas totalmente por caminos pavimentados eran Paraná, Diamante, Victoria y Nogoyá. A mitad de camino se encontraban las de Victoria y Gualeguaychú y la de La Paz con San José Feliciano. Desde Victoria el asfalto alcanzaba solo hasta la localidad de Rincón de Nogoyá y desde La Paz el pavimento alcanzaba la localidad de Estacas. El motivo de estas dos proyecciones es la calidad de estaciones ferroviarias de ambas localidades de tendidos viales que corrían normales en tales rutas. Por lo tanto, se hallaba la necesidad de ampliar los km de caminos (Mateo, 2018).

La participación de la Dirección Provincial de Vialidad en el presupuesto en términos reales fue creciendo en forma sostenida. Uno de los factores que pudieron haber influenciado estas cifras es la variación del cambio del poder adquisitivo de la moneda (inflación), durante esos años. De todos modos, el acumulado no podría ser tan alto. Otra comparación es que, en ciertos años, crece más el monto asignado a Vialidad que el monto del presupuesto general, pero esto se debe a que no todos los años se le asigna un porcentaje constante a esta división. Para ello se hizo una comparación en el Cuadro I.

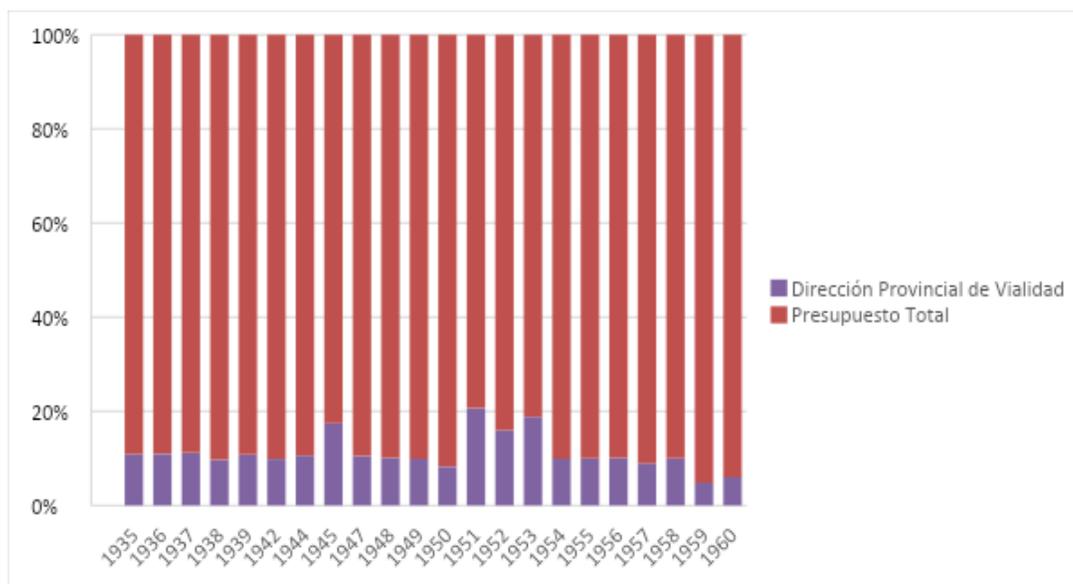
Cuadro I. Provincia de Entre Ríos

Cuadro I: Provincia de Entre Ríos				
Presupuestos de Gastos y Cálculo de Recursos				
Reparticiones Autárquicas				
Año	Presupuesto Total	Porcentual	Dirección Provincial de Vialidad	Porcentual
1935	\$ 11.835.243,56	0%	\$ 1.450.000,00	0%
1936	\$ 11.780.158,00	0%	\$ 1.450.000,00	0%
1937	\$ 11.842.292,00	0%	\$ 1.487.160,00	3%
1938	\$ 13.944.768,00	18%	\$ 1.498.060,00	3%
1939	\$ 14.841.728,00	25%	\$ 1.795.000,00	24%
1942	\$ 16.674.302,50	41%	\$ 1.829.000,00	26%
1944	\$ 31.607.496,10	167%	\$ 3.756.375,74	159%
1945	\$ 34.455.700,36	191%	\$ 7.314.094,79	404%
1947	\$ 48.580.848,82	310%	\$ 5.700.500,00	293%
1948	\$ 59.121.370,90	400%	\$ 6.647.290,00	358%
1949	\$ 77.353.309,50	554%	\$ 8.525.000,00	488%
1950	\$ 91.790.427,12	676%	\$ 8.229.200,00	468%
1951	\$ 220.000.000,00	1759%	\$ 57.321.164,94	3853%
1952	\$ 250.050.000,00	2013%	\$ 47.683.406,00	3189%
1953	\$ 249.534.000,00	2008%	\$ 57.946.466,00	3896%
1954	\$ 247.423.950,00	1991%	\$ 27.390.466,00	1789%
1955	\$ 272.092.459,00	2199%	\$ 30.288.592,00	1989%
1956	\$ 375.664.450,00	3074%	\$ 42.263.712,00	2815%
1957	\$ 463.592.684,00	3817%	\$ 45.678.024,00	3050%
1958	\$ 496.589.508,00	4096%	\$ 55.156.370,00	3704%
1959	\$ 1.639.089.985,00	13749%	\$ 83.456.400,00	5656%
1960	\$ 2.099.430.338,99	17639%	\$ 134.929.030,00	9205%

Fuente: elaboración propia en base a los Presupuesto de Gastos y Cálculo de Recursos de la Administración Central y Reparticiones Descentralizadas de la provincia de Entre Ríos.

Si efectuamos una comparación a partir de los montos del presupuesto total y el presupuesto de la Dirección Provincial de Vialidad, observamos dos elementos centrales. En primer lugar, la participación del presupuesto general respecto al presupuesto asignado a la Dirección Provincial de Vialidad en el periodo seleccionado está oscilando entre el 10% y el 20%, salvo los últimos años. Estos datos se pueden contemplar con mayor claridad en el Cuadro II. En segundo lugar, en el año 1951 donde el presupuesto tiene un brusco aumento, siendo este año en el que se registra la mayor participación del presupuesto general, que alcanza una magnitud del 26%.

Gráfico IV. Vehículos patentados en Entre Ríos



Fuente: elaboración propia bajo la misma base de datos que el Cuadro I.

Encontramos entonces que la participación de vialidad se vio notablemente incrementada en los años 1951, 1952 y 1953. Ahora bien, ¿cómo se distribuyó esta participación?

El presupuesto estaba dividido en gastos y salario de personal. Los gastos estaban compuestos principalmente por a) Gastos generales (Total \$2330700, 4,8%), b) Inversiones y reservas (Total: \$3505500, 7,2%), c) Subsidios y subvenciones (Total: \$1000000, 2,1%) y d) Plan de Obra (Total: \$42017508,62, 85,9%)². Resaltemos esto último, un 85,6% de los otros gastos estaban destinados a Plan de Obra. Como se observa en el Cuadro IV hubo una oscilación de los porcentajes de las variaciones de un año a otro en cuanto a esta distribución, y descienden y ascienden de forma brusca. Inducimos que la distribución de los recursos y el aumento de los mismos no se mantienen estables, si no que varía de forma particular de un año a otro.

Se observa un crecimiento muy importante del presupuesto a partir de 1952, producto de la expansión de la inversión en obras, pero también en un incremento muy importante de

² Estos montos son tomados del año 1951.

los trabajadores. El impacto del inicio del II Plan Quinquenal, el cual tenía como uno de sus objetivos el desarrollo de los accesos a las ciudades, pudo ser un factor central en este incremento. Como ya se comentó, el desarrollo vial asfaltado a las ciudades cabeceras era una debilidad estructural provincial.

Cuadro II. “Gastos Presupuestados”

Año	Total de trabajadores	Variación Real	Total importe anual	Total Gastos de Personal	Otros Gastos	Variación Real
1945	525	-	\$ 1.120.640,00	\$ 1.120.640,00	\$ 6.193.454,79	-
1947	547	4%	\$ 1.416.600,00	\$ 1.416.600,00	\$ 4.283.900,00	-31%
1948	593	8%	\$ 1.793.840,00	\$ 1.793.840,00	\$ 4.853.400,00	13%
1949	616	4%	\$ 2.606.200,00	\$ 2.606.200,00	\$ 5.597.200,00	15%
1950	621	1%	\$ 2.632.000,00	\$ 2.632.000,00	\$ 5.597.200,00	0%
1951	639	3%	\$ 3.394.000,00	\$ 8.467.456,32	\$ 48.853.708,62	773%
1952	821	28%	\$ 5.443.600,00	\$ 11.326.906,00	\$ 36.356.500,00	-26%
1953	841	2%	\$ 6.582.800,00	\$ 14.062.466,00	\$ 43.884.000,00	21%
1954	841	0%	\$ 6.582.800,00	\$ 14.062.466,00	\$ 13.328.000,00	-70%
1955	794	-6%	\$ 7.496.400,00	\$ 16.242.092,00	\$ 14.046.500,00	5%
1956	937	18%	\$ 12.638.400,00	\$ 25.780.712,00	\$ 16.483.000,00	17%
1957	923	-1%	\$ 12.441.000,00	\$ 25.456.024,00	\$ 20.222.000,00	23%
1958	1185	28%	\$ 24.090.100,00	\$ 35.276.370,00	\$ 19.880.000,00	-2%
1959	1152	-3%	\$ 20.865.000,00	\$ 57.216.400,00	\$ 26.240.000,00	32%
1960	1002	-13%	\$ 31.257.000,00	\$ 106.189.030,00	\$ 28.740.000,00	10%

Fuente: elaboración propia bajo la misma base de datos que el Cuadro I.

El incremento de los trabajadores durante el año 1952 se produjo a partir del incremento del año previo. Es decir, el proceso de contratación de los empleados comenzó en el año anterior y fue incrementándose progresivamente al año siguiente. Esto fue producto de la propia dinámica de contratación pública y el desarrollo de las obras. Pese a ello, se observa que el incremento de las contrataciones en esa área fue fundamental para el desarrollo de la política de infraestructura.

Cuadro III. “Gastos en Personal”³

Año	Personal Administrativo y Técnico		Personal Obrero y Maestranza		Personal de Servicio	
	Nº por categoría	Importe anual	Nº por categoría	Importe anual	Nº por categoría	Importe anual
1945*	114	\$ 405.520,00	374	\$ 658.600,00	37	\$ 56.520,00
1947	127	\$ 491.200,00	383	\$ 857.240,00	37	\$ 68.160,00
1948	152	\$ 593.140,00	394	\$ 1.088.860,00	47	\$ 111.840,00
1949	157	\$ 801.100,00	401	\$ 1.618.200,00	58	\$ 186.900,00
1950	162	\$ 826.900,00	401	\$ 1.618.200,00	58	\$ 186.900,00
1951	179	\$ 1.424.500,00	437	\$ 1.872.300,00	23	\$ 97.200,00
1952	185	\$ 1.696.600,00	535	\$ 3.145.200,00	101	\$ 601.800,00
1953	191	\$ 1.955.000,00	535	\$ 3.787.200,00	115	\$ 840.600,00
1954	191	\$ 1.955.000,00	535	\$ 3.787.200,00	115	\$ 840.600,00
1955	183	\$ 2.788.800,00	502	\$ 3.846.300,00	109	\$ 861.300,00
1956	220	\$ 4.593.600,00	610	\$ 6.838.800,00	107	\$ 1.206.000,00
1957	222	\$ 4.567.200,00	597	\$ 6.702.000,00	104	\$ 1.171.800,00
1958**	256	\$ 5.244.300,00	837	\$ 17.068.800,00	92	\$ 1.777.000,00
1959	285	\$ 6.812.040,00	755	\$ 12.309.120,00	112	\$ 1.743.840,00
1960	285	\$ 10.760.040,00	605	\$ 17.409.120,00	112	\$ 3.087.840,00

Fuente: elaboración propia bajo la misma base de datos que el Cuadro I.

El número de trabajadores que se incrementó notablemente fue el de “personal de servicios”, el cual se duplicó de los años previos. Este incremento del personal se vincula a la expansión de las obras de infraestructura vial sobre el territorio y al incremento de la circulación vehicular; un ejemplo de ello es la duplicación de los vehículos transportados en las balsas que conectaban Santa Fe y Paraná.

Para analizar el impacto de la inflación en los salarios de los trabajadores se sostiene abordamos a partir del Índice de Precios al Consumidor (IPC), el cual es realizado a partir de los datos relevados y trabajados por la División de Estadística, que fueron publicados junto con las canastas de consumo por la Dirección Nacional de Estadística y Censos (Cuesta y Newland, 2017). Martín Cuesta y Carlos Newland sostienen que, la cuestión más problemática para la medición del IPC es que la inflación de 1943 generó un sistemático control de precios durante el período. Pese a ello, lo tomaremos para poder comparar el incremento de los salarios. Los números que se encuentran en el “Cuadro V” son extraídos

³ *Datos en base al Presupuesto de Vialidad de la Provincia de Entre Ríos al cual se le incluye en los montos del Importe anual las partidas individuales más las partidas globales.

**Solo en este año el presupuesto líquido sueldo para "Personal transitorio a sueldo reemplazantes de personal en Servicio Militar obligatorio".

del artículo publicado por Mara Petitti en su estudio del Presupuesto de la provincia de Buenos Aires (Petitti, 2015), y del Cuadro IV, en el cual se ha implementado el cálculo de la tasa de variación⁴ para obtener la variación real del salario.

Cuadro V. “IPC durante 1945-1955”

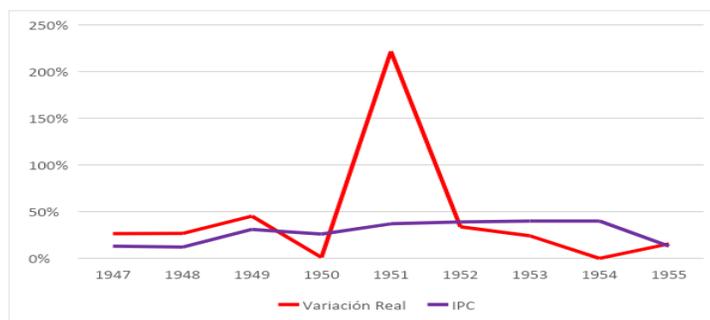
Año	Total Gasto del Personal	Variación Real	IPC
1945	\$ 1.120.640,00	-	-
1947	\$ 1.416.600,00	26%	13%
1948	\$ 1.793.840,00	27%	12%
1949	\$ 2.606.000,00	45%	31%
1950	\$ 2.632.000,00	1%	26%
1951	\$ 8.467.456,32	222%	37%
1952	\$ 11.326.906,00	34%	39%
1953	\$ 14.062.466,00	24%	40%
1954	\$ 14.062.466,00	0%	40%
1955	\$ 16.242.092,00	15%	13%

Fuente: datos extraídos de Petitti, 2015, y fuentes propias, en base a cuadro I.

En cuanto a los salarios del personal de Vialidad de la provincia, se puede ver que lo presupuestado sufre grandes oscilaciones. Se mantiene constante los cuatro primeros años de gobierno, donde cae en el año 1950, para obtener una brusca suba del salario en el año 1951 hasta llegar a un pico del 222%. Luego de ese año hay una violenta caída y se recupera a fines del período gobernado por Perón.

⁴ Tasa de variación = [(Salario año 2 – Salario año 1) / Salario año 1] x 100

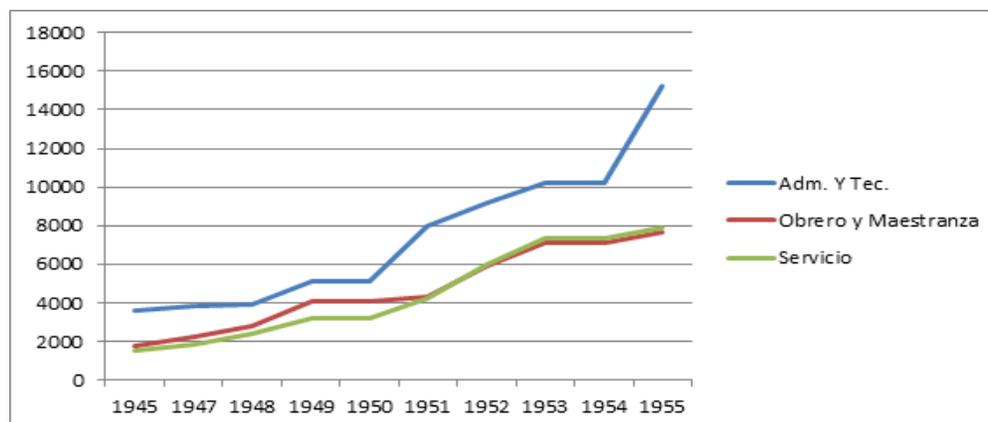
Gráfico V. Tasa de variación del Salario y el IPC



Fuente: datos extraídos de Petitti, 2015 y de fuentes propias, en base a cuadros anteriores.

Sin embargo, se observa una variación notable en relación a los incrementos salariales si lo desglosamos por actividad. Encontramos que las variaciones fueron sustanciales. En particular, los periodos de incremento salarial no fueron proporcionales a partir de 1950, periodo en el cual se observa un incremento sustancial de los trabajadores destinados a la administración y técnicos y un amalgamiento entre los salarios de los obreros y maestranzas y los destinados a servicios.

Gráfico VI. Variación de Gastos de Vialidad período 1945-1955



Fuente: elaboración en base a datos extraídos del Presupuesto Vialidad Provincial.

Estimamos que la desigualdad en relación al incremento salarial es similar a casos estudiados en otros territorios y de igual manera el impacto de la inflación sobre el salario (Cuesta y Newland, 2017). Pese a ello, el caso estudiado tiene algunas particularidades, como

el incremento de los trabajadores vinculados a los servicios, los cuales se incorporan progresivamente al nivel salarial de los obreros y maestranzas y que estos dos sectores fueron los que vieron mermar su salario fuertemente producto de la crisis de 1950.

V- Conclusión

El desarrollo del transporte en Entre Ríos tuvo dos ejes centrales la circulación interna y la conexión con otros territorios. Las dificultades del desarrollo del transporte vial tuvieron como su principal obstáculo los cauces de agua, los ríos que separan al territorio del resto de las provincias y los casi innumerables arroyos que se encuentran en su interior. Las salidas que se encontraron a la primera problemática estuvieron enmarcadas en los puertos y la navegación, hasta que en las primeras décadas del siglo XX se construyeron ferry boats para conectar por medio de balsas vías férreas de la provincia de Entre Ríos y de Buenos Aires. A partir de las dificultades que este sistema presentaba producto de la alta demanda de viajes, a fines de la década de 1920 se realizaron conexiones por medio de balsas, pero en vez de cargar vagones de trenes se pasó a camiones y automóviles. Este sistema logró expandirse y consolidarse durante varias décadas. En la década de 1950 se duplicó la cantidad de vehículos transportados, síntoma de una saturación del sistema, sumado a los objetivos del segundo plan quinquenal, desde el Estado nacional se financió la realización de un proyecto para la construcción de un túnel de conexión de Paraná con Santa Fe. Este y otros proyectos similares fueron realizados durante el peronismo (Salto Grande por ejemplo) con el fin de consolidar conexiones permanentes con la provincia. La concreción de este ambicioso plan de obras, se realizó unas décadas después, en los años setenta.

El desarrollo vial hacia el interior del territorio, en particular la concreción de puentes, fue una preocupación permanente de los gobiernos provinciales desde fines del siglo XIX y se vio incrementada a partir de la década de 1930. Sin embargo, encontramos un salto en relación a la participación de vialidad sobre el presupuesto general a partir del año 1950, en donde se multiplicaron los montos destinados a inversión y personal.

El incremento de la inversión destinada a vialidad durante los últimos años del peronismo, fue un engranaje más del proceso de transformación del transporte que se gestó en ese periodo en la provincia. Algunos indicios, nos permiten aventurar que gran parte de

esa inversión estuvo destinada a la creación de la ruta que conecta a Brasil con Buenos Aires, como antecedente de la actual autovía ruta nacional 14, de la cual hasta ese momento no encontramos vestigios, como sí los encontramos en la década de 1950. Otra parte de los esfuerzos estimamos, estuvieron dedicados al mejoramiento de los caminos de acceso a las ciudades, en particular Paraná que se transformó en uno de los puntos de atracción de los vehículos para su cruce hacia Santa Fe.

En suma, la inversión pública en vialidad durante el peronismo en la provincia de Entre Ríos, fue un marco de inflexión tanto en la configuración del transporte provincial, como en el lugar que ocupó posteriormente dentro del presupuesto provincial. Si hasta ese momento era escasa la participación, durante el peronismo se consolidó como un eje prioritario y las configuraciones señaladas (los proyectos de infraestructura, la concreción de nuevos caminos, la incorporación de trabajadores) marcaron los lineamientos para las décadas siguientes. Es decir, si bien, los “dos momentos” en cuanto a cambios visibles fueron en la década de 1930 y 1970, el periodo del primer peronismo ocupó un rol central.

Referencia bibliográfica

Bibliografía

- Argentina, R. (1947). *Memoria de la Contaduría General de la Nación, Organismos Descentralizados, Plan de Obras, 1947-1951*. [Documento Web]. (Boletín Estadística).
- 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.
- Berrotarán, P., y Pereyra, E. (2012). Momentos y procesos para una historia del Estado en Argentina. *Aportes Para El Estado y La Administración Gubernamental*, 30, 141–167.
- Biasizo, R. J. (2015). *Economía de Entre Ríos en el período de intervencionismo conservador, 1930- 1945*. Argentina: Eduner.
- Brennan, J., y Rougier, M. (2015). *Perón y la burguesía argentina. El proyecto de un capitalismo nacional y sus límites*. Argentina: (S. E.).
- Camarda, M. (2018). Una aproximación económica a los proyectos de conexión de Paraná con Santa Fe antes del túnel subfluvial. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, 14, 178–193.
- Castellani, A. (2009). *Estado, empresas y empresarios: la construcción de ámbitos privilegiados de acumulación entre 1966 y 1989*. Argentina: Prometeo Libros.
- Cian, J. P. (2020). El Departamento provincial de Agricultura: expansión y consolidación institucional. Entre Ríos, 1915-1930. *Folia Histórica Del Nordeste*, 28.

- Cuesta, M., y Newland, C. (2017). Peronismo y salarios reales. Otra mirada al periodo 1939-1956. *Investigaciones y Ensayos*, 64.
- Cusmai, C. (2014). *Aquellos Queridos Ferrys. Historia de los Ferrobarridos del río Paraná*. Argentina: Galatea Ediciones.
- Ferrer, A., y Rougier, M. (2010). *La historia de Zárate-Brazo largo. Las dos caras del Estado argentino*. Argentina: Fondo de Cultura Económica.
- Fierro 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.
- 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*. [Documento Web].
- Jauregui, A. (2005). La planificación económica en el peronismo (1945-55). *Prohistoria*, año IX.
- Rapoport, M. (2012). *Historia económica, política y social en la Argentina (1880- 2003)*. Argentina: Emecé.
- Mateo, J. (2018). *De la insularidad a la conectividad. Los puertos de entre ríos (1922-1983)*. Argentina: Dykinson.
- Mateo, J., y Camarda, M. (2018). Las políticas públicas, el túnel y la conexión de la Megapotamia. *Transporte y Territorio*, 18, 222–245.
- Mateo, J., Camarda, M., y Rodríguez, L. (2017). Poblamiento, despoblamiento y

- re poblamiento de la provincia de Entre Ríos. Un ensayo de demografía histórica (1869-2010). *EJES de Economía y Sociedad*, 1(1), 52–67.
- Mateo, J., Camarda, M., y Rodríguez, L. (2018a). Energía y navegación binacional en el río Uruguay. Las políticas públicas en las grandes obras de infraestructura (1938-1983) y la represa y conexión ferro-automotora de Salto Grande. *Pampa. Revista Interuniversitaria de Estudios Territoriales*, en prensa.
- Mateo, J., Camarda, M., y Rodríguez, L. (2018b). Una aproximación a la estructura productiva de Entre Ríos en la década de 1930. *Tiempo & Economía*, 5(2), 179–208.
- Mateo, J., Camarda, y M., Retamar, C. (2020). *Las políticas públicas como patrimonio. El tunel subfluvial entre Paraná y Santa Fe*. Argentina: (S. E.).
- Mathieu, M., Rodríguez, L., y Lambruschini, V. (2017). Ajuste en épocas de crisis: el caso de la provincia de Entre Ríos durante la Gran Depresión. *Realidad Económica*, 306, 77–103.
- 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).
- Petitti, E. M. (2015). Educación, finanzas públicas y justicia social: la provincia de buenos aires durante el peronismo, 1946. *Ciclos En La Historia, La Economía y La Sociedad*, 24(45), 1–17. Recuperado de http://www.economicas.uba.ar/institutos_y_centros/ciclos/
- Presidencia de la Nación. (1953). *2° Plan quinquenal*. Argentina: Subsecretaría de informaciones.

- Reggini, H. C. (2012). *Los caminos de la palabra: las telecomunicaciones de Morse a Internet*. Galápagos, Ecuador: (S. E.).
- Reula, F. (1971). *Historia de Entre Ríos: política, étnica, económica, social, cultural y moral*. Argentina: Castelleví.
- Rofman, A. B., y Romero, L. A. (1973). *Sistema socio económico y estructura regional en la Argentina*. Argentina: Amorrortu.
- Rougier, M., y Stawski, M. (2014). Un programa que “no puede conformar a todos”: economía y burocracia en los años finales del primer peronismo. *América Latina En La Historia Económica, Año 21*.
- Vitelli, G. (1978). *Cambio tecnológico, estructura de mercado y ocupación en la industria de la construcción argentina* (No. 17). [Documento Web].