



LAS COMUNICACIONES TERRESTRES
EN EL NORDESTE ARGENTINO (1960-1985)

María Emilia PEREZ

El poblamiento y desarrollo del nordeste argentino está en estrecha relación con el trazado de caminos, el tendido de vías férreas y la navegación fluvial.

El nordeste es un área que se integró tardíamente a la vida nacional, a excepción de Corrientes, vinculada desde fines del siglo XVI mediante la navegación fluvial. Los espacios correspondientes a las actuales provincias de Chaco, Formosa y Misiones, lo hicieron con posterioridad a 1870, cuando se organizaron sus respectivos Territorios Nacionales, se instalaron en ellos contingentes de inmigrantes y se trazaron las redes vial y ferroviaria.

El desarrollo experimentado a su vez por las comunicaciones desde mediados del siglo XIX y, en mayor medida después de 1870, permitió además, la conexión de las poblaciones y colonias agrícolas de los Territorios con el resto del país. Al mismo tiempo, se consiguieron comunicaciones más fluidas para Corrientes mediante la navegación.

El proceso operado por las comunicaciones terrestres, sus características y evolución, los servicios que prestaron y los problemas que afectaron a las mismas a partir de 1870, se pueden resumir en cuatro grandes etapas:

I. La 1ª de ellas, se extiende de 1870 a 1906, y está caracterizada por la llegada del riel al nordeste, la apertura de los primeros caminos en los Territorios Nacionales, la estructuración de la red vial en Corrientes y el inicio de la competencia ferrocarril - vapor en la faz transportes.

II. La 2ª etapa, comprende los años 1907 a 1931, y marca el desarrollo de la red ferroviaria en el nordeste, así como el predominio de sus servicios en el tráfico de cargas y pasajeros. A nivel vial, se extienden los caminos hacia el interior de los Territorios Nacionales esbozándose las redes principales, pero sin cambiar fundamentalmente las funciones de los mismos.

III. La 3ª etapa, abarca los años 1932 a 1957. Se caracteriza por el proceso denominado comúnmente "competencia del automotor". Los dos hechos principales que tuvieron lugar en este período son: la organización vial a través de la Ley y la Dirección Nacional de Vialidad y la declinación de los servicios ferroviarios, característica que se intensificó paulatinamente con la aparición del automotor para el transporte de pasajeros y cargas, entre otras causas. En cuanto al sistema fluvial y portuario, el nordeste se destacó por la finalización de las construcciones portuarias y una creciente utilización de los servicios fluviales en todo este tiempo.



IV. La 4ª y última etapa, cubre el lapso que media entre 1958 y 1990, años que corresponden a la pavimentación de rutas y al dominio del automotor como medio masivo para el transporte terrestre, tanto de pasajeros como de cargas. Se destacan también en los últimos años, la reducción de los servicios ferroviarios y la clausura y levantamiento de vías. Además, a partir de las décadas de 1970 y 1980, las iniciativas en materia de comunicaciones y transportes se han volcado a lograr una mayor integración del Nordeste con el resto del país y, especialmente con los vecinos Paraguay y Brasil, mediante la concreción de obras conjuntas de infraestructura vial, tal como la proyección y ejecución de puentes sobre los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay.

Otra de las características a considerar en esta etapa, es la correspondiente a las iniciativas nacionales y locales por reactivar los servicios fluviales e infraestructura portuaria, destacándose las actividades desarrolladas por los puertos de Barranqueras y Corrientes que continúan en actividad, así como la reestructuración y traslado del puerto de Formosa.



I. LA PLANIFICACIÓN VIAL Y EL TRANSPORTE AUTOMOTOR. Su incidencia en el desarrollo y tráfico ferroviario. 1932-1957

Considerando los aspectos señalados, podemos decir, que hasta 1932, el sistema vial en nuestro país se caracterizaba por la falta de distribución y coordinación de la tarea vial entre las administraciones nacional, provinciales y municipales, a pesar de los intentos tendientes a organizarlo. La escasez de recursos para destinar a obras de vialidad, fue una de las particularidades que caracterizó la labor del **Ministerio de Obras Públicas** entre los años 1898 y 1932; otra, fue la ausencia de organismos administrativos adecuados para el estudio y ejecución de obras, ya que los existentes eran imperfectos y dependientes a su vez de una oficina central. No debemos olvidar además, las deficiencias en la legislación general y especial sobre caminos, y la falta de disposiciones relativas a transportes y comunicaciones.

Con el ferrocarril se dieron todos los elementos que a principios de siglo constituían el mecanismo para que una ciudad o región se comunicara con el resto del país, distribuyera y comercializara su producción. Pero el siglo XX requirió, con la aparición del automotor, la necesidad de vías de comunicación más apropiadas y técnicamente mejor adecuadas.

El desarrollo vial en nuestro país no había seguido una marcha paralela al progreso ferroviario, al cual se le dio preferencia durante los años anteriores. Por otra parte, el destino dado a los fondos recaudados entre 1858 y 1907, no fue la construcción o el mejoramiento de las rutas existentes, sino que los mismos se invirtieron en su mayor parte, en la construcción de puentes y, los recursos disponibles desde 1907 por intermedio de la **Ley N° 5315 (Ley Mitre)** se emplearon preferentemente en la construcción y mantenimiento de los caminos de acceso a las estaciones ferroviarias. Con esos aportes, a los cuales hay que agregar las sumas recaudadas a través de las multas y contravenciones a los **Códigos Rurales**, se atendieron las necesidades más perentorias.

El aumento en el número de automotores, utilizados para el transporte desde las chacras a las estaciones ferroviarias y a los puertos de embarque desde 1920 en adelante, suscitó la imperiosa necesidad de construir rutas. El automóvil, de esta manera, le devolvió al camino la importancia que éste tuviera antes del ferrocarril, pero al mismo tiempo, también creó exigencias de perfeccionamiento técnico en las "viejas huellas", es decir, construcción de calzadas firmes, de transitabilidad continua y, en especial, la necesidad de estructurar y organizar el sistema caminero en el país. Estas vías terrestres de comunicación, en el ámbito del Nordeste Argentino, se componían tal como se detallan en el **Mapa N° 1**.

No obstante el número de vehículos existentes: alrededor de 51.000 unidades en 1920, de las cuales 49.000 eran automotores y unos 2.000 camiones, que se incrementaron a unos 182.000 vehículos en circulación cinco años después en 1925, de los cuales



162.000 correspondían a automotores y 20.000 a camiones, sólo se contaba en el país con escasos 2.000 Km. de rutas pavimentadas. Muchos de estos kilómetros correspondían por otra parte, a pavimentos urbanos y suburbanos de las ciudades de Buenos Aires, La Plata, Córdoba, Rosario y Santa Fe.

Ante esta situación, un intento concreto para lograr la planificación vial, tema tratado ya en el **Congreso de Carreteras** celebrado en Buenos Aires en esos años, fue el proyecto de Ley Nacional de Vialidad elevado al Congreso en septiembre de 1925. El mismo, que proponía la creación de una Dirección Nacional de Vialidad y de un Fondo de Vialidad, no fue sancionado por las Cámaras a pesar de las evidentes mejoras que proponía.

El continuo aumento de unidades automotrices, que alcanzó la cifra de 454.000 unidades en 1930, consistentes en unos 358.000 automóviles y 96.000 camiones, y su desaprovechamiento en el transporte de cargas a larga distancia, hizo sentir con mayor energía la exigencia pública de contar con rutas de tránsito permanente. De esta manera, se incluyeron en los presupuestos de esos años, partidas especiales destinadas al mejoramiento y conservación de las rutas de tierra, así como para la construcción de los primeros tramos de hormigón armado: 157 km. de rutas se construyeron por este medio en 1931 y 176 km. en 1932. Las rutas más importantes habilitadas ese último año fueron: el camino de Pergamino a San Nicolás (74 km. de pavimento), de Bahía Blanca a Puerto Belgrano (26 km. de recorrido) y de Buenos Aires a Cañuelas por Temperley (tramo de 27 km.), entre otros.

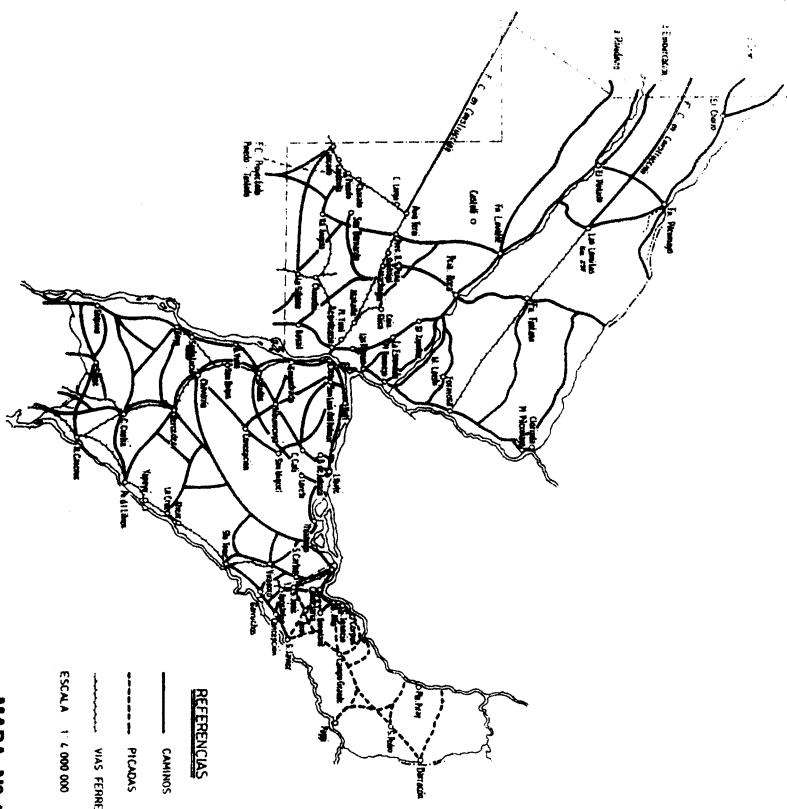
El recurso que posibilitó esta obra fue el impuesto aplicado a la nafta por decreto del 4 de febrero de 1931, consistente en 2 centavos de sobretasa en el precio de venta. 1

Mientras tanto, y viendo la importancia que este procedimiento de recaudación de fondos tendría en la evolución de las construcciones viales, se preparaba un nuevo proyecto de ley, en base a los presentados anteriormente y a la legislación extranjera sobre el tema.

Nació así la **Ley N° 11.658** que, sancionada el 5 de octubre de 1932, fue el punto de partida de la transformación de nuestro tradicional sistema vial de comunicaciones, a través de su aplicación, que comenzó el 1 de enero de 1933.

La **Ley Nacional de Vialidad** estableció un régimen orgánico para la construcción de caminos, que contemplaba tanto la realización de obras como el financiamiento de las mismas. Dispuso la creación de un **sistema Troncal de Rutas** y de una "entidad administrativa nacional y autárquica", encargada de estudiar, proyectar, construir y conservar dicha red: la **Dirección Nacional de Vialidad**.

**LAS REDES VIAL Y FERROVIARIA
EN 1925 -1930**



MAPA No 1



Instituyó además, un plan de **Ayuda Federal** a las provincias y la creación de un **Fondo Nacional de Vialidad**, que se formaría con un impuesto de 5 centavos que se aplicaría a cada litro de nafta vendido, más el 15% sobre el precio de venta por mayor aplicado a los aceites lubricantes, y los aportes anuales de la **Ley N° 5315 (Ley Mitre)** entre otros. La distribución del Fondo para la construcción de rutas nacionales entre la Capital Federal, las Provincias y los Territorios Nacionales, se haría proporcionalmente considerando los siguientes ítems: a) la superficie de cada provincia o territorio, consistente en el 20% de las recaudaciones; b) la población de los mismos, correspondiente a un 40%, y c) el consumo de nafta que cada jurisdicción tuviera, el 40% restante.²

Para el trazado de la **Red Troncal** se tendría especialmente en cuenta, las rutas radiales a los puertos, las rutas de acceso a las estaciones ferroviarias, las que unieran las principales ciudades del país, las que dieran acceso a los países limítrofes y, aquellas que intercomunicaran los principales centros de producción y consumo, coordinando en lo posible los transportes carreteros con los fluviales, marítimos, ferroviarios y aéreos.

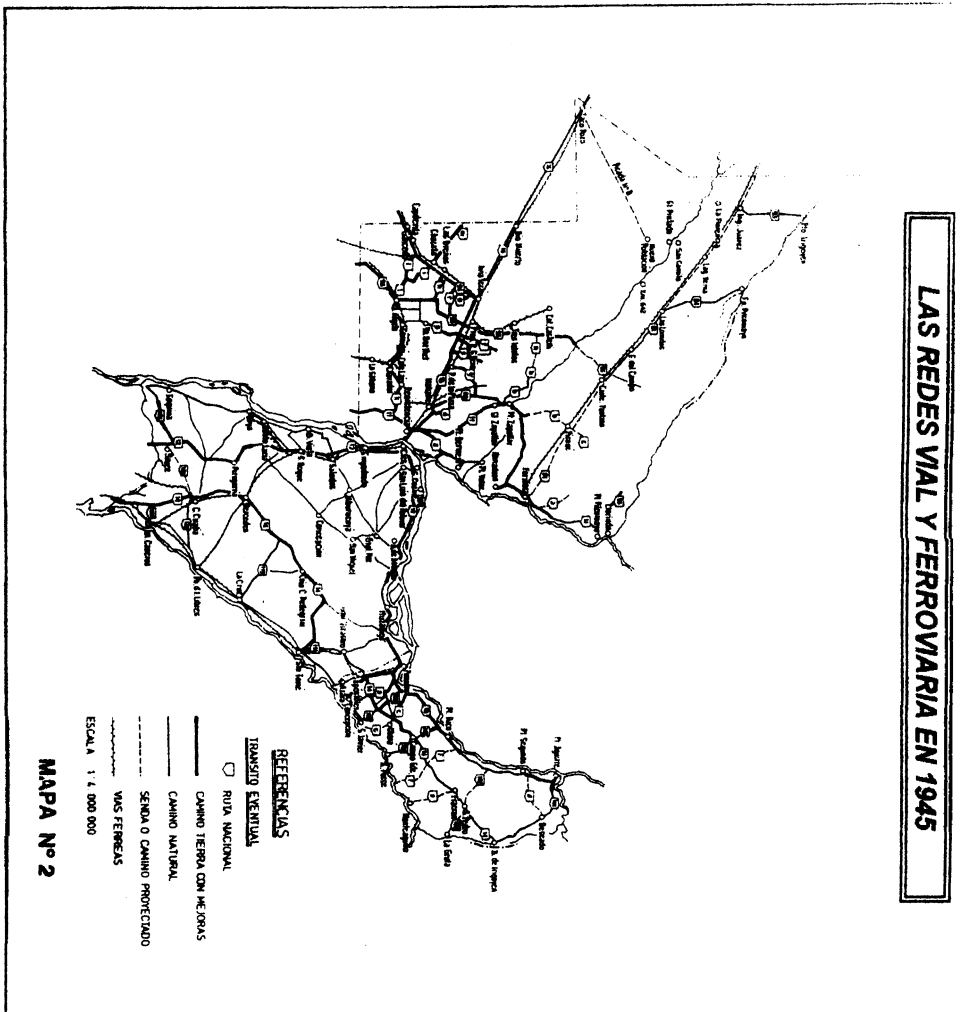
Creada la **Dirección Nacional de Vialidad**, el Poder Ejecutivo procedió a la designación del Presidente y miembros del Directorio, para que, constituidas las autoridades de la repartición, ésta iniciara de inmediato su labor. El **Directorio** fue confirmado en su totalidad por **Decreto del Poder Ejecutivo**, el 12 de agosto de 1933.

La **Ley 11.658** sufrió algunas modificaciones en su articulado durante los años siguientes, como las del 30 de septiembre de 1939 por las cuales pasó a ser la **Ley N° 12.625**, pero sus principios fundamentales se mantuvieron. Además, por **Decreto-ley N° 2.743**, se cambió el nombre de Dirección Nacional de Vialidad por el **Administración General de Vialidad Nacional**. Nuevas modificaciones se realizaron por **Decreto-ley N° 20.957/44**, por **Decreto N° 11.956/46** y otros, referidos más que nada a la creación y aplicación de impuestos y gravámenes para la recaudación de los recursos del **Fondo Nacional de Vialidad** y la estipulación de los planes de desarrollo vial en 5, 12 ó 15 años.

Preparado el plan general de trabajos, se estudió detenidamente, de acuerdo a las necesidades de las distintas regiones del país y a las posibilidades económicas, la elección de las rutas en las que era conveniente la inmediata iniciación de las obras y el tipo de camino que se realizaría en cada una.

Si bien la ejecución de los trabajos comenzó inmediatamente, en el ámbito del nordeste argentino sólo se realizaron las denominadas "**obras básicas**" en los tramos más importantes de las Rutas 11, 12, 14, 16, 105 y 126 y en los caminos de acceso a las estaciones ferroviarias de las principales ciudades y pueblos. Ver **Mapa N° 2**

LAS REDES VIAL Y FERROVIARIA EN 1945





En cuanto a obras de mayor envergadura, cuando en 1933 se implementó el plan vial nacional, se consideró que la vinculación de las redes camineras de nuestro país con las de los países limítrofes, empalmadas a través de las fronteras internacionales, era una de las obras más trascendentales que se podía llevar a cabo. De esta manera, se pensó en unir internacionalmente Argentina con Brasil, mediante un puente, obra con la cual no sólo se reforzarían los lazos de amistad sino que también el comercio entre ambos países adquiriría gran impulso y, al mismo tiempo, se establecería una ruta alternativa de salida de la producción del nordeste por los puertos brasileños del Atlántico.

Los estudios determinaron que el emplazamiento más favorable para dicha obra, por las características del río y el movimiento comercial ya existente, así como el hecho de contar con líneas férreas, era entre las localidades de Paso de los Libres y Uruguayana. El proyecto se concretó a fines de 1936, cuando por Ley se aprobó el convenio celebrado entre Argentina y Brasil dos años antes. Inmediatamente se organizó una comisión mixta de 6 miembros, que tuvo a su cargo la preparación del proyecto. 3

Construido en hormigón armado, el doble puente ferroviario y carretero, tiene un largo de 1.419 m. de estribo a estribo, dividido en 41 tramos que comprenden: un tramo central de 35 m. de luz, 38 tramos laterales de 35 m. cada uno y, dos tramos extremos de 27 m. de largo. El ancho total es de 12,90 m. y está habilitado para el tránsito simultáneo de vehículos automotores, ferrocarril y peatones. El sector ferroviario contiene una dentro de la otra, vías para vagones de trocha media y angosta, que son las que poseen los ferrocarriles argentino y brasileño respectivamente, con un ancho total de 3,85 m. La vía carretera consta de 6,30 m. de ancho, permitiendo el tránsito en ambas direcciones, mientras que las veredas laterales para peatones poseen, 1,20. de ancho la externa y 1,60 m. la interna (entre las vías). 4

La inauguración oficial a cargo de los mandatarios de ambos países, se realizó a principios de 1946, denominándose con el nombre de los gobernantes que dispusieron su construcción: Puente "Presidente Getulio Vargas" el tramo argentino y Puente "Presidente Agustín P. Justo" el tramo brasileño.

A pesar de las tareas emprendidas, los problemas del tránsito por las rutas continuaban presentes, debido en su mayor parte, a que los trabajos realizados consistían solamente en obras básicas y en escasas oportunidades en obras básicas mejoradas (con aplicación de algún elemento compactante), abovedado, afirmado o bien, enripiado. Los escasos kilómetros de pavimento superior o económico construidos en estos años, correspondieron casi siempre a caminos de acceso a las estaciones ferroviarias y puertos, y fueron financiados con los fondos procedentes de la Ley 5315 o bien, con los aportes de la **Ayuda Federal**.

Los dificultades del tránsito se agudizaron cada vez más en la década de 1940 en que el transporte automotor, ómnibus para pasajeros y camiones para cargas, se hizo



más frecuente en el nordeste, exigiendo rutas en buen estado de transitabilidad. De allí la necesidad de obras viales definitivas sobre la red establecida. Los caminos existentes eran en la mayoría de los casos de tierra y obligaban por lo tanto, a continuos trabajos de conservación así como a frecuentes inversiones, que si bien eran imprescindibles para mantener expedito el tránsito, sólo constituían paliativos transitorios y de corta duración.

Una de las primeras rutas en las cuales se consideró estrictamente necesario efectuar obras definitivas, insistiéndose en su pavimentación a partir de 1946, fue la Ruta N° 11 en el Chaco y Formosa. A ella se sumaron un poco más adelante, las Rutas Ns° 16 en el Chaco, 12 y 14 en Corrientes y Misiones. 5

No obstante, a fines de la década de 1950 aún no se habían logrado grandes adelantos en el tema, tal como se observa en las cifras expuestas a continuación. 6

Cuadro N° 1

NORDESTE. Resumen de caminos de la red nacional, por jurisdicción y tipo de calzada, existentes al 31-XII-1957 (en Km.)

JURISD.	CAMINOS CON OBRAS DE CONSERVACION					
	Pav.Sup	Pav.Econ	Calz.Mej	Calz.Nat	Huella	TOTAL
Corrientes	57,40	--	259,50	1.177,00	103,60	1.597,50
Chaco	8,00	--	--	1.340,50	--	1.348,50
Formosa	--	--	--	940,00	2,00	942,00
Misiones	3,40	6,50	400,60	974,60	29,80	1.414,90
NEA	68,80	6,50	660,10	4.432,10	135,40	5.302,90

Respecto de la red existente, a la cual no se le efectuaban obras de conservación, comprendía las siguientes características:

Cuadro N° 1. Continuación

JURISD.	CAMINOS SIN CONSERVAR			TOTAL
	Calz. Nat.	Huella	TOTAL	GENERAL
Corrientes	66,00	68,50	134,50	1.732,00
Chaco	10,00	10,00	20,00	1.368,50
Formosa	--	425,00	425,00	1.367,00
Misiones	17,50	497,00	514,50	1.929,40
NEA	93,50	1.000,50	1.094,00	6.396,90

FUENTE: Anuario Estadístico de la República Argentina. 1979/1980. Buenos Aires, Instituto Nacional de Estadística y Censos, 1980.

Tal como se desprende del cuadro anterior, la labor realizada por la Dirección de Vialidad en el nordeste, consistió en el trazado y apertura de unos 5.166,80 km. de caminos, sobre un total de aproximadamente 6.100,00 km. que contaba la red hacia fines de 1957. De este total, a unos 4.526,40 km. se les habían efectuado como mínimo las obras básicas, es decir, al 74% de la red de ese momento.



Con respecto de los ferrocarriles, con el impulso dado por el Estado a la construcción ferroviaria después de 1925, la red nacional alcanzó una extensión de 32.220 km. a fines de 1931.

Con posterioridad a esta fecha, la situación ferroviaria se complicó debido a la crisis mundial de 1930 primero y a la 2ª Guerra Mundial a partir de 1942. Estos hechos agudizaron las deficiencias del sistema ferroviario y la competencia con el automotor, si bien los ferrocarriles del Estado llevaron a cabo la ejecución de algunos ramales, con el propósito de comunicar las nuevas áreas productivas del país.

Hacia 1946 había en el país once empresas ferroviarias: 7 de ellas eran de capital británico y contaban con una extensión de 24.454 km. de vías; 4 eran de empresas francesas, con 4.640 km. de longitud, lo cual totalizaban 29.094 km. de líneas particulares (69%). Al Estado por su parte, le correspondían 12.942 km. (31%) sobre un total de 42.036 km.

En el Nordeste existían varias líneas que pertenecían tanto a empresas privadas como al Estado. El Territorio Nacional del Chaco contaba con dos trazados ferroviarios. Una empresa privada de capital francés, el **Ferrocarril de la Provincia de Santa Fe** había comunicado el puerto de Barranqueras con la ciudad de Santa Fe en 1907 y con posterioridad extendió sus rieles hacia el oeste y el norte, alcanzando en 1940/41 unos 520 km. de extensión. Los **Ferrocarriles del Estado** por su parte, habían construido la sección norte del **Ferrocarril Central Norte Argentino** que en 1932 había comunicado el puerto de Barranqueras con Metán en Salta, y en 1935/36 realizó la extensión de las líneas mediante ramales que comunicaron los nuevos centros agrícolas, sumando en 1940/41 un total de 650 km. Los **Ferrocarriles del Estado** también instalaron las vías en el Territorio Nacional de Formosa, y con un trazado de 512 km. unían al puerto de Formosa con Embarcación en Salta. En la provincia de Corrientes, fue una empresa británica la que primero tendió los rieles. De esta manera, el **Ferrocarril Argentino del Este** prolongó su línea desde la ciudad de Concordia en Entre Ríos hasta Monte Caseros en Corrientes. Años después esta empresa se denominó **Ferrocarril Nordeste Argentino**, y en el lapso comprendido entre 1890 y 1940/41 tendió unos 1.210 km. de vías. Esta misma empresa fue la encargada de llevar los rieles al Territorio Nacional de Misiones, donde construyó escasos 74 km. de vías. Pero lo más importante fue sin lugar a dudas, la conexión internacional que estableció entre Posadas y la localidad de Encarnación (Paraguay), cruzando el río Paraná mediante la instalación de un ferry-boat. A fines de la década de 1920 los **Ferrocarriles del Estado** realizaron la construcción de un ramal de 70 km., denominado **Ferrocarril del Este** que comunicaba a la ciudad de Curuzú Cuatiá con Entre Ríos. Ver **Mapa N° 3**

De esta manera, la red ferroviaria del nordeste argentino hacia 1940/41 estaba compuesta como se detalla en el cuadro N° 2:



Cuadro Nº 2

FERROCARRILES. Extensión de la red por jurisdicción (en km.)

AÑOS	CORRIENTES		CHACO		FORMOSA	MISIONES	TOTAL NEA
	FC.NEA	FC.E	FC.SF	FC.CN	FC.CN	FC.NEA	
1933	906,70	70,00	367,60	485,00	512,00	74,30	2.415,60
1936	"	"	465,60	650,00	"	"	2.678,60
1938	"	"	490,60	"	"	"	2.703,60
1940	"	"	520,00	"	"	"	2.733,00

FUENTE: Estadística de los Ferrocarriles en Explotación. Años 1933; 1936/37; 1938/39 y 1940/41. Buenos Aires, Ministerio de Obras Públicas de la Nación, Ts. XLII, XLV, XLVII y XLIX.

La importancia que la misma tenía para las poblaciones del nordeste, se detecta en las cifras de su movimiento de pasajeros y cargas.

Cuadro Nº 3

FERROCARRILES. Tráfico de pasajeros por jurisdicción

JURISD.	CORRIENTES		CHACO		FORMOSA	MISIONES
	FC.NEA	FC. E	FC.S.F.	FC.CN	FC.CN	FC.NEA
AÑOS						
1933	107.787	3.349	34.698	151.055	40.679	10.598
1936/37	195.221	7.586	44.237	240.546	69.324	12.764
1938/39	221.967	14.061	53.061	183.948	65.314	17.493
1940/41	210.936	17.521	55.525	231.350	58.804	18.419

FUENTES: Idem Cuadro Nº 2

Cuadro Nº 3. Continuación

FERROCARRILES. Tráfico de cargas por jurisdicción (en tn.)

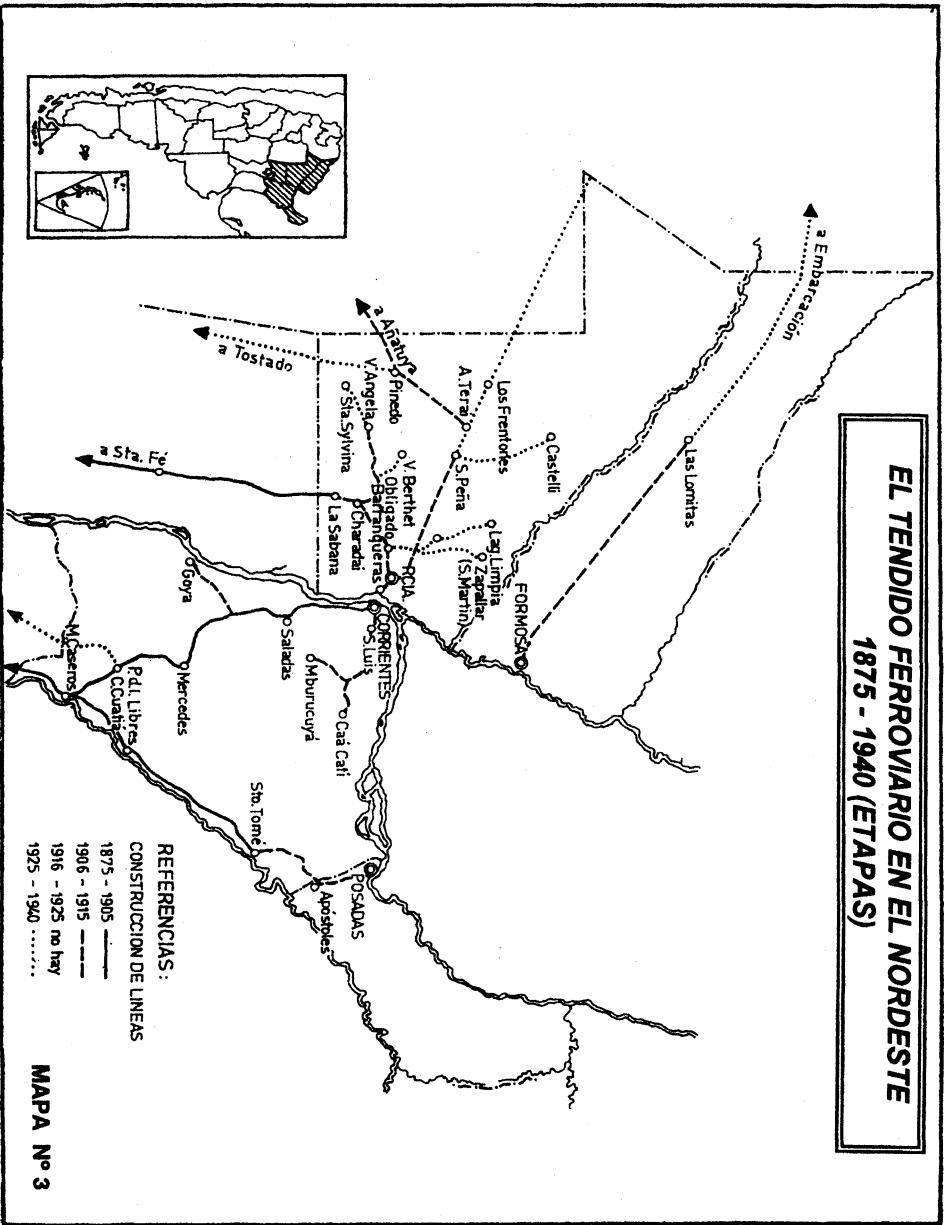
JURISD.	CORRIENTES		CHACO		FORMOSA	MISIONES
	FC.NEA	FE. E	FC.S.F.	F.C.CN	F.C.CN	F.C.NEA
AÑOS						
1933	132.042	10.885	241.395	384.336	131.221	59.547
1936/37	222.347	16.833	267.713	428.206	145.000	79.704
1938/39	262.497	25.009	355.800	306.226	146.660	77.263
1940/41	248.351	23.799	230.839	303.898	91.746	63.804

FUENTES: Idem Cuadro Nº 2

Estas líneas férreas, a partir del 1 de enero de 1949 tuvieron nueva denominación como consecuencia de la adquisición de las compañías privadas por el Estado el año anterior. El Ferrocarril de la Provincia de Santa Fe pasó a integrar la línea del Ferrocarril Nacional General Belgrano, que también incluía el trazado del Ferrocarril Central Norte Argentino y el Ferrocarril Nordeste Argentino se denominó Ferrocarril Nacional General Urquiza. 7

Luego de la nacionalización, las deficiencias sentidas anteriormente en los ferrocarriles particulares, se extendió a la red nacional, fallas que se agudizaron con posterioridad a 1950, tal como lo indican las cifras correspondientes al tráfico de cargas y de pasajeros a nivel nacional.

EL TENDIDO FERROVIARIO EN EL NORDESTE 1875 - 1940 (ETAPAS)



REFERENCIAS:
 CONSTRUCCION DE LINEAS
 1875 - 1905 —————
 1906 - 1915 - - - - -
 1916 - 1925 no hay
 1925 - 1940 - . - . - .

MAPA Nº 3



I.1. El ferrocarril y la competencia con el automotor

Hacia 1930 el ferrocarril poseía las características propias de las grandes empresas y había absorbido prácticamente en su totalidad el tráfico de pasajeros y cargas. Sin embargo, ya no respondía a las exigencias económicas del país a fines de los años '30. Las nuevas particularidades económicas, la extensión de los cultivos y la diversificación industrial, requerían un sistema de transportes con mayor agilidad que la presentada por el ferrocarril, que debía moverse dentro de la rigidez que le imponía su estructura técnica, frente al camión, que podía efectuar un servicio de "puerta a puerta". Es decir que el éxito de su antigua organización dependía de los grandes volúmenes, y la consecuencia inmediata de la diversificación era, por el contrario, la de ofrecer volúmenes más reducidos. 8

El problema ferroviario empezó a preocupar a las empresas a partir de 1930 en nuestro país, si bien unos 20 años antes, el camión se había lanzado a la conquista de nuestros campos, en un esfuerzo por neutralizar las deficiencias de la red ferroviaria. Es decir, que este proceso se inició cuando el automotor dejó de funcionar como servicio de acceso a las estaciones ferroviarias y comenzó a recorrer distancias más o menos largas, disputándole al ferrocarril el tráfico que antes le fuera exclusivo. Esta situación se vio favorecida además, por la extensión y mejoramiento continuos de la red vial en el país después de 1930. 9

Por otra parte, concurrió a perturbar aún más la situación ferroviaria el desarrollo de industria automotriz, que fue paralelo al incremento de la red vial y a la creación de los servicios regulares de pasajeros entre las ciudades.

El hecho que los ferrocarriles a su vez, no emprendieran reformas fundamentales en sus redes y equipamiento durante estos años, a excepción de los del Estado que además fueron realizados con el propósito de competir con las compañías privadas, perjudicaron seriamente su causa.

A raíz de ello, las empresas realizaron estudios y gestiones en varias oportunidades sobre la necesidad de contemplar y analizar los requerimientos de los transportes en conjunto, coordinando los servicios y regulando las tarifas, de tal manera que no se convirtieran en excluyentes sino en complementarios.

Inmediatamente y a los efectos de coordinar los servicios, tal como lo pedían las empresas ferroviarias, en diciembre de 1936 se sancionó la **Ley de Coordinación de Transportes**, pero como nunca fue aplicada en todo su rigor, la competencia continuó intensificándose, debido especialmente al incremento del número de unidades en circulación y de la pavimentación de rutas, proceso que se inició en 1932 y continuó durante los años siguientes, tal como puede observarse en el cuadro a continuación. 10



Cuadro N° 4

ARGENTINA. Extensión de la red vial y número de automotores en circulación

AÑOS	EXT. RUTAS CONSERV.		HUELLAS	TOTAL	VEHIC. EN CIRCULACION	
	Pav. Sup	Mejoras			Automóv.	Cam. y Transp.P.
1932	2.187		19.670	21.857	286.710	85.167
1935	1.078	s/d	s/d	s/d	208.000	80.000
1940	4.191	6.817	44.033	55.041	310.875	116.875
1945	6.232	6.127	40.233	52.592	320.886	138.757
1950	6.934	7.252	36.969	51.848	318.124	239.346
1955	8.813	7.970	34.816	51.998	336.228	265.453
1957	9.378	8.338	33.137	50.853	359.652	322.660
1960	10.869	8.135	31.194	50.198	473.517	392.019

FUENTE: Anuario Estadístico de la República Argentina. 1975. Buenos Aires, Instituto Nacional de Estadística y Censos. 1975. *Ibidem*. 1979/80. Op. cit.

A las razones de competencia con el tráfico automotor se sumaron nuevas dificultades, tales como fueron las deficiencias ocasionadas por la escasez y deterioro del material rodante ferroviario, la reducción de los servicios, la lentitud en el transporte de cargas, entre otras. Por otra parte, como no se construyeron nuevas líneas, sino que por el contrario, las empresas clausuraron los ramales que consideraron improductivos, redujeron el número de trenes en circulación, no incrementaron el material rodante ni lo modernizaron, los inconvenientes fueron cada vez mayores.

Estos hechos fueron los que determinaron en gran medida, que la participación del ferrocarril en el transporte nacional de cargas disminuyera continuamente en beneficio del automotor, tal como se expone a continuación:

Cuadro N° 5

ARGENTINA. Transporte nacional de cargas por servicio (en miles de Tn)

AÑOS	TERRESTRE		POR AGUA		AEREO	OTROS	TOTALES
	Automot	Ferroc.	Fluvial	Marít			
1950	147.823	32.849	7.257		s/d	69	187.998
1955	179.164	28.712	13.904		s/d	218	221.998
1960	186.310	26.162	13.089	6.907	15.543	1.494	249.505

FUENTE: Relevamiento Estadístico de la Economía Argentina. 1900/1980. Buenos Aires.

De los valores expuestos en el cuadro anterior podemos deducir que, el ferrocarril fue perdiendo posición en la participación del transporte nacional de cargas en favor del automotor y también del tráfico fluvial, que durante los últimos años de 1950 y en la década de 1960 tuvo un ligero incremento. De allí, que del total del tráfico de cargas del país, en el año 1950 el ferrocarril participara con el 17,5%, en el año 1955, con el 13,0%, valor que continuó descendiendo y en 1960 cubrió solamente un escaso 10,5%, mientras que el automotor acaparaba el 80% de ese mismo tráfico.



II. EL PREDOMINIO DE LA RED VIAL Y LA DECLINACION DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS. 1958-1980

La importancia del camino se hizo cada vez más notoria a partir de 1958/60, avanzando en forma relativamente uniforme con el incremento de automotores en circulación y la pavimentación de rutas en el país.

* En primer lugar, desde 1958 la Argentina desarrolló su industria automotriz, facilitándose la adquisición de un gran número de vehículos. El parque automotor nacional pasó de unas 700.000 unidades en 1958 a unas 865.000 en 1960, se elevó a 2.300.000 en 1970 y superó los 4.200.000 vehículos en 1980.

Este hecho exigió a su vez mayores requerimientos técnicos en la construcción de rutas, intensificándose los pedidos de pavimentación de aquellas que constituían la **Red Troncal Nacional**, para asegurar el tráfico permanente del transporte automotor.

* En segundo lugar, y asociado al anterior, la pavimentación de las rutas de la Red Troncal adquirió gran impulso entre los años 1958/60, 1965/70 y, fundamentalmente, entre 1975/80, pasando de 9.300 km. en 1958, a 14.700 km. en 1965, 19.300 en 1970 y 24.000 km. en 1975. Debido al traspaso de alrededor de 10.000 km. de rutas nacionales a las Direcciones de Vialidad Provincial en 1978, la Red Nacional pavimentada totalizó 24.800 km. en 1980.

* En tercer lugar, los factores que aseguraron la permanencia de esta situación, fueron la decadencia de los servicios ferroviarios y fluviales, así como las políticas que se aplicaron en torno al manejo y funcionamiento de dichos sistemas.

* Con respecto del primero, vimos que el proceso comenzó en la década de 1930, continuó durante los años de 1940, se acentuó hacia 1950 y se volvió crítico con posterioridad a 1960.

Pero los mencionados no fueron los únicos factores que intervinieron para generar esta situación. A las deficiencias cada vez mayores en los servicios prestados por el ferrocarril y ocasionados a su vez por la escasez de material rodante y la obsolescencia del equipamiento, también debemos agregar la reducción de la red por el cierre de ramales, levantamiento de vías, clausura de estaciones, cierre de talleres, etc..

La extensión de la red se redujo así, de 43.953 km. en 1960, a 39.905 km. en 1970 y a escasos 34.011 km. en 1980.

Todas estas causas fueron las que determinaron una participación cada vez menor del ferrocarril en el sistema nacional de transportes de carga, y su empleo quedó relegado para los servicios de cargas pesadas o voluminosas, de bajo valor específico y su traslado a grandes distancias.



II.1. La obra vial en la Red Troncal Nacional de caminos

La labor desarrollada por la Dirección Nacional de Vialidad entre 1933 y 1957 alcanzó la construcción de 3.663 km. de caminos con "calzada superior" (pavimentados) y unos 17.700 km. de calzada mejorada, según consta en el Cuadro N° 1, de los cuales sólo a una parte de ellos se les efectuaban obras de conservación.

El 16 de enero de 1958, por Decreto-ley N° 505 se dictó una nueva Ley de Vialidad que actualizaba la Ley N° 12.652 del 30 de septiembre de 1939. La modificación más importante correspondía a la forma de aplicación de los gravámenes a los combustibles para la obtención de recursos.

En 1960, por Ley N° 15.274 se extendieron los impuestos, gravando cubiertas y automotores y reglamentando su distribución; al mismo tiempo, se hicieron cálculos y se inició el estudio de un plan de obras de 10 años (1960/69). El mismo contemplaba nuevas construcciones, pero de modo primordial, las reconstrucciones, refuerzos y ensanches de gran parte de los pavimentos de la red nacional que estaban destruidos o en vías de destrucción, ya sea por su antigüedad o por debilidad en el diseño. Se tendría también en cuenta para estas iniciativas, la intensidad del tránsito y su relación con el aumento creciente del peso de los vehículos y de su capacidad de carga. 11

Pero al año siguiente por Decreto N° 10.670 se modificaron las disposiciones anteriores y se redujeron los recursos. No obstante estos recortes en los fondos, la red pavimentada continuó incrementándose si bien la conservación de la misma disminuyó, tal como se apunta a continuación.

Cuadro N° 6

RED NACIONAL. Longitud de caminos conservados entre 1957 y 1965, según tipo de calzada (en km.)

AÑOS	Pav.Sup	Pav.Económ.	Calz.Mej.	Calz.Nat.	Huellas	TOTAL
1957	2.896	6.392	8.338	25.297	7.840	50.763
1960	4.171	6.698	8.135	22.406	8.788	50.198
1965	6.169	8.571	8.800	17.300	3.300	44.140

FUENTES: Anuario Estadístico de la República Argentina. 1978. Buenos Aires, Instituto Nacional de Estadística y Censos, 1979. *Ibidem*. Año 1979/80. Op. cit.

Durante 1966 y 1967, los estudios de trazados efectuados correspondieron a la rectificación y ampliación de rutas troncales y a la apertura de nuevos tramos que "reemplazaban a antiguos caminos con trazados defectuosos y anchos insuficientes." 12

Un amplio programa de construcciones viales se anunció en 1968, entre los cuales se incluían la pavimentación de las Rutas Ns° 12 y 14 en las provincias de Corrientes y Misiones; 81 y 86 en Formosa; 90, 94 y 95 en el Chaco. Además y, sin restar



importancia a estas obras, la de mayor trascendencia para el nordeste fue obviamente la decisión de ejecutar un puente interprovincial sobre el río Paraná entre Chaco y Corrientes.

Con las medidas mencionadas, se dotaría al país con una red caminera adecuada a las necesidades impuestas por el transporte automotor de cargas, cuya participación en el sistema terrestre nacional había crecido considerablemente entre 1960 y 1968. Para esta última fecha, la red vial nacional, excluyendo los accesos, contaba con 45.800 km. de extensión, y el número de camiones había ascendido de 377.722 en 1960 a unas 6750.000 unidades en 1968.

Se iniciaron entonces, la elaboración de planes de corto, mediano y largo plazo a los efectos de cubrir el déficit de carreteras de tránsito permanente mediante el ensanche y reconstrucción de pavimentos existentes, así como la construcción de obras básicas y calzadas mejoradas en las rutas nacionales.

En lo que respecta al financiamiento de las mismas y, ante la necesidad de contar con recursos adicionales, se concretaron préstamos con el **Banco Interamericano de Desarrollo (B.I.D.)** y el **Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (B.I.R.F.)** 13

De esta manera, entre los años 1970 y 1975 se llevaron a cabo las obras previstas: unos 4.500 km. de pavimentos superior y económico. Con posterioridad a 1976 y, debido a la "anarquía existente en la distribución de los trabajos", ya que las obras o caminos que originariamente estaban bajo jurisdicción provincial fueron asumidos por **Vialidad Nacional** y viceversa, se realizaron estudios que culminaron con la reestructuración de la **Red Troncal Nacional** y "la asignación ordenada de obras de interés local a las provincias." Este redimensionamiento de la red se ejecutó por **Decreto-ley N° 1595**, del año 1979 y por el mismo, unos 10.000 km. de caminos de la red nacional, pasaron a integrar las redes provinciales. 14

La red nacional por lo tanto, entre los años 1970 y 1980 evolucionó tal como se expone a continuación:

Cuadro N° 7

RED NACIONAL. Longitud de caminos conservados entre 1970 y 1980, según tipo de calzada (en km.)

AÑOS	Pav.Sup.	Pav.Económ	Calz.Mej.	Calz.Nat.	Huellas	TOTAL
1970	7.340	11.962	7.700	14.400	2.798	44.200
1975	9.625	14.464	7.600	11.900	2.311	45.900
1980	11.951	12.846	5.100	6.600	1.245	37.742

FUENTES: Anuario Estadístico de la República Argentina, 1979/1980. Op. cit. Ibidem, 1981/1982. Buenos Aires, Instituto Nacional de Estadística y Censos, 1984.



II.2. La obra vial en el nordeste

Con las medidas implementadas por la **Dirección Nacional de Vialidad** a partir de 1958/60, las provincias del nordeste se vieron beneficiadas pues comenzó la pavimentación de las principales rutas de la **Red Troncal**, cuyos tramos más importantes se llevaron a cabo entre 1965 y 1975.

Por otra parte y por intermedio de la Coparticipación Federal, también se desarrollaron las rutas esenciales de las redes primarias provinciales. Otra característica de estos años es la organización de las **Direcciones Provinciales de Vialidad** en Chaco, Formosa y Misiones entre 1957 y 1959, cuya tarea primordial consistió en el trazado y construcción de sus respectivas redes locales de caminos.

II.2.a. La Dirección Provincial de Vialidad en Corrientes

La provincia de Corrientes, en el año 1933 y por intermedio de la **Ley N° 612** había creado la **Dirección Provincial de Vialidad** y organizado su red local, que comprendía alrededor de 5.200 km. de rutas que fueron numeradas de 1 a 41. Pero de ese total, las más importantes y sobre las cuales se proyectó en la década de 1950 la ejecución de obras básicas, mejorado y pavimento asfáltico fueron las siguientes:

***Ruta N° 27**, del Paraná o **Pedro Ferré**, cuyo trazado iba de Empalme Ruta N° 12, en la localidad de Saladas a Bella Vista, Goya, Esquina y Paso Telégrafo sobre el río Guayquiraró, en el límite con Entre Ríos (268 km. de extensión)

***Ruta N° 40**, del Uruguay o **Libertador General San Martín**, se extendía desde el límite con Misiones a Garruchos, Santo Tomé, La Cruz y Yapeyú (221 km.)

***Ruta N° 23**: desde el Empalme **Ruta N° 27** a la altura de la población de Santa Lucía a Mercedes, Paso de los Libres (220 km.).

* **Ruta N° 5**: de la ciudad de Corrientes a San Luis del Palmar y General Paz (129 km.)

***Ruta N° 6**: desde el Empalme con la Ruta N° 5 a Mburucuyá y Concepción (140 k.)

***Ruta N° 13**: de la localidad de Saladas a Mburucuyá, General Paz e Itá Ibaté (176 km.)

***Ruta N° 25**: desde el Empalme con la Ruta N° 27 en la población de Malvinas a Curuzú Cuatiá y Monte Caseros (205 km.)

Estos trayectos sumaban un total de 1.575 km de rutas y, se proyectaba que en la mayor parte de ellos, las obras se construirían progresivamente. 15



Algunos tramos de estas rutas ya se encontraban en ejecución, tales como los de Saladas a Bella Vista (consistentes en 48 km. de pavimento asfáltico); de Bella Vista a Santa Lucía (55 km. de obras básicas y pavimento asfáltico) y de Santa Lucía a Goya (15 km. de pavimento), todos sobre la Ruta N° 27. Ver Mapa N° 3

Sobre la Ruta N° 40 se construían 140 km. de obras básicas y enripiado entre las localidades de Yapeyú y Santo Tomé.

El tramo entre Corrientes y San Luis del Palmar, Ruta N° 5 se realizaban 22 km. de obras básicas y pavimento. Al mismo tiempo, en algunas de las otras rutas provinciales se ejecutaban solamente obras básicas. 16

Desde esta fecha en adelante, la pavimentación de las rutas provinciales correntinas fue un hecho continuo hasta nuestros días.

II.2.b. La Dirección de Vialidad Provincial en el Chaco.

En el Chaco se implementó dicho organismo por **Ley N° 93**, del 11 de noviembre de 1954, dependiendo del Ministerio de Economía. Dos años después, por **Decreto-ley N° 2794**, del 23 de julio de 1956 se le concedió autarquía a esta repartición, reglamentando sus funciones por intermedio del **Decreto -ley N° 4883/56**. Una vez organizado su **Directorio**, el 1 de enero de 1957 comenzó a funcionar. 17

Inmediatamente se estudió a la provincia en sus aspectos geográficos, distribución de sus centros de población, áreas de producción agrícola y forestal, con relación a los núcleos industriales, y el trazado de la red de caminos nacionales, adoptándose como primera fase de un plan de obras, un sistema de 10 rutas principales establecidas de la siguiente manera:

*Ruta N° 1: de la ciudad de Resistencia a Margarita Belén, La Leonesa y General Vedia (90 km. de recorrido)

*Ruta N° 2: desde la localidad de Puerto Bermejo a Puerto Vélaz, Puerto Zapallar y General San Martín (127 km.)

*Ruta N° 3: desde el Empalme con la Ruta Nacional N° 90 a Presidencia Roca, Pampa del Indio y Fortín Lavalle (165 km.)

*Ruta N° 4: desde el río Bermejo a Pampa del Indio, Quitilipi, Villa Berthet y Samuhú (195 km.)

*Ruta N° 5: de la población de Fortín Lavalle a Castelli, Pampa del Infierno, General Pinedo. Hermoso Campo y paralelo 28° (límite con la provincia de Santa Fe - 320 km.)



*Ruta N° 6: de la localidad de Villa Berthet a San Bernardo, Las Breñas y límite con Santiago del Estero (179 km.)

*Ruta N° 7: de General San Martín a Colonias Unidas, Presidencia de la Plaza, Charadai y paralelo 28° (límite con Santa Fe - 200 km.)

*Ruta N° 8: desde el Empalme con la Ruta Provincial N° 6 a la altura de San Bernardo a Colonia Juan J. Paso, Villa Angela y paralelo 28° (límite con Santa Fe - 120 km.)

*Ruta N° 9: de Colonia Castelli a Tres Isletas, Ruta Nacional N° 95, Las Garcitas, Colonias Unidas y Makallé (200 km.)

*Ruta N° 10: desde Pampa Bandera a Machagai y Horquilla (179 km.)

Estos trazados, que representaban un total de 1.759 km. de rutas, de 12,70 m. de ancho, formarían "**una red de circunvalación**" con las rutas nacionales.

Esta planificación también hacía hincapié en la necesidad de obras viales definitivas sobre la red existente, así como el inicio inmediato de obras básicas sobre sus caminos. Simultáneamente y como complemento necesario, se estudió la prosecución de obras sobre los caminos vecinales cuyos trabajos fueron confiados a los **Consortios Camineros** existentes en la provincia. 18

Los primeros trabajos ejecutados consistieron en la realización de obras básicas en los caminos de Colonia Castelli a El Pintado (Ruta N° 9), de Charadai al Paralelo 28° (Ruta N° 7), de Quitilipi a Villa Berthet y Samuhú (Ruta N° 4), de Puerto Bermejo a San Martín (Ruta N° 2), de Castelli a Pampa del Infierno, Pinedo, Chorotis y Paralelo 28° (Ruta N° 5) y, la construcción del Puente **San Fernando** sobre el río Negro en Resistencia. 19

Más adelante, el 31 de octubre de 1958, por **Ley N° 175** se creó el **Fondo de Pavimentación** cuyos recursos se utilizarían exclusivamente para ese fin. Con las recaudaciones efectuadas se iniciaron las obras de pavimentación, en 1962 las mismas alcanzaban 150 km. construidos, a los cuales se sumaban unos 560 km. en construcción. Se contaba además con alrededor de 600 km. de caminos secundarios conservados por los **Consortios Camineros** de la provincia y unos 3.000 km. de caminos vecinales. 20

II.2.c. La Dirección Provincial de Vialidad en Formosa

En lo que respecta a Formosa, a partir de junio de 1955 el Territorio fue elevado al rango de Provincia e, inmediatamente, el Gobierno Provisional se dedicó al estudio y presupuesto de obras viales. No obstante, en 1958 aún no se había alcanzado un nivel



satisfactorio en la ejecución de obras públicas, tal como lo anunció el Sr. Gobernador en su Mensaje del mismo año. 21

De allí que, una de las primeras medidas que el gobierno constitucional tomara, fuera precisamente la creación de la **Dirección Provincial de Vialidad**, llevada a cabo por la **Ley N° 17/58**, por la cual Formosa se acogía a los beneficios de la **Coparticipación Federal** para el desarrollo de la red vial provincial.

Una vez designado el **Directorio Provisorio**, se implementó un plan de trabajos consistentes en la ejecución de obras en 14 caminos, cuyos recorridos eran:

***Ruta N° 1**: desde paraje La Marcela a Km. 213 (44 km.)

***Ruta N° 2**: de Puerto Vélaz a Villa Escolar (10 km.)

***Ruta N° 3**: Isla Payaguá a Empalme Ruta Nacional N° 11 (35 km.)

***Ruta N° 4**: desde la población La Esperanza a El Olvido (7 km.)

***Ruta N° 5**: de Capilla San Antonio a El Pucú (7 km.)

***Ruta N° 6**: desde Empalme Ruta Nacional N° 11 a la localidad de Mariano Boedo (30 km)

***Ruta N° 7**: de Empalme Ruta Nacional N° 11 a Tres Marías (17 km.)

***Ruta N° 8**: de Puesto Pilagá a Río Pilagá (7 km.)

***Ruta N° 9**: desde la localidad de Palo Santo al Estero Patiño (30 km.)

***Ruta N° 10**: desde el pueblo de Comandante Fontana a Fortín Leyes (86 km.)

***Ruta N° 11**: desde la población de Ibarreta a al de Teniente Perin (18 km.)

***Ruta N° 12**: desde Estanislao del Campo a San Martín 2 (21 km.)

***Ruta N° 13**: desde Las Lomitas a Posta Sargento Cabral (42 km.)

***Ruta N° 14**: de El Paraíso a Empalme Ruta Nacional N° 11 (15 km.)

Estos trazados totalizaban alrededor de 290,50 km. de rutas, a las cuales se sumaron en 1959 los trazados entre las poblaciones de Comandante Fontana a Rincón Florido, y el puente sobre el río Salado (20,5 km.); de Laguna Yema al Teuquito (30 km.); de



Ingeniero Juárez a El Chorro y de Las Lomitas a Pagés, que representaban unos 156 km. más de extensión.

La mayoría de estos caminos eran de fomento agrícola y conectaban a las poblaciones con los centros de consumo y difusión. Las tareas realizadas en ellos fueron obras básicas, con calzadas de 7,00 m. de ancho destinados a dar salida a la producción de las zonas agrícolas y forestales. Se trabajó generalmente, en conjunto con los **Consortios Camineros** creados al efecto.

De esta manera, durante los años 1958/62 se ejecutaron los primeros tramos camineros que sumaron 446,40 km. construidos, estaban además en construcción 8 tramos más, a los cuales hay que añadir 14 tramos planificados y en estudio, 11 puentes y 4 pistas de aterrizaje, con los cuales la red vial formoseña ascendió a un total de 1.020 km. de caminos. 22

II.2.d. La Dirección Provincial de Vialidad en Misiones

Ante la escasez de vías de comunicación terrestre en Misiones, por **Decreto-ley N° 2650** de 1958, se creó la **Dirección General de Vialidad**. Este organismo, que había comenzado como **Consejo Vial** en 1955, se transformó en **Dirección General de Vialidad** en 1956 por **Decreto N° 77** y adquirió autarquía en 1958.

Constituido el **Directorio** en enero de 1959, se puso en vigencia el nuevo organismo, que tenía como propósitos fundamentales, el estudio, construcción, reconstrucción y mantenimiento de la red vial de jurisdicción provincial, que se extendía sobre 1.898 km. de caminos. También debía colaborar, mediante asistencia técnica y económica, en el desarrollo de la red vecinal, que contaba con unos 8.850 km. 23

El principal problema encarado por esta Dirección fue el de planificar la red vial, teniendo en cuenta factores de orden técnico y el conocimiento del medio donde se proyectaba dicha red. Conjugando estos aspectos y, teniendo en cuenta la red nacional y los centros de población, se elaboró un sistema consistente en 12 rutas principales, con una longitud total de 1.200 km., tal como se detalla a continuación:

***Ruta N° 1:** de la ciudad de Posadas a San José y Apóstoles (65 km.)

***Ruta N° 2:** desde Apóstoles a Concepción de la Sierra, El Soberbio, La Gruta y Bernardo de Irigoyen (225 km. aproximadamente)

***Ruta N° 4:** de Santa Ana a Leandro N. Alem y San Javier (90 km.)

***Ruta N° 5:** de Oberá a Empalme Ruta N°2, sobre el río Uruguay (60 km.)



*Ruta N° 6: de Oberá a Ruta N° 2 Emp. Paraná (45 km)

*Ruta N° 8: desde la población de Cufá Pirú a Aristóbulo del Valle y Empalme Ruta N° 2 (95 km.)

* Ruta N° 9: de Puerto Rico a Dos de Mayo y El Soberbio (100 km.)

*Ruta N° 16: desde Montecarlo a La Gruta (80 km.)

*Ruta N° 17: de Eldorado a Bernardo de Irigoyen (135 km.)

*Ruta N° 18: desde Puerto Delicia a Empalme Ruta N° 17 (110 km.)

*Ruta N° 19: de Puerto Esperanza a Empalme Ruta Nacional N° 105 (70 km.)

Uno de las mayores dificultades que enfrentaba la provincia en 1960 era la falta de caminos pavimentados, que si bien era una constante en todo el nordeste, en Misiones se agravaba debido al clima más húmedo y lluvioso y a las características topográficas del terreno.

Por esta razón es que inmediatamente se planificó la ejecución de 376 km. de calzadas pavimentadas, que comprendían los tramos de Posadas a San José y Arroyo Chimiray sobre la Ruta N° 1 (79,50 km.); de Santa Ana a Alem y San Javier sobre la Ruta N° 4 (78 km.) y de Eldorado a Bernardo de Irigoyen de la Ruta N° 17 (120 km.), que se esperaban concluir para 1964/65. Al mismo tiempo, se ejecutaban obras básicas sobre la red secundaria, que contaba con 632 km. y la vecinal, que sumaba unos 1.200 km. más de caminos. 25

II.3. La acción conjunta de las Direcciones de Vialidad y la pavimentación de rutas en el nordeste

A principios de la década de 1950 se intensificaron los pedidos de pavimentación de las principales rutas de la **Red Troncal Nacional**, en las jurisdicciones correspondientes al nordeste argentino. Debemos recordar que en esta fecha, la extensión de caminos que componían la **Red Troncal** en estas provincias, totalizaban alrededor de 6.100 km. de los cuales unos 1.800 km. correspondían a Corrientes, 1.400 km. al Chaco, 1.600 km. a Formosa y unos 1.300 a Misiones. 26

Los reclamos recién comenzaron a concretarse a partir de 1958/60 en que se habilitaron los primeros tramos realizados en la **Red Nacional** y a través de la **Coparticipación Federal** en las provincias de Corrientes y Misiones. Al mismo tiempo, se proyectaron y licitaron las primeras secciones en Chaco y *Formosa*.

A fines de 1960 por lo tanto, se inauguraron finalmente los siguientes recorridos:



* Ruta Nacional N° 12: de la ciudad de Corrientes a la población de Ramada Paso: 50,70 km.

* Ruta Provincial N° 23: desde el acceso de Paso de los Libres al Empalme con la Ruta Nacional N° 127: 7,20 km.

* Ruta Nacional N° 12: desde el Arroyo Itaembé (límite interprovincial entre Corrientes y Misiones) a la ciudad de Posadas y al Arroyo Zaimán: 19,80 km.

Al mismo tiempo, se encontraban en construcción y próximos a habilitarse los siguientes itinerarios:

* Ruta Nacional N° 12. Corrientes. Desde Ramada Paso a Itatí (20,673 km.)

* Ruta Nacional N° 12. Corrientes. De Corrientes a Empedrado (66,093 km.)

* Ruta Nacional N° 16. Chaco. De Resistencia al Arroyo Saladillo (52,00 km.)

* Ruta Nacional N° 16. Chaco. Desde el Río Paraná a Empalme con Rutas Nacional N° 11 (15 km.)

* Ruta Nacional N° 16. Chaco. De Quitilipi a Presidencia Roque Sáenz Peña (30,800 km.)

* Ruta Nacional N° 95. Chaco. Desde Sáenz Peña a Villa Angela (92,600 km.)

En la provincia de Corrientes se inauguraron además en estos años, algunas secciones de la red provincial, realizados a través de la **Ayuda Federal o Coparticipación Federal**, correspondientes a la Ruta N° 5, entre Corrientes y San Luis del Palmar (22 km.). Se encontraban en pavimentación, al mismo tiempo, los siguientes tramos de la Ruta N° 27 entre Saladas y Bella Vista (48,00 km.), entre Bella Vista y Santa Lucía (55,00 km.) y entre Santa Lucía y Goya (25,00 km.).

De acuerdo con estos valores, la red vial en el nordeste para 1960 se componía tal como se puede observar en el Mapa N° 4 y se precisa en el cuadro siguiente.

Cuadro N° 8

NORDESTE. Extensión de la red vial en 1960, según jurisdicción y tipo de calzada (en km.)

JURISD.	RED TRONCAL NACIONAL			RED PROVINCIAL PRIMARIA		
	Pavim.	Tierra	Total	Pavim.	Tierra	Total
Corrientes	57,00	1.745,00	1.802,00	22,00	1.748,00	1.770,00
Chaco	----	1.351,00	1.351,00	----	1.759,00	1.759,00
Formosa	----	1.652,00	1.652,00	----	1.021,00	1.021,00
Misiones	19,80	1.260,20	1.280,00	----	1.200,00	1.200,00
NEA	76,80	6.008,20	6.085,00	22,00	5.728,00	5.750,00

FUENTE: Elaborado en base a datos proporcionados por las Seccionales de Vialidad Nacional y Provincial de cada jurisdicción.

Durante los años siguientes, entre 1960 y 1965, las obras de pavimentación se incrementaron, aunque sostuvieron un ritmo lento, habilitándose los siguientes tramos de la **Red Troncal Nacional**. Ver Mapa N° 4



- *Ruta N° 12. Corrientes - Empedrado - Saladas 90,760 km.
- *Ruta N° 12. A° Zaimán - San Ignacio 55,700 "
- *Ruta N° 11. Resistencia- A° Saladillo-Paralelo 28° 74,300 "
- *Ruta N° 16. Quitilipi - Sáenz Peña 30,800 "
- *Ruta N° 94. Charata a Pinedo 15,400 "
- *Ruta N° 95. Sáenz Peña -La Tigra -Villa Angela 92,600 "

Con estas obras los valores pavimentados de la **Red Nacional**, se incrementaron a cerca de 400 km. Al mismo tiempo, se inauguraron algunos tramos de las **Redes Provinciales**. Ver Mapa N° 4

- *Ruta N° 27. Corrientes: Goya - Santa Lucía 25,00 km.
- *Ruta N° 1. Misiones: Posadas - San José 38,55 "
- *Ruta N° 4. Misiones: Santa Ana - L. N. Alem 36,800 "

Se encontraban además, en construcción, varios tramos de las Rutas Nacionales Ns° 11, 12, 16, 90, 94 y 95 y de las Rutas Provinciales Ns° 27 y 40 en Corrientes; 9 y 6 en Chaco; 1, 7 y 17 en Misiones.

De allí que la red vial en 1965 alcanzara los siguientes valores:

Cuadro N° 9

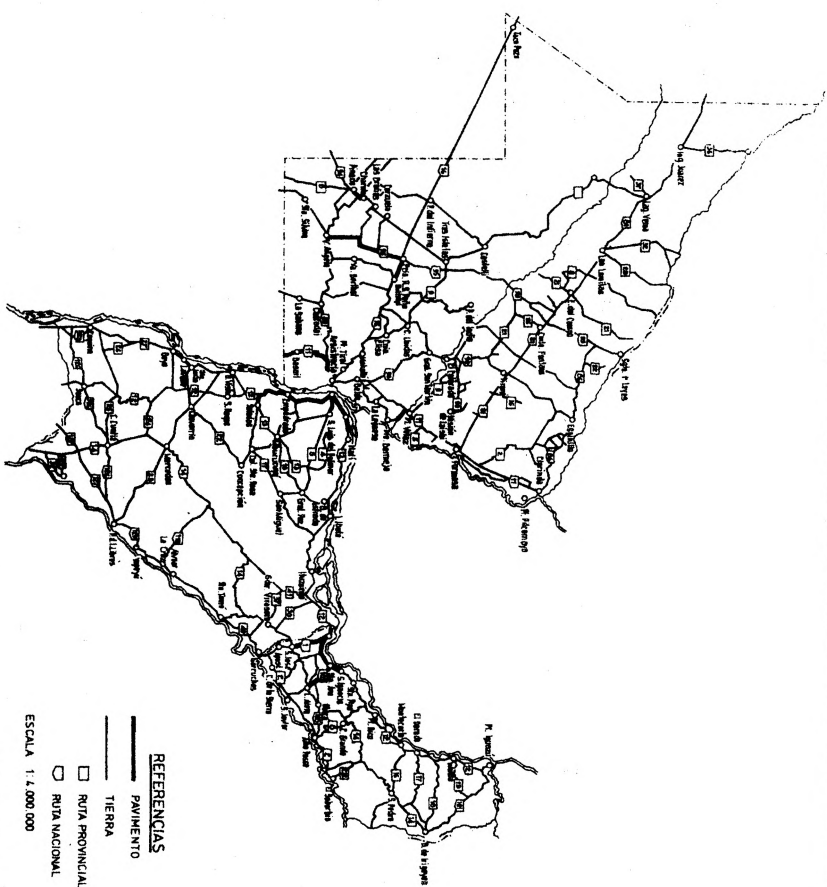
NORDESTE. Extensión de la red vial en 1965, según jurisdicción y tipo de calzada (en km.)

JURISD.-	RED TRONCAL NACIONAL			RED PROVINCIAL PRIMARIA		
	Pavim.	Tierra	Total	Pavim.	Tierra	Total
Corrientes	168,60	1.633,40	1.802,00	47,00	1.543,00	1.590,00
Chaco	213,60	1.137,40	1.351,00	---	1.759,00	1.759,00
Formosa	---	1.652,00	1.652,00	---	1.021,00	1.021,00
Misiones	75,50	1.204,50	1.280,00	94,00	1.106,00	1.200,00
NEA	457,70	5.627,30	6.085,00	141,00	5.429,00	5.570,00

FUENTE: Idem Cuadro N° 8

En el lapso comprendido entre 1965 y 1970, la tarea vial se incrementó notablemente. La pavimentación adquirió gran impulso, completándose el asfaltado en algunas de las rutas de la **Red Troncal**. Entre ellas, se habilitó totalmente la Ruta Nacional N° 11, desde el Paralelo 28° hasta Puerto Vélaz sobre el Bermejo, en la provincia del Chaco y desde el Bermejo hasta Formosa y Clorinda, en la provincia de Formosa, previo replanteo y cambio de traza entre Margarita Belén y Puerto Vélaz. El río Bermejo se salva con un puente de hormigón armado y el recorrido comprende un total de 561 km.

LA RED VIAL EN 1965



REFERENCIAS
PAVIMENTO
TIERRA
RUTA PROVINCIAL
RUTA NACIONAL
ESCALA 1:4.000.000
MAPA Nº 4



La Ruta N° 12 completó el tendido entre Corrientes, Itatí, Ituzaingó y el límite con la provincia de Misiones, y desde allí, continuó hacia Posadas, San Ignacio y Montecarlo, sumando un recorrido de 600 km. Su construcción continuaba hacia el norte, intentando alcanzar Puerto Iguazú y las Cataratas.

En el Chaco, la Ruta N° 16 se hallaba habilitada entre Resistencia y Avia Terai, a través de 203 km. Su construcción continuaba además, hacia el límite con Santiago del Estero. En la Ruta N° 90 se habían concluido los trabajos desde su Empalme con la Ruta N° 11 hasta la localidad de General San Martín, contando con 78 km. de asfalto; los trabajos proseguían hasta Puerto Zapallar frente al río Bermejo, sobre el cual se había habilitado el puente **Libertad** en 1967.

En la provincia de Formosa mientras tanto, recién principiaban las obras de pavimentación, y salvo la Ruta N° 11 que estaba totalmente pavimentada, sólo se encontraban en ejecución la Ruta N° 86 entre las localidades de Clorinda y Laguna Blanca, tramo de 69 km. y la Ruta N° 81 entre su Empalme con la Ruta N° 11 y la población de Gran Guardia, sección de 63,20 km.

Durante estos años también fue importante la acción desarrollada por las Direcciones Provinciales de Vialidad correspondientes a Corrientes y Misiones, pavimentándose parte de las rutas más importantes. Entre ellas, se habilitó totalmente la Ruta N° 27 entre las poblaciones de Saladas y Esquina, y algunos tramos de la Ruta N° 23 entre Mercedes y Paso de los Libres (el resto del trayecto estaba en construcción); la Ruta N° 5 entre San Luis y General Paz estaba próxima a inaugurarse oficialmente y la Ruta N° 40 entre Yapeyú y Santo Tomé se encontraba en construcción. En Misiones, se concretó la pavimentación de la Ruta N° 17 entre Eldorado y Bernardo de Irigoyen; la Ruta N° 1 entre San José, Apóstoles y el Arroyo Chimiray, y la Ruta N° 4, entre las localidades de Leandro N. Alem y San Javier. En el Chaco por su parte, se iniciaban las obras de pavimentación en las Rutas Ns° 9, 6 y 4. Ver **Mapa N° 5**

De esta manera, la extensión y características de la red vial en nordeste para el año 1970 eran las siguientes:

Cuadro N° 10

NORDESTE. Trazado de la red vial en 1970, según jurisdicción y tipo de calzado (en km.)

JURISD	RED TRONCAL NACIONAL			RED PROVINCIAL PRIMARIA		
	Pavim.	Tierra	Total	Pavim.	Tierra	Total
Corrientes	549,00	1.290,00	1.839,00	576,20	2.185,80	2.762,00
Chaco	708,65	391,35	1.100,00	----	2.500,00	2.500,00
Formosa	210,00	1.020,00	1.230,00	----	1.021,00	1.021,00
Misiones	248,42	704,58	953,00	347,35	744,65	1.092,00
NEA	1.716,00	3.405,93	5.122,00	923,55	6.541,54	7.375,00

FUENTE: Idem Cuadro N° 8



Considerando los valores apuntados, sobre un total de 5.122 km. de caminos pertenecientes a la **Red Nacional**, 1.716 km., es decir, el 33,50 % se encontraba asfaltado y el resto era de tierra o estaban en construcción. Con respecto de las **Redes Provinciales Primarias**, se puede señalar que del total correspondiente a las mismas, el 12,50% se hallaba pavimentado y resto era de tierra o estaba en ejecución. Ahora, teniendo en cuenta los valores totales, en 1970 se encontraban pavimentados el 21% de la red, un 15% aproximadamente, estaba en construcción y, el resto, que ascendía a un 64% se encontraban en estado natural.

Estas rutas comunicaron el nordeste con la capital del país y también penetraron hacia las áreas productivas, vinculando rápida y definitivamente a las mismas con los centros de consumo y/o distribución.

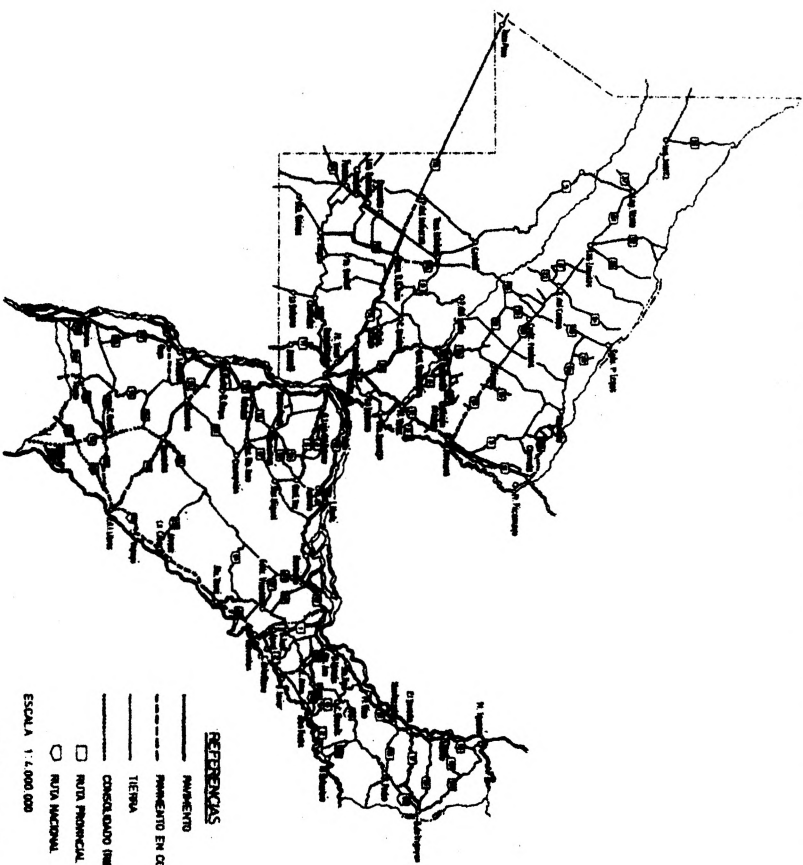
En 1968 además, se terminó la construcción del túnel subfluvial **Hernandarias** entre las ciudades de Santa Fe y Paraná, obra que conjuntamente con la pavimentación de rutas provinciales de eje transversal, pusieron en comunicación las ciudades ribereñas del Paraná con las del Uruguay en Corrientes y Misiones. Estas obras permitieron que la "mesopotamia argentina" rompiera el aislamiento al cual se viera sujeta con el auge del automotor, vinculándose directamente con el resto del país y sin los problemas ocasionados por las largas demoras en los cruces fluviales.

Debemos destacar también, que se hallaba en ejecución sobre el río Paraná el **Puente interprovincial General Belgrano** y próximo a concluirse se encontraba el **Puente internacional San Ignacio de Loyola**, sobre el río Pilcomayo.

Finalmente, entre 1970 y 1980 se concluyó la pavimentación de los últimos tramos de las **Rutas Nacionales N° 16, 90, 94 y 95** en la provincia del Chaco. Se llevó adelante además, el puente sobre el río Bermejo en Fortín Lavalle; se realizó la apertura de la ruta **Transchaco** denominada "**Juana Azurduy**" a través del Impenetrable y desde la localidad de Castelli. Al mismo tiempo, se pavimentaban diversos tramos de las **Rutas Provinciales N° 4, 6 y 9**.

En Corrientes hubo modificaciones en los trazados debido al traspaso de rutas provinciales a la nación, hecho que se efectuó en 1975, en especial la **Ruta Provincial N° 27** que pasó a pertenecer a la **Ruta Nacional N° 12** entre las poblaciones de Saladas y Esquina. La **Ruta Provincial N° 23**, pasó a ser la **Ruta Nacional N° 123** en todo su recorrido y, la **Ruta Provincial N° 17** constituyó la **Ruta Nacional N° 117**. Al mismo tiempo, continuaba en estudio el nuevo trazado de la **Ruta Nacional N° 14** por la **Ruta Provincial N° 40**.

LA RED VIAL EN 1970





En Formosa se concluyeron algunos tramos de las **Rutas Nacionales N° 81 y 86**; se inauguró el **Puente internacional San Ignacio de Loyola** sobre el río Pilcomayo. Se llevó adelante además, la construcción de la **Ruta sin número, tramo Empalme Ruta Nacional N° 86 - Puente internacional** y ya en territorio paraguayo, la **Ruta N° 12** hasta el **Puente Remanso - Castillo** sobre el río Paraguay, a la altura de la población denominada **Mariano Roque Alonso**, complejo inaugurado a mediados de 1980 y que permitió la comunicación directa con Asunción. 27

En Misiones también se completó el tendido de la **Ruta Nacional N° 12** hasta **Puerto Iguazú y Cataratas**, se pavimentaron algunos tramos de la **Rutas Nacionales N° 14 y N° 105**, así como de varias **Rutas Provinciales**. Ver **Mapa N° 6**

De esta manera y, a partir de 1960, en que se inició la pavimentación de rutas y se puso en práctica un nuevo plan de obras, se proporcionó a nuestra región una red caminera adecuada a las necesidades requeridas por el transporte automotor de pasajeros y cargas, cuya participación en el sistema terrestre creció considerablemente en los últimos 25 años. La red vial del nordeste quedó constituida por lo tanto, como se detalla a continuación:

Cuadro N° 11

NORDESTE. Extensión de la red vial en 1980, según jurisdicción y tipo de calzada (en km.)

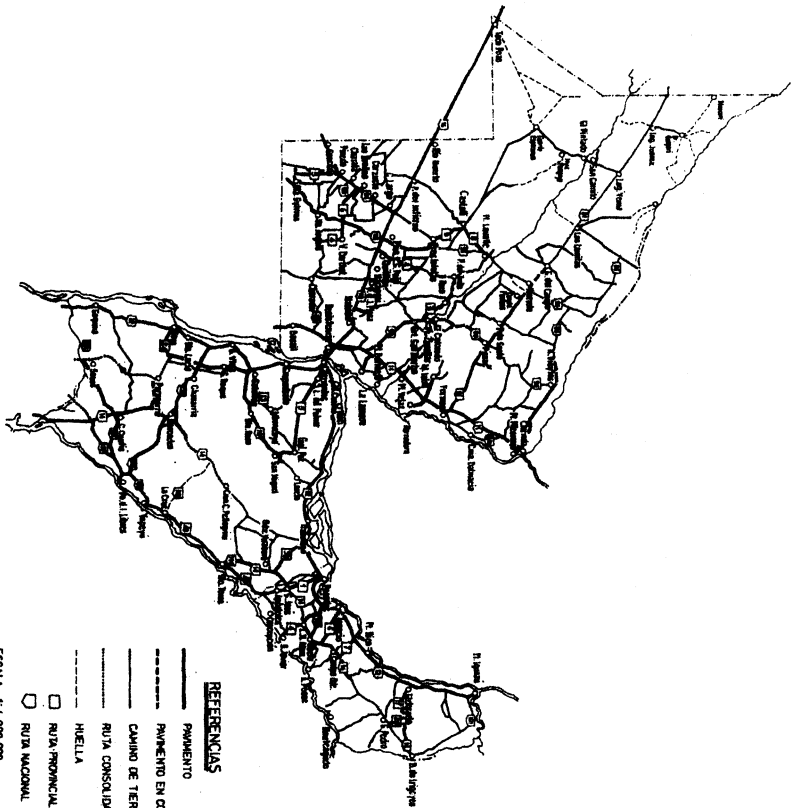
RED TRONCAL NACIONAL				RED PROVINCIAL PRIMARIA		
JURISD.	Pavim.	Tierra	Total	Pavim.	Tierra	Total
Corrientes	1.061,00	307,00	1.368,00	883,00	1.217,00	2.100,00
Chaco	935,00	165,00	1.100,00	613,00	2.787,00	3.400,00
Formosa	520,00	717,00	1.237,00	103,00	1.635,00	1.738,00
Misiones	450,00	419,00	869,00	534,00	1.002,00	1.536,00
NEA	2.966,00	1.608,00	4.574,00	2.133,00	6.538,00	8.671,00

FUENTE: Idem Cuadro N° 8

Es decir, que sobre un total de 4.574 km. que poseía la **Red Troncal Nacional**, se encontraba asfaltado el 65% de la misma en 1980, habiéndose duplicado los valores con respecto a la década anterior. Con respecto de las **Redes Provinciales Primarias** cuyo total ascendía a 8.671 km. el 24,6% se hallaba pavimentado, con lo cual se desprende que tuvieron una evolución similar al ítem anterior. Si consideramos los valores totales, de una red constituida por 13.245 km., un 38,5% correspondía a caminos pavimentados y, el resto, un 61,5% estaba compuesto por caminos mejorados, enripiados, de tierra y algunos tramos en construcción. Ver **Mapa N° 6**

Debemos tener en cuenta que las provincias cuentan además, con **Redes Provinciales Secundarias y Terciarias** de caminos, atendidos por las **Direcciones Provinciales de Vialidad** y que están integradas por rutas de fomento agrícola, ganadero y forestal, que por el momento cuentan con calzada natural.

LA RED VIAL EN 1980



REFERENCIAS

- PAVIMENTO
- PAVIMENTO EN CONSTRUCCION
- CAMINO DE TIERRA
- RUTA CONSOLIDADA
- HIELLA
- RUTA PROVINCIAL
- RUTA NACIONAL

ESCALA 1:4.000.000

MAPA Nº 6



En la década siguiente, de 1980 a 1990, fue muy escasa la labor vial realizada en lo que a la pavimentación de rutas se refiere. Por el contrario, durante estos años muchas de las construcciones ejecutadas anteriormente se deterioraron a tal punto que en la actualidad corresponden a tramos sobre los cuales, una vez removida y levantada la carpeta asfáltica o el hormigón, se efectuó la colocación de piedra partida, a manera de enripiado, tal como constan en los itinerarios de rutas.

II.4. La declinación de los servicios ferroviarios y el predominio del transporte automotor

Como hemos indicado, al principio de esta etapa la decadencia de los servicios ferroviarios fue un proceso que se inició en la década de 1930 con la competencia del automotor y el desarrollo y mejoramiento continuos de la red vial nacional. La situación se mantuvo más o menos estable durante las décadas de 1940 y 1950 y se hizo crítica a partir de 1958/60, como consecuencia de varios factores que contribuyeron en diverso grado a acentuar las falencias del ferrocarril como medio de transporte.

Al incremento en el número de automotores y al perfeccionamiento y extensión de la red vial, debemos agregar varias causas intrínsecas como fueron entre otras, la "política" de desmantelamiento de la red férrea. La misma se llevó a cabo a través del cierre de ramales, levantamiento de vías, clausura de estaciones, cierre de talleres, supresión de servicios, etc. Esta situación llevó al Dr. Roccatagliata a denominar a esta etapa con la expresión de "regresión de la red ferroviaria". 28

El cierre de ramales, clausura y levantamiento de vías comenzó en 1959, tal como fuera recomendado en el denominado **Plan de largo alcance o Plan Larkin**. En él se aconsejaba la supresión de 10.040 km. de vías, a los cuales hay que agregar unos 3.924 km. sugeridos anteriormente. Si consideramos que la red tenía 43.930 km. en 1959, lo proyectado en dicho plan, significaba la supresión del 32% del tendido ferroviario.

La aplicación del **Plan Larkin** se inició en 1960, pero no se efectuaron todas sus recomendaciones y, a partir de 1963 su práctica fue suspendida, con lo cual sólo llegaron a anularse unos 1.023 km. por el momento. 29

A fines de 1966, por **Decreto N° 3969** se aplicó el **Plan de Reorganización y Recuperación de los Ferrocarriles Nacionales**, proyecto de emergencia con el cual se perseguía el reordenamiento de la empresa ferroviaria. Las directivas y disposiciones que éste implementaba, permitieron la inmediata adopción de medidas tendientes a un aprovechamiento más eficiente del sistema y a un mejor servicio para los usuarios.

Este plan preveía el correcto dimensionamiento de la red, de allí que una comisión especial estudiara los ramales considerados críticos, teniendo en cuenta que se *mantendrían en servicio sólo aquellos que fueran comercialmente convenientes*. Los ramales



que no estuvieran incluidos en estas condiciones, continuarían en explotación sólo si eran de interés general por razones de defensa nacional, economía o fomento agrícola, así como también por razones de bienestar social (éste último caso comprendía entre otros, el envío de agua potable y combustible a pueblos del interior). En cumplimiento de este plan, se clausuraron 291 km. de vías en una primera etapa. 30

Sobre la base de estas medidas, **Ferrocarriles Argentinos** encaró la formulación del "**Plan de Mediano Plazo**" (1971-1975), que proponía entre otras disposiciones, la fusión de líneas, efectivizada en 1971, con lo cual se "**regionalizó**" el sistema:

* las líneas de los **Ferrocarriles Mitre y San Martín**, conformaron la **Región Central**,

* las de los **Ferrocarriles Roca y Sarmiento**, integraron la **Región Sudoeste**,

* la del **Ferrocarril Belgrano**, que comprende los tendidos de Chaco y Formosa dieron lugar a la **Región Noroeste** y,

* la línea del **Ferrocarril Urquiza**, compuesta por las vías de Corrientes y Misiones, pasaron a constituir la **Región Nordeste**.

Se diferenció además entre ramales a racionalizar y líneas comerciales no convenientes. Los primeros comprendían 14.055 km. y los segundos 9.878 km., es decir, un total de 23.933 km. de vías de la red nacional, que en el sistema ferroviario del nordeste incluían las siguientes disposiciones:

* línea General Urquiza . A racionalizar	867 km.
Comercialmente no conv..	549 "
Total	1.416 "
* línea General Belgrano . A racionalizar.....	2.856 km.
Comercialmente no conv..	5.446 "
Total	8.302 "

De los tendidos considerados como "**comercialmente no convenientes**", se clausuraron 5.700 km. y quedaron pendientes de decisión gubernamental, unos 3.204 km. más. 31

En 1976 por otra parte, también se decidió el cierre de talleres, el despido del 40% del personal y, la eliminación del 50% de los servicios de pasajeros, con lo cual las deficiencias se agravaron.



La clausura y levantamiento de ramales que quedaron pendientes de la decisión del Poder Ejecutivo, eran las siguientes para el ámbito del nordeste:

línea del Ferrocarril General Belgrano, según Decreto N° 2294, del 5 de agosto de 1977:

- * Ramal de General Obligado a Laguna Limpia 11,40 km.
- * Ramal de Haumonía a Villa Berthet 37,50 "

línea del Ferrocarril General Belgrano, según Decreto N° 851, del 14 de junio de 1978:

- * Ramal de Quimilí a Gancedo 75,70 km.
- * Ramal de Charadai a Santa Sylvina 146,00 "

Todos estos ramales se encontraban en la provincia del Chaco.

Al mismo tiempo, la Secretaría de Estado, Transportes y Obras Públicas de la Nación (S.E.T.O.P.), resolvió mantener en actividad los siguientes:

línea del Ferrocarril General Belgrano, por Nota N° 1944, del 27 de septiembre de 1977:

- * Ramal de Sáenz Peña a Castelli 101,00 km.

línea del Ferrocarril General Belgrano, por Nota N° 1230, del 13 de junio de 1978:

- * Ramal de Formosa a Embarcación 703,00 km.

Estos dos últimos se encuentran, el primero en la provincia del Chaco y el segundo en la de Formosa. 32

Con estos nuevos proyectos la red continuó reduciendo su extensión, alcanzando sólo 34.011 km. en 1980, de los cuales 9.710 km. corresponden a la red troncal.

Con posterioridad a 1980 hubo una serie de "signos de cambios de actitud" según lo indica el Dr. Roccatagliata, ya que se suspendió el levantamiento de vías y se produjo un lento mejoramiento en los servicios y en las inversiones.

En cuanto a la evolución o, mejor dicho, involución que sufriera la red desde 1960, así como el desarrollo de los volúmenes de pasajeros y cargas transportados, los mismos se exponen en el cuadro siguiente:

**Cuadro N° 12****ARGENTINA. Ferrocarriles: evolución de la red y del tráfico de pasajeros (en miles) y cargas (tn.)**

AÑOS	Long.Red en Explot. (Km)	Km Supr.	PASA JEROS		%	CARGAS
			Total Gral.	Serv. grales.		
1960	43.905	---	579.871	62.498	10,8	25.441.000
1965	41.907	1.998	497.868	53.758	10,8	25.681.000
1970	39.905	2.002	439.805	26.692	6,1	25.718.000
1975	39.787	118	446.779	23.442	5,2	17.007.000
1977	36.930	2.857	409.667	15.299	3,7	21.748.000
1980	34.011	2.919	393.667	10.617	2,7	17.317.000
1985	34.159	---	300.005	11.877	3,9	18.116.000

FUENTES: Ferrocarriles Argentinos. Los ferrocarriles en: 1960, 1965, 1970, 1975, 1977, 1980 y 1985. Buenos Aires, Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Anuario Estadístico de la República Argentina, 1981/1982. Buenos Aires, Instituto Nacional de Estadística y Censos, 1983. Ibidem, 1983/1986. Buenos Aires, Instituto Nacional de Estadística y Censos, 1989.

La diferencia entre el total de pasajeros y los servicios generales, que en esta etapa disminuyeron del 10,8% a un escaso 2,7%, corresponde al tráfico de pasajeros de las líneas urbanas del Gran Buenos Aires, es decir, el grueso del tráfico.

En cuanto a los montos globales, el tráfico en general, tanto de pasajeros como de cargas, han sufrido continuas pérdidas hasta nuestros días, merma que no ha sido progresiva sino irregular, especialmente en los respecta al tráfico de cargas.

Respecto del equipamiento y material rodante, el parque de tracción y remolcado, así como la dotación de coches de pasajeros, furgones y vagones de cargas, también ha sufrido una continua disminución en el país.

La evolución del mismo se detalla en las cifras que se pueden observar en el Cuadro N° 13.

Cuadro N° 13**ARGENTINA. Ferrocarriles: parque ferroviario de tracción y remolque**

AÑOS	LOCOMOTORAS		COCHES PASAJEROS		VAGONES CARGA		FURGONES CARGA	
	Dotac.	En serv.	Dotac.	En Serv.	Dotac.	En Serv.	Dotac.	En Serv.
1960	4.519	2.946	5.061	---	91.457	---	3.189	---
1965	4.470	2.021	5.916	---	84.189	---	2.984	---
1970	2.938	1.760	5.133	---	68.758	53.911	2.406	---
1975	2.284	1.201	4.698	3.261	61.339	42.233	1.833	1.123
1980	1.203	889	2.917	2.040	42.210	31.516	936	774
1985	1.053	726	1.751	1.172	34.876	27.302	833	619

FUENTES: Idem Cuadro N°12

Otro de los problemas con el cual tropiezan los ferrocarriles para el buen desenvolvimiento de los servicios, es la variedad de trochas existentes. Los tipos utilizados en el país corresponden a 4 tipos: ancha, media, angosta e industrial.



Este hecho dificulta la canalización de las cargas, debido a los trasbordos que hay que realizar en los itinerarios largos, donde intervienen varias líneas. Esta situación es aprovechada al máximo por la competencia vial-automotriz, que cruza todo el país sin pérdida de tiempo, a excepción de los recorridos por caminos de tierra o con mejoras y de los cruces fluviales, hoy superados en varios puntos del país con obras de infraestructura.

Además, con el perfeccionamiento en los sistemas de construcción de rutas y el adelanto técnico en la fabricación de automóviles, ómnibus y camiones la competencia se fue haciendo cada vez mayor.

Por otro lado, las características de seguridad, frecuencia, velocidad y comodidades ofrecidas por el automotor, llevaron a que éste acaparara las preferencias del público usuario, en distancias cortas primero y en las largas posteriormente.

Todos estos factores han generado una continua pérdida de posiciones en la participación del ferrocarril en el sistema del transporte nacional de cargas, tal como se detalla a continuación:

Cuadro N° 14

ARGENTINA. Transporte Nacional de Cargas según medio utilizado (en miles). A media y larga distancia

AÑOS	TERRESTRE		POR AGUA		AEREO	TOTAL GENERAL
	Automotor	Ferrocarril	Fluvial	Marítimo		
1960	186.310	26.166	13.089	6.907	6.925	232.472
1965	226.285	23.407	18.360	10.427	4.723	283.202
1970	284.634	22.133	20.578	15.846	14.920	358.111
1975	219.470	17.905	21.730	10.980	26.224	296.309
1980	s/d	17.317	s/d	s/d	45.118	s/d

FUENTES: Relevamiento Estadístico de la Economía Argentina. 1900/1980. Op. cit.
Anuario Estadístico de la República Argentina. 1981/1982. Op. cit.
Juan A. Roccatagliata. Los ferrocarriles en la Argentina... Op. cit., p. 101.

II.5. Los servicios ferroviarios en el nordeste

En el nordeste, después de la nacionalización de los ferrocarriles, la red quedó integrada por las siguientes líneas: a: **Ferrocarril General Belgrano**, que a su vez estaba compuesta por los ex Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe y Central Norte Argentino, en Chaco y Formosa y b: **Ferrocarril General Urquiza**, integrada por los ex Ferrocarriles Nordeste Argentino y Económico Correntino, en Corrientes y Misiones.



Este sistema comprendía en 1960 los siguientes valores:

- * Provincia del Chaco 1.170 km., (que posteriormente se redujeron a 1.144 km.)
- * Provincia de Corrientes 1.199 km. (que disminuyeron a unos 950 km. una vez que se levantaron las vías del Ferrocarril Económico)
- * Provincia de Formosa..... 512,40 km. (que se redujeron a 510 km. después de anularse algunos accesos)
- * Provincia de Misiones..... 74,30 km. (que se elevaron a 77,40 km. con la construcción de algunos accesos)

En cuanto a los servicios que estas líneas ofrecieron entre 1960 y 1980, han ido reduciéndose cada vez más, tanto en la frecuencia de horarios y trenes como en los volúmenes de pasajeros y cargas transportados. De todas maneras, el funcionamiento no es similar en todas las líneas: hay ramales y secciones que tienen mayor frecuencia de servicios y que son más productivas que otras, debido en parte, a la reparación y mantenimiento de vías y durmientes, como a la renovación de su material rodante.

Por otra parte, el movimiento ferroviario tanto de pasajeros como de cargas es muy fluctuante de una línea a otra, dependiendo a su vez del tipo y variedad de la producción transportada, así como del estado de las vías y línea en general.

En lo que respecta al volumen de pasajeros despachados por las estaciones del nordeste, ha tenido un continuo descenso a partir, principalmente de 1970, en relación directa con el aumento en la frecuencia e itinerarios del transporte automotor y la pavimentación de rutas, tal como se puede detectar en los cuadros realizados.

Si bien carecemos de datos estadísticos que nos permitan cuantificar totalmente este proceso, las cifras con las cuales contamos, son representativas de lo expuesto.

Cuadro N° 15

NORDESTE. Tráfico ferroviario de pasajeros por jurisdicción (número de pasajeros despachados por las estaciones principales)

AÑOS	CORRIENTES	CHACO	FORMOSA	MISIONES
1960	s/d	s/d	183.000	s/d
1965	"	927.129	235.920	129.226
1970	519.922	s/d	s/d	58.096
1975	540.733	491.878	140.000	s/d
1980	320.126	131.226	-----	71.811

FUENTES: Compendio Estadístico de la Provincia de Corrientes. 1984. Corrientes, Publicación Especial N° 6.
El Chaco en Cifras. Años 1960, 1965, 1970, 1975 y 1980. Resistencia, Dirección de Estadística y Censos.
Estudio preliminar para el desarrollo. 1967. Formosa, 1968.
Diagnóstico Provincial 1980. Formosa, 1981.
Anuario Estadístico. Años 1970, 1976 y 1980. Misiones.



El tráfico de cargas por su parte, también se caracteriza por un continuo descenso de los volúmenes transportados, a excepción de las provincias de Corrientes y Misiones, que han recibido mejoras en el denominado "corredor Posadas-Monte Caseros", es decir, la línea que corre paralela al río Uruguay.

En el caso del Chaco, el ferrocarril se ha visto perjudicado por el deterioro cada vez mayor de las líneas y la disminución de los servicios, a lo cual hay que agregar la clausura del ramal de Charadai a Villa Angela y Santa Sylvina con posterioridad a 1980.

La provincia de Formosa merece especial atención, debido al hecho de las malas condiciones en que se encontraba su línea ya en 1960. Casi el 27% de la misma presentaba serias deficiencias en esa fecha, además, una sola estación: la de Palo Santo, concentraba casi la mitad de las cargas despachadas. Esta localidad constituía el centro de redistribución de la producción forestal de la provincia, principal ítem para el transporte ferroviario. No obstante, la línea cumplía una función integradora y social entre las localidades del interior de la provincia y la región del noroeste argentino. Durante los años 1960-1970 además, fue la única alternativa de transporte para el noroeste formoseño.

Respecto de la relación N.E.A. - N.O.A., el ferrocarril era la vía de salida fluvial para la producción de hierro y arrabio proveniente de los altos hornos de Zapla, así como de aprovisionamiento de carbón para los mismos. Los combustibles líquidos de los yacimientos salteños fueron otro rubro de gran importancia en el tráfico de cargas de esta línea.

A pesar de esta "importancia" relativa, en julio de 1980, por Ley N° 22.177 de Privatización de Empresas, el Estado otorgó la concesión de su explotación a la empresa privada Atahualpa, cita en la ciudad de Salta, quien tuvo a su cargo los servicios de dicha línea entre las ciudades de Formosa y Embarcación durante 6 años, con una frecuencia de tres viajes semanales. 33

Los datos disponibles referentes al transporte de cargas se exponen a continuación.

Cuadro N° 16

NORDESTE. Tráfico ferroviario de cargas despachadas, por jurisdicción (en tn.)

AÑOS	CORRIENTES	CHACO	FORMOSA	MISIONES
1960	s/d	500.000	90.909	179.588
1965	"	342.473	70.440	182.122
1970	408.426	233.392	46.554	143.361
1975	260.842	141.090	s/d	s/d
1980	334.412	144.935	---	156.579

FUENTES: Idem Cuadro N° 15



Respecto de la composición de las cargas, en el caso del **Ferrocarril General Belgrano** en Chaco y Formosa, predominan dos tipos de mercaderías que representan la mayor parte de las cargas despachadas. En primer lugar, se encuentran los productos forestales: durmientes, rollizos, madera y leña en general. A estos ítems le siguen en importancia la producción agrícola en el Chaco y el ganado vacuno, ovino y porcino en Formosa.

Los productos agrícolas estaban representados, entre 1960 y 1970, por algodón, sorgo, trigo, girasol, maíz, frutas y verduras. Continuaban luego los combustibles y minerales: petróleo y derivados: piedra, arena y pedregullo y, finalmente, los productos industriales y mercaderías varias, particularmente, harina, azúcar, vino, alcohol, cal, cemento y ladrillos.

Con posterioridad a 1970 y ante el deterioro cada vez mayor de la línea y la insuficiencia de los servicios, parte de esa carga ha ido derivando hacia el tráfico automotor, incluso aquellas que siempre fueron exclusivas del ferrocarril, tal como es el caso de los durmientes y rollizos, el algodón (fibra y semilla), los combustibles y piedra partida.

En Corrientes y Misiones, la línea del **Ferrocarril General Urquiza** por su parte, cuenta en la línea de Monte Caseros a Posadas, con servicios bastante eficientes, debido a las mejoras introducidas a partir del año 1978, en que se inauguró el complejo "**Zárate - Brazo Largo**". Estas obras le ha permitido incrementar los volúmenes de carga especialmente, las de gran volumen y bajo valor específico. La otra línea, es decir, de Monte Caseros a Corrientes y los ramales de Goya y Curuzú Cuatiá sin embargo, presentan serias dificultades por el deterioro de las vías y la escasa frecuencia de los servicios.

De todas maneras, por el tipo de producción predominante en Corrientes, el ferrocarril cuenta en este caso con un amplio mercado para sus servicios. Las cargas se componen fundamentalmente por productos agrícolas, forestales y ganaderos, que de acuerdo a su importancia se detallan a continuación: arroz y yerba mate, forestales (postes, madera aserrada y en rollos), hacienda vacuna y ovina, frutas cítricas, tabaco, té y soja. La mayor parte de estos productos son embarcados con destino a Buenos Aires.

Este mismo ferrocarril en Misiones transporta un tráfico similar. Se despachan por las estaciones de la provincia, en especial las de Posadas, Garupá y Apóstoles predominantemente: maderas en rollo y aserradas, terciados y otros subproductos forestales; naranjas a granel y en cajones, té, aceite de tung, yerba mate canchada y elaborada; piedra para construcción y tierra laterítica para Obras Sanitarias de la Nación.

Hay que destacar que la línea del **Ferrocarril General Urquiza** cuenta con dos conexiones internacionales, tráfico que se efectúa con Paraguay vía Posadas y con Brasil vía Paso de los Libres. Al respecto, los volúmenes despachados y recibidos son



muy fluctuantes, debido a que dependen del mercado y precio internacionales, teniendo la siguiente evolución desde 1976:

Cuadro N° 17.

FERROCARRIL GENERAL URQUIZA. Tráfico internacional de cargas Argentina-Paraguay y Argentina-Brasil (en tn.)

AÑOS	ARGENTINA - BRASIL vía Paso de los Libres		ARGENTINA - PARA- GUAY vía Posadas - Pacú Cuá	
	Despachado	Recibido	Despachado	Recibido
1976	22.036	8.836	23.377	20.306
1979	136.223	13.296	31.288	51.447
1980	96.545	10.771	11.130	54.723
1982	85.770	29.621	55.814	83.927

FUENTE: Ferrocarriles Argentinos. Los Ferrocarriles. Años 1976, 1979, 1980, 1982 y 1985.

La composición de las cargas despachadas también es muy variada, y consta principalmente de manzanas, trigo, soja y demás cereales, grasa comestible, minerales, abonos y materiales de construcción, que se envían a Brasil.

El tráfico de Posadas a Paraguay por el contrario, se compone de bebidas alcohólicas (vino y licores a granel), productos alimenticios como leche en polvo, harinas y fideos, sal, materiales de construcción, cal, cemento, productos químicos y abonos.



III. CONCLUSIONES

En esta monografía hemos tratado el desarrollo de las vías de comunicación terrestres entre 1960 y 1990, analizando las principales características detectadas en su evolución, especialmente en lo que se refiere al trazado, mantenimiento y pavimentación de rutas, construcción de obras de infraestructura y al funcionamiento de la red ferroviaria.

Al mismo tiempo, se detallaron las particularidades de las redes vial y ferroviaria, los servicios que prestaron y los problemas que afectaron a los mismos. Se tuvo siempre presente además, el mismo proceso a nivel nacional, a efectos de comparar su comportamiento con el que afectó a las jurisdicciones del nordeste argentino.

De esta manera, hemos arribado a las siguientes conclusiones:

* Debido a las falencias que presentaba el sistema vial hasta la década de 1930, el ferrocarril fue el medio de transporte terrestre más importante de esos años y pionero en las comunicaciones del interior de los Territorios de Chaco y Formosa. No ocurrió lo mismo en Misiones, donde su trazado quedó relegado a unos escasos 74 km. de vías. Si bien los intereses de las distintas líneas no fueron coincidentes en todos los casos, en cuanto a la finalidad de su construcción y explotación, los ferrocarriles posibilitaron una comunicación fluida, por lo menos frente a las que ofrecía el sistema vial, acaparando por lo tanto, el tráfico de pasajeros y cargas. La navegación por su parte, si bien perdió participación en el número de viajeros, continuó siendo importante pues las líneas en su mayoría, tenían las terminales en los principales puertos del litoral, con lo cual se complementaban ambos servicios.

* Las líneas de las distintas compañías y sus ramales, se extendieron por todo el nordeste durante esta etapa y, se desarrollaron en mayor medida, en Corrientes y en el Chaco, alcanzado una extensión de 1.127,70 km. en la primera y, 852,60 km. en la segunda, a los cuales debemos agregar los 510,00 km. correspondientes a Formosa y los 74,30 km. de Misiones, que sumaban un total de 2.565,00 km. de vías férreas en el nordeste hacia 1931.

* Los años comprendidos entre 1932 y 1957, se caracterizaron por el impulso dado al desarrollo de la red vial a través de la ejecución de las disposiciones contenidas en la **Ley Nacional de Vialidad** N° 11.658. Los planes de obras viales encarados por la **Dirección Nacional de Vialidad** comprendió en esta etapa, la ejecución de obras básicas y mejoradas sobre las rutas de la **Red Troncal** establecida en el nordeste.

* También se dedicó al trazado y apertura de estas rutas, donde no existían más que algunas huellas. Al mismo tiempo, asignó los recursos necesarios para obras de conservación en los caminos principales.



A pesar de ello, los problemas del tránsito continuaban presentes e incluso se habían agravado aún más con el aumento del número de automotores, que cada vez en mayor medida recorría las rutas llevando pasajeros y cargas, exigiendo que las mismas presentaran buenas y permanentes condiciones de transitabilidad.

* El ferrocarril por su parte, que ya venía sintiendo la competencia del automotor, las líneas estatales concluyeron su tendido en el ámbito del nordeste, entre 1936/1940, mientras que las de capital privado ya habían abandonado todo programa de expansión después de la Primera Guerra Mundial. Este hecho, sumado a la reducción de los servicios y al levantamiento de algunos ramales, hicieron declinar su función como medio de transporte masivo.

* Esta situación que se agravó aún más luego de la Segunda Guerra Mundial, tuvo su desenlace con posterioridad a 1950/60, con el predominio definitivo del automotor como medio de transporte, proceso en el cual colaboraron la pavimentación de rutas, las mejoras en el equipamiento vial y la supresión y deterioro continuos en la extensión y servicios ferroviarios.

* De esta manera, en 1980, el nordeste contaba con una infraestructura vial nacional y provincial, que poseía sus principales rutas pavimentadas o bien, estaban en construcción y/reconstrucción. Ello aseguraba la continuidad y permanencia del tráfico automotor que se convirtió en el principal medio de comunicación terrestre, movilizándolo alrededor del 70% del tráfico total. Dentro de esta red se pueden detectar vinculaciones o conexiones nacionales e internacionales.

* Las primeras, vinculan el nordeste con el resto del país y están dadas por las rutas principales que integran la **Red Troncal Nacional** que tienen a su vez, dos direcciones básicas. Unas, de trazado longitudinal, como la Ruta N° 11, que comunican a Chaco y Formosa con Santa Fe y Buenos Aires y las Rutas Ns° 12 y 14, que unen Misiones y Corrientes con Entre Ríos y Buenos Aires. Las otras, de trazado transversal, como la Ruta N° 16 en el Chaco, que se conecta a su vez con la Ruta n° 12 en Corrientes por intermedio del Puente "**General Belgrano**" y lleva a las provincias del noroeste, al igual que la Ruta N° 81 en Formosa. Al mismo tiempo, estas dos últimas aseguran la salida fluvial del noroeste por los puertos de Barranqueras y Formosa.

* El resto del trazado vial nacional, compuesto por las Rutas Ns° 86, 90, 94, 95 y 126, completan los enlaces hacia el sur y entre las principales áreas productivas provinciales. Las que llevan los Ns° 101, 105 y 123 conectan internacionalmente al nordeste con Brasil, mientras que las Rutas Ns° 11 y 12 lo hacen con Paraguay.

* De las conexiones internacionales merecen destacarse las que se efectúan a través de la Ruta Nacional N° 11 y su acceso al Puente Internacional "**San Ignacio de Loyola**", sobre el río Pilcomayo. Estas obras llevan a Asunción (Paraguay) por intermedio de



la Ruta paraguaya Nº 12 y el Puente "**Remanso Castillo**", sobre el río Paraguay, a la altura de la localidad de Mariano Roque Alonso.

* La Ruta Nacional Nº 12, posee dos conexiones internacionales en su recorrido. El primero, que lleva a Paraguay, se realizó a través de un servicio permanente de lanchas entre las ciudades de Posadas y Encarnación hasta el año 1.989, en que se habilitó oficialmente el puente ferro-vial sobre el río Paraná. El segundo, que comunica con el Brasil también se efectuaba por servicios de lanchas entre las poblaciones de Puerto Iguazú y Puerto Meira (Foz do Iguazu) hasta 1985, en que se inauguró el Puente Internacional "**Tancredo Neves**" sobre el río Iguazú.

* La Ruta Nacional Nº 14 comunica directamente con Brasil en el paso fronterizo establecido entre las poblaciones de Bernardo de Irigoyen (Misiones) y Dionisio Cerqueira (Brasil).

* La misma función cumple la Ruta Nacional Nº 123, que fue la primera ruta en la que se estableció una conexión internacional a través del puente sobre el río Uruguay entre las localidades de Paso de los Libres (Corrientes) y Uruguayana (Brasil), en uso desde 1946.

* Existen además, conexiones fluviales entre las localidades de Fotheringham (Formosa) y Pilar (Paraguay) y entre la ciudad de Formosa y la población de Alberdi (Paraguay), ambos cruces están sobre el río Paraguay y cuentan con lanchas para pasajeros.

* Sobre el río Uruguay, se encuentran los cruces fluviales para pasajeros y vehículos entre las poblaciones de Alba Posse (Misiones) y Porto Mauá (Brasil); San Javier (Misiones) y Porto Xavier (Brasil), así como entre Santo Tomé (Corrientes) y Sao Borja (Brasil). En este último cruce se encuentra en estudio el proyecto de construcción de un puente ferro-vial.

* El tradicional aislamiento que caracterizara a Corrientes y Misiones en la fluidez de las comunicaciones terrestres, se ha revertido además durante en la década de 1970 con la construcción de las grandes obras de vinculación interprovincial y regional llevadas a cabo. Tales obras son, fundamentalmente el túnel subfluvial "**Hernandarias**" (Entre Ríos - Santa Fe), el puente "**General Belgrano**" (Chaco - Corrientes) y el complejo ferroviario-carretero "**Zárate - Brazo Largo**" (Entre Ríos - Buenos Aires), a las que hay que sumar el camino de coronamiento de las presas hidroeléctricas "**Salto Grande**" (Entre Ríos - Uruguay) y "**Yaciretá**" en construcción (Corrientes - Paraguay). Estas conexiones terrestres han agilizado enormemente el tráfico carretero, al suprimir las largas demoras y esperas que se debían efectuar anteriormente con los servicios fluviales en esos mismos puntos.

* Respecto de los servicios ferroviarios, ellos son cada vez más escasos y poco frecuentes. Actualmente se reducen al transporte de cargas de gran volumen y bajo costo



específico y, a largas distancias, tales como por ejemplo, productos agrícolas, forestales, ganaderos y derivados, que son enviados o despachados hacia los mercados elaboradores y consumidores de Buenos Aires y Capital Federal. En el nordeste se reciben por el contrario, productos manufacturados, principalmente cemento, cal, productos químicos y farmacéuticos, combustible, minerales y carga general.



NOTAS Y CITAS BIBLIOGRAFICAS

1. Los datos relativos a la existencia de vehículos en el país, fueron tomados de la **Revista de Economía Argentina** (Alejandro E. Bunge, Director). Buenos Aires, Agosto de 1933, N° 182, t. XXXI, p. 142; **Ibidem**. Noviembre de 1936, N° 221, t. XXXV, pp. 200-201. En lo referente a pavimentación de rutas, en los números correspondientes a Marzo-Abril de 1933, N° 177-178, t. XXX, pp. 204-205.

2. **Teodoro Sánchez de Bustamante** en su obra: **La vialidad en la República Argentina**. Su evolución y estado actual. 2° ed. Buenos Aires, Fac. de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Buenos Aires, 1934. pp. 63-78 realiza un detallado análisis de los puntos principales de la Ley 11.658. La misma también puede consultarse en: **República Argentina. Poder Ejecutivo Nacional. 1932-1938**. Buenos Aires, Kraft, 1938, vol. II (Vialidad Nacional. Rutas y Caminos...), págs. s/numerar. También en **Raúl García Heras. Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina. 1918-1939**. Buenos Aires, Libros de Hispanoamérica, 1985, pp. 65-69.

3. **Dirección Nacional de Vialidad. Memoria**. Año 1935. Buenos Aires, s/fecha, t. I, pp. 384-387; 436-440; 516-518; 524-525; 540-542; **Ibidem**. Año 1936, t. I, p. 69; **Idem**, t. II, pp. 480. **Ibidem**. Año 1939, pp. 33-36; 114-118; 132-137 y 141. El detalle completo de las obras realizadas en cada jurisdicción, deslindadas por rutas, tramos y secciones, así como los fondos destinados, se puede consultar en las **Memorias** mencionadas.

4. **Ibidem**. Año 1943. Buenos Aires, Talleres Gráficos Argentinos, 1940, pp. 16-17. También en: **Francisco Manzi. El puente internacional Argentina-Brasil y la zona correntina adyacente**. En: Revista Geográfica Americana. Buenos Aires, 1945, N° 147, pp. 307-308.

5. **Chaco y Formosa**. Revista de la Asociación Fomento de los Territorios Chaco y Formosa. Ediciones correspondientes a Junio de 1946, N° 209, p. 36 y Septiembre de 1946, N° 212, p. 58. También en: **Ernesto Schulte. Progreso para nuestra mesopotamia**. Corrientes, Diario "La Provincia", 1957, pp. 20-24.

6. Si bien este cuadro y el anterior fueron confeccionados con la misma fuente estadística, los datos no coinciden totalmente, ya que en un cuadro figuran para la provincia de Corrientes: 56,7 km. de pavimento superior conservados en el año 1957 y, en los siguientes, donde se deslinda la construcción nacional de rutas año por año a partir de 1938, ese mismo dato no figura.

7. Véase entre otros trabajos: **Alejandro Bunge. Ferrocarriles Argentinos. Contribución al estudio del patrimonio nacional**. Buenos Aires, 1989. 154 p. **Horacio J. Cuc-**



corese. Historia de los ferrocarriles en la Argentina. Buenos Aires, ed. Macchi, 1969, pp. 148-151; **Carlos Escudé y María E. Carballo de Alley**. Perón, Miranda y la compra de los Ferrocarriles Británicos. En: Todo es Historia. Buenos Aires, Marzo de 1979, Nº 142, pp. 6-27; **Ricardo M. Ortiz**. El ferrocarril en la economía argentina. Pról. ed. Problemas. Buenos Aires, ed. Problemas, 1946, 133 p.; **María Emilia Pérez**. El tráfico ferroviario de pasajeros y cargas en el nordeste argentino. 1896-1941. Consideraciones preliminares. En: Octavo Encuentro de Geohistoria Regional. Resistencia, IIGHI-CONICET-FUNDANORD, 1988, pp. 239-251; **Juan Manuel Santa Cruz**. Ferrocarriles Argentinos. Cuaderno del Instituto de Derecho Público y Ciencias Sociales. Santa Fe, Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas, Universidad Nacional del Litoral, 1966, pp. 17-22; **Juan A. Roccatagliata**. Los ferrocarriles en la Argentina. Un enfoque geográfico. Buenos Aires, EUDEBA, 1987, 274 p.; **Winthrop R. Wright**. Los ferrocarriles ingleses en la Argentina. Su influencia en el nacionalismo económico. 1854-1948. Trad. Josefina Osorio. Buenos Aires, ed. Emecé, 1980, 336 p.; **Eduardo A. Zalduendo**. Libras y rieles. Las inversiones británicas para el desarrollo de los ferrocarriles en la Argentina, Brasil, Canadá e India durante el siglo XIX. Pról. Carlos F. Díaz Alejandro. Buenos Aires, ed. El Coloquio, 1975. 600 p.; **Ministerio de Obras Públicas**. Estadística de los Ferrocarriles en Explotación. Años 1933, 1936/37, 1938/39 y 1940/41. Buenos Aires, M.O.P., ts. XLII, XLV, XLVII y XLIX.

8. **Ricardo M. Ortiz**. Historia económica de la Argentina. 1850-1930. Buenos Aires, ed. Raigal, 1955, t. I, pp. 119 y 139.

9. *Ibidem*, p. 236; también en: **Ricardo M. Ortiz**. El ferrocarril en la ... op. cit., p. 60.

10. **J. E. Allen**. El público ante la competencia caminera. Buenos Aires, Tall. gráf. Roson y Cía., 1933, pp. 10-25.

11. República Argentina. Dirección Nacional de Vialidad. Memoria. 1959-1962. Buenos Aires, S.E.O.P., s/f., pp. 3-4.

12. *Ibidem*. Año 1967. Buenos Aires, Imp. del Plata, s/f., pp. 49-50.

13. *Ibidem*. Años 1968 y 1969. Buenos Aires, Imp. del Plata, s/f., pp. 4-5 y 70-71. También en: República Argentina. Ministerio de Economía y Trabajo. La Argentina construye. Programa económico para 1968. Buenos Aires, 1968, pp. 27-28 y 30-31.

14. República Argentina. Dirección Nacional de Vialidad. Memoria. Años 1970-1971. Buenos Aires, Imp. del Plata, s/f., pp. 3-4; *Ibidem*. Año 1976. Buenos Aires, Dirección Nacional de Vialidad, 1979, pp. 5-6. También en: Entrevista al Administra-



dor General Ing. Gustavo Carmona. En: La Prensa. Buenos Aires, 1 de febrero de 1981, pp. 2-9. (Suplemento Especial).

15. Provincia de Corrientes. Mensaje. Leído ante la H. Asamblea Legislativa el 1 de Mayo de 1959. Corrientes, s.n.t., pp. 40-47.

16. Provincia de Corrientes. Mensaje de fin de año pronunciado por su Excelencia el Señor Gobernador de la Provincia Dr. Fernando Piragine Niveiro el día 31 de Diciembre de 1959... Corrientes, s.n.t., pp. 3-6.

17. Provincia del Chaco. Memoria y balance de la Dirección de Vialidad. Año 1957. Resistencia, s.n.t., pp. 3-4. También en: Presidencia de la Nación. Memoria. Gobierno Provisional de la Revolución Libertadora. 1955-1958. Buenos Aires, s/f., pp. 180.

18. Provincia del Chaco. Memoria y balance de la Dirección..., op. cit., pp. 5-6.

19. Ibidem, p. 18. También en: Provincia del Chaco. Intervención Federal. Presupuesto General de la Administración Central y Organismos Descentralizados. Ejercicio Financiero 1957. Resistencia, abril de 1957, s.n.t., pp. 1-11.

20. Provincia del Chaco. Leyes Provinciales. Año 1958. Números 129 al 211. Resistencia. Publicación de la Secretaría de la Cámara de Diputados de la Provincia, 1959, pp. 76-77 y 86-88. También en: Provincia del Chaco. Tierra de Paz y Trabajo. Resistencia, Imp. Moro Hnos., 1963, p. 6.

21. Provincia de Formosa. Mensaje del Excelentísimo Señor Gobernador Dr. Luis Gutnisky al pueblo de la Provincia de Formosa. Formosa, 1958, s.e., pp. 3 y 5-7. Ibidem. Año 1959, pp. 52-54.

22. Provincia de Formosa. Formosa: nace una provincia. Primeros cuatro años de gobierno constitucional. 1959-1962. Buenos Aires, Tall. gráf. COGTAL, s/f., pp. 21 y 59-61.

23. Julio César Perié. Las provincias y el desarrollo nacional. Una experiencia: Misiones. Pról. Oscar Camilión. Posadas, ed. "La República", 1970, pp. 48-49. También en: Vialidad Provincial: una necesidad para el desarrollo de la provincia. Posadas, Centro de Ingenieros de Misiones, 1982, pp. 3-7.

24. Julio César Perié. Las provincias y el desarrollo..., op. cit., pp. 49-54.



25. Ibíd., pp. 55-56. También en: Mensaje del Señor Gobernador Dr. César Napoleón Ayrault al inaugurarse la segunda Legislatura misionera. 1 de mayo de 1960. Buenos Aires, Tall. Artes Gráficas Modernas, 1961, pp. 33-35.

26. Aclaremos en esta nota porqué expresamos "alrededor de 5.700 km. Se debe al hecho de no existir cifras exactas sobre la longitud de la red vial nacional por jurisdicción para esta fecha. Incluso para los años siguientes, las cifras proporcionadas por los Anuarios Estadísticos de la República Argentina, cuya fuente es la misma Dirección Nacional de Vialidad, también varían de un año a otro. A veces ocurre, como en las Provincias de Chaco, Formosa y Misiones, que había tramos de las rutas sin abrir, dependiendo el dato entonces de si se considera o no todo el recorrido. Otras veces, depende de la manera en que se realiza el conteo de kilómetros: en oportunidades se incluyen en la suma los accesos a las rutas al centro de las ciudades o pueblos, avenidas de circunvalación e incluso pavimentos urbanos que son considerados como accesos. Otras veces los montos varían, pues al pavimentarse las rutas, se rectifican o cambia el trazado de las mismas y, por último, las diferencias pueden deberse también al traspaso de rutas que en varias oportunidades realizaron las Direcciones Nacional y las Provinciales de Vialidad. De allí, que para la descripción de los tramos habilitados y la confección de los cuadros estadísticos, hemos utilizado los datos y planillas proporcionados por las Seccionales de Vialidad de cada provincia. El mismo criterio hemos adoptado respecto de los valores para las redes provinciales.

27. Diagnóstico Provincial. 1980. Formosa, SEPLADE, 1981, p. 184.

28. Juan A. Roccatagliata. Los ferrocarriles en la Argentina..., op. cit., p. 63. Este autor expone además, en p. 65 de dicho trabajo, que la situación ferroviaria en el país fue causada debido a "una política errónea que consideraba al ferrocarril un modo de transporte perimido", y que lo relacionado con el déficit y la ineficiencia de los servicios ocurrió "porque nunca se quiso que fueran eficientes, nunca se atacaron las reales causas del déficit, porque desde 1958 nunca hubo una política concreta de apoyo a los ferrocarriles emanada del mayor poder decisivo de la Nación, salvo contadas excepciones". Del mismo autor véase: Transporte terrestre y ferrocarriles. Contribución a su conocimiento con base geográfica. En: Anales de la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos. Buenos Aires, GAEA, 1982, pp. 165-189.

29. José García Vizcaíno. Tratado de política Económica Argentina. Buenos Aires, EUDEBA, 1974, t. I, pp. 262 y 268-270.

30. República Argentina. Ministerio de Economía y Trabajo. La Argentina construye..., op. cit., pp. 35-36.



31. **Juan A. Roccatagliata.** Los ferrocarriles en la Argentina ..., op. cit., pp. 65-71. En el caso de los planes de racionalización y clausura, hemos considerado sólo los que conciernen a nuestra área de estudio.

32. **La Nación.** Buenos Aires, 65-XI-1986, p. 7.

33. La bibliografía principal consultada para este tema ha sido: **Provincia de Corrientes.** Caracterización socio-económica de la Provincia de Corrientes. Corrientes, Subsecretaría de Planeamiento, 1983, pp. 104-106; **Provincia de Corrientes.** Secretaría General de Gobernación. Compendio Estadístico de la Provincia de Corrientes. Estadísticas Económicas. Corrientes, Dirección de Estadística y Censos, 1983. Publicación especial N° 5, pp. 125-128; **Consejo Federal de Inversiones.** Caracterización socio-económica de las Provincias: Chaco. Buenos Aires, C.F.I., 1976, pp. 70-72; **Provincia del Chaco.** Ministerio de Economía y Obras Públicas. El Chaco en Cifras. Resistencia, Dirección de Estadística y Censos, Años 1960 a 1980; **Provincia de Formosa.** Estadísticas. 1969. Formosa, Asesoría de Desarrollo, 1969, t. II, pp. 98-100; **Consejo Federal de Inversiones.** Caracterización socio-económica de las Provincias: Formosa. Buenos Aires, C.F.I., 1976, pp. 11-12; **Provincia de Formosa.** Secretaría de Planeamiento y Desarrollo. Diagnóstico Provincial 1980. Resistencia, Imp. Región, 1980, pp. 194-195; **Consejo Federal de Inversiones.** Estudio de factibilidad. Plan vial de la Provincia de Misiones. Buenos Aires, C.F.I., 1965, pp. 9-12; **Provincia de Misiones.** Estadística Básica. Posadas, Dirección General de Estadística y Censos, 1972, pp. 21-22; **Provincia de Misiones.** Anuario Estadístico. Posadas, Dirección de Estadística y Censos, Años 1976 y 1980, s/p.