ASOCIACIÓN ARGENTINA DE HISTORIA ECONÓMICA
UNIVERSIDAD NACIONAL DE RÍO CUARTO

XXII JORNADAS DE HISTORIA ECONÓMICA
Río Cuarto (Córdoba)
21-24 de septiembre de 2010

ISSN 1853-2543

La expansión de los sistemas de comunicación y transporte en el análisis de los catedráticos de la Universidad Nacional del Litoral en Rosario, Proyectos de nación con mirada regional. La irrupción del transporte automotor y el nuevo mapa de las comunicaciones terrestres, 1920-1938.

Miguel Angel De Marco (h)
IDEHESI-UCA-CONICET

El principio básico de la dinámica regional del área de influencia de la ciudad puerto de Rosario pasó por la navegabilidad del río Paraná para la exportación de los productos exportables y la situación económica internacional que establecía los flujos de la demanda. La elite dirigente rosarina convencida de ello lo consagró como premisa de los intereses regionales en la primera mitad del siglo XX. La ciudad era obra del comercio y la interacción a través del acaudalado río y por lo tanto la canalización y el mantenimiento del dragado del río no podía ser menos que una consigna insoslayable, más aún teniendo en cuenta que el gobierno nacional, según se sostenía, no le prestaban el suficiente interés, lo que se evidenciaba en la falta de asignación de recursos, organización y planificación[1].

La zona de influencia del puerto de Rosario si bien descansaba, en primer término, por su ubicación geográfica con respecto a los centros de producción y consumo, varió en su acción e intensidad experimentó, (como ha ocurrido y ocurre con la mayoría de las ciudades puerto), oscilaciones en la intensidad y extensión de su radio de acción de acuerdo a las vías de comunicación disponibles y la calidad de los servicios disponibles[2].

A partir de la finalización de la Gran Guerra es observable que la zona de influencia de la ciudad puerto de Rosario (tanto la suburbana inmediata, la media o la remota) un exponencial aumento de su dinámica, coincidente con la iniciación de una nueva etapa de integración vial (el tradicional sistema ferroviario ya estaba colapsado y la expansión del uso del transporte automotor como opción complementaria, en especial en los trayectos cortos

[1] *La Capital*, 20 de agosto de 1929.
[2] Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, México.
http://www.apicoatza.com/interiorZonadeInfluencia.htm

donde no había ferrocarril, incitará a la construcción de caminos), institucional, y del conocimiento, con la creación en 1919 de las primeras facultades rosarinas de la Universidad Nacional del Litoral (en adelante UNL).

De esta manera no sólo se incrementó la simbiosis económica ciudad región sino que también la intensidad y frecuencia de la comunicación socio cultural. Por otra parte distintas investigaciones, que parte de la geografía histórica, han demostrado, por ejemplo en el caso de Cataluña, España, que el impacto más importante que puede tener un territorio y el más trascendente geodemográficamente, provinieron de las grandes obras de infraestructuras[3], y fue precisamente en la década del 20 y el 30 donde se configuró un nuevo sistema de comunicación con correcciones y adecuaciones de la etapa anterior.

Resulta insoslayable enmarcar el siguiente trabajo en el contexto de la competencia anglo-norteamericana en América Latina, y en especial en Argentina, por el control del sistema de transportes. A medida que aumentó la importación de automóviles, que representaban a los intereses estadounidenses, fue más "vigilante y agresiva" la política sostenida por Gran Bretaña en defensa de las empresas de ferrocarriles, para impedir un desarrollo vial nacional, posponiendo su solución. La situación económica registrada en el país a finales de la década del 20 y comienzos de la del 30, deterioraron las finanzas de las compañías ferroviarias inglesas y el sector automotriz pudo dar su gran salto hacia delante por las ventajas competitivas que efectivamente tuvo en ese momento[4].

Fue la aparición del tráfico de automotor y la creciente importación de automotores (existían en el país más de 300 mil unidades en 1929), la que despertó la atención de los gobernantes sobre la necesidad de concebir al camino como una obra pública relevante[5]. Entre los factores concurrentes a esta situación fue el crecimiento demográfico de las ciudades, en especial las portuarias como Rosario donde se había comprobada la eficacia del camión para conducir el cereal desde las localidades de la región a los barcos, y las expectativas de contar con una refinería fiscal de petróleo, inaugurada en 1925[6].

Además, en la década del 20 la Sociedad Civil adquirirá un intenso protagonismo en las más variadas manifestaciones, entre ellas la implantación de un sistema vial que redimiera

---

[3] Carlos Sánchez, *Demografía y vías de comunicación*, Apuntes referidos al caso de Cataluña, Centro de Estudios Demográficos, Granada, 2004, P. 24. www.ced.uab.es/publicacions/PapersPDF/text246.pdf.

[4] Mario Rapoport, *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2003)*, Emecé, Buenos Aires, p. 233.

[5] Teodomiro Sánchez de Bustamante, *La vialidad y los transportes por caminos en la Argentina*, Instituto de Economía de los Transportes, Facultad de Ciencias Económicas de Buenos Aires, Imprenta de la Universidad, Buenos Aires, 1939, p. 33.

[6] Ana M. Cecchini de Dallo y Pascualina A. Di Biasio, *La política vial en la provincia de Santa Fe,* 1920-1966, Dirección Provincial de Vialidad, Santa Fe, 1988, p. 34. Trabajo efectuado sobre los aporte de Adolfo Dorfman, y Alejandro Rofman; el Archivo de la Legislatura de la Provincia de Santa Fe y el Archivo General de la

de la incomunicación a las localidades y regiones. La comunicación tangible, como nueva aspiración social, tuvo distintas manifestaciones según el grado de participación de cada provincia[7].

En el caso de Santa Fe, se puede observar el surgimiento de distintos tipos de entidades que demuestran la generalización de la aspiración por "integrarse" al nuevo modelo vial. La cuestión vial, por su novedad y complejidad, tuvo en las flamantes facultades rosarinas de la UNL y en las sociedades profesionales recientemente constituidas uno de sus ámbitos de recepción y debate. Para los contemporáneos de aquel proceso de innovación en las comunicaciones terrestres se presentaban "problemas" técnicos, económicos, legales y administrativos a resolver: la seguridad del tráfico; el costo y la organización de los transportes, la financiación de las carreteras, y la coordinación del transporte; y entre los legales, el dictado de leyes sobre cuestiones específicas como las licencias de circulación, registro de automotores, responsabilidad, seguros, penalidades, entre otros aspectos. Eran por lo tanto muy variadas las cuestiones a tener en cuenta pero sin embargo, en tiempos de la creación de las facultades rosarinas de la UNL y su primera década de vida, la cuestión ferroviaria continuó centralizando la atención de la sociedad en materia de transportes con una fuerte presencia en los periódicos de la época[8] en aspectos que hacían a la fijación de la tarifa y la calidad del servicio; y el cada vez más acuciante, y "angustioso", -apelando a un término sostenido en 1928 por la Sociedad de Ingenieros, Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos de Rosario-, problema planteado por "la arbitrariedad" de las empresas, en el trazado de las vías en el ejido urbano de Rosario, que amenazaba en quedar cada vez más estrangulada dentro una doble cintura de hierro. Hasta el propio inspector de la Dirección General de Ferrocarriles de la Nación, había reconocido que era ineludible e impostergable un plan orgánico ferroviario, (Rosario aún no había dado comienzo a la elaboración de su plan regulador y las primeras reuniones al efecto tendrían lugar en 1929), acorde a la situación de una ciudad que era uno de los puertos exportador de cereales más importante del mundo[9].

La Sociedad de Ingenieros, Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos, en junio de 1930, manifestó públicamente que Rosario se encontraba en un Estado de abandono

Provincia de Santa Fe.

[7] *La Capital*, 12 de diciembre de 1929.

[8] En 1919, en la revista Hacienda y Administración, del Centro de "Contadores y calígrafos públicos", Alberto Arévalo quién fuera uno de los pilares de la Facultad de Ciencias Comerciales, Económicas y políticas escribió un completo y claro artículo titulado "el Contralor en las empresa de ferrocarriles", en la que pormenorizadamente explicaba el funcionamiento interno de las mismas. ALBERTO ARÉVALO, "El Contralor en las empresa de ferrocarriles", Hacienda y Administración, Revista Mensual del Centro de "Contadores y calígrafos públicos", año 1 N. 8-10-. Agosto septiembre de 1919, p. 97.

[9] MARIO MORGANTINI, *Los ingresos ferroviarios a Rosario*, en El Constructor Rosarino
De la Sociedad de Ingenieros, Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos.

sistemático por parte de las autoridades nacional, provinciales y municipales: Seguía contando con una vieja y vetusta estación de trenes, cruces ferroviarios en plena ciudad sin barreras, un puerto de primera categoría que no daba abasto por su poco espacio operativo, caminos de acceso intransitables y obras públicas lentísimas. Situación más injusta, se lamentaba la institución, teniendo en cuenta que Rosario aportaba la mitad del presupuesto provincial y un importante del nacional[10].

También criticaba que en los últimos años tampoco se hubiera avanzado en materia de caminos: "La realidad es inmutable y evidente: se necesitan caminos y más caminos que comuniquen entre sí nuestras ciudades, que la campaña tenga acceso a las ciudades para el rápido canje de sus productos, que se una a todos los núcleos de actividad con esa red que debe ser como sistema vital de circulación sanguínea en el cuerpo del país. La despreocupación de este eterno problema ha sido total en los últimos gobiernos de la era `reparadora´ donde ni siquiera se repararon los caminos ya existentes"[11].

Desde la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas: el vacío jurídico constitucional

Teniendo en cuenta la impronta marcada por el joven y ya célebre jurista Rafael Bielsa, convertido en uno de los referentes nacionales del nuevo derecho administrativo, desde el decanato de la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas, a partir de 1927, no debe sorprender porqué la cuestión vial y de comunicaciones fue preferentemente abordada desde la legislación y los conflictos de jurisdicción que la misma suscitaban entre los gobiernos nacionales, provinciales y municipales. Dentro de el segundo curso de la materia "Derecho Administrativo", tanto en las facultades de Derecho de Buenos Aires y Santa Fe, y de Ciencias Económicas de Rosario, en la segunda mitad de la década del 20, Bielsa se detuvo pormenorizadamente en el examen de la organización de los servicios públicos, y dentro de ese punto en lo correspondiente a los transportes ferroviarios y correos, incorporando años más adelante el transporte automotor y la aviación[12].

Aparición mensual. Director: José V. Díaz Valentín, comité administrativo. Rodolfo Verna Useglio y Rafael Candia (h), administración Maipú 1229. Año III. Rosario, abril de 1928, N. 54, p. 24.

[10] *El Constructor Rosarino*, De la Sociedad de Ingenieros, Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos. Aparición mensual. director: Arq. Francisco Casarrubia, administración Maipú 1229. Año VI. Rosario, junio 1930, N. 80, p. 22.

[11] *Ibídem,* Editorial *Caminos* noviembre de 1930, N. 85, p. 21.

[12] P. 269, del tomo I de 1928 de la Revista de la Facultad de Ciencias Económicas…

La constitución nacional, no contenía, como otras constituciones federales, disposiciones básicas sobre las vías o medios de comunicación sino que traía distintos artículos en los que regulaba indistintamente sobre unos y otros de manera indirecta. Es decir, a pesar de su importancia intrínseca, no dedicaba a las vías de comunicación un articulado extenso y preciso lo que había contribuido a complicar los posibles problemas de jurisdicción. Así lo destacó en 1930 el joven abogado egresado de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la UNL, Salvador Dana M. Montaño, y a quién Bielsa invitó a su facultad para integrarse a la cátedra y a la investigación. En 1931 fue designado profesor suplente de Derecho Público en la Facultad de Ciencias Jurídicas de Santa Fe. Llegaría a ser profesor titular en las Universidades del Litoral, Rosario, Catamarca y del Sur. Dana Montaño tenía menos de 24 años de edad cuando realizó la primera investigación que sobre la jurisdicción estatal en materia de comunicaciones publicara la Revista de la Facultad de Ciencias Económicas. Para ello relevó previamente la legislación internacional del régimen de comunicaciones resaltando los avances obtenidos en Brasil, Canadá, Nueva Zelanda, Estados Unidos de Norteamérica y Alemania; y los vacíos que en esta materia presentaba la Argentina: Correos[13], telégrafos, radiocomunicaciones, y ferrocarriles[14]. De todos estos aspectos, el que quizás había ocasionado en la Argentina conflictos jurisdiccionales "de extraordinaria importancia y gravedad", afectando cuantiosos intereses, era "la parquedad constitucional" en materia del de las vías y medios de comunicación terrestres. En pro de su argumento, sostenía que la Nación contaba con más de 25.000 kilómetros de caminos, de los cuales más de cinco mil contaban con calzada mejorada, recorridos por 328.998 automotores, que representaban una inversión de 1.800 millones de pesos moneda nacional, y con cerca de 40.000 kilómetros de líneas férreas, siete mil de los cuales pertenecían al Estado, representando todos ellos un capital de más de 1.300 millones de pesos oro, o sea, el 10 % del patrimonio nacional, porcentaje sólo superado por los Estados Unidos (14,8%)[15].

Dana Montaño, fue más elocuente aún al indicar que en la Constitución Nacional no existía siquiera la palabra "caminos" o "carreteras", cuando estos eran sustanciales al desarrollo económico del mismo, a su adelanto, y al bienestar de las provincias, porque eran medios auxiliares al comercio nacional e internacional. En razón de los artículos 67 y 107, quedaba en claro que estos conferían respectivamente a la Nación y a las provincias, el poder

---

[13] SALVADOR M. DANA MONTAÑO, *Conflictos jurisdiccionales entre las atribuciones del gobierno nacional y de los gobiernos locales en materia de vías de comunicación, en* Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas de la Universidad Nacional del Litoral, 3 serie, tomo I, número 1, 1930, p. 406.
[14] *Ibídem*, p. 647.
[15] *Ibídem*, p. 417.

del fomento de los caminos en las respectivas esferas de su jurisdicción. También advertía que la República Argentina no disponía de una legislación caminera nacional, a pesar de los distintos proyectos que se habían presentado para donar al país de una red adecuada. Desde al año 1875, que se presentara el primer proyecto de legislación vial (del diputado Santiago Alcorta) hasta 1930, se habían dado a conocer en el Congreso distintas tentativas legislativas (más de veinte proyectos), siendo la más completa la de 1927. Las leyes comprendían aspectos parciales, como la que establecía fondos destinados a la construcción de caminos de acceso a las estaciones ferroviarias, o la que exoneraba de impuestos de importación a los materiales y maquinarias necesarias para la construcción de caminos en la provincia de Buenos Aires, o la de conservación de caminos nacionales. La provincia de Santa Fe, por su parte, se limitó a dictar desde mediados del siglo XIX leyes que autorizaban u ordenaban la construcción de caminos locales, (en el período de las gobernaciones radicales el área de vialidad fue un departamento más dentro de la Dirección de Obras Públicas del Ministerio de Hacienda, y la ley más importantes sancionada hasta ese entonces por la legislatura provincial fue la 2157 de Pavimentación de Caminos autorizando la emisión de títulos de la deuda pública interna o externa para realizar tal cometido. Esta ley de 1927 propiciada por el gobernador Ricardo Aldao ha llevado a sostener que el radicalismo antipersonalista había demostrado mayor preocupación por adoptar una política caminera más acorde a las necesidades del país[16]. Sin embargo, este vacío legal en un país de régimen federal era tanto o más preocupante porque incidía en la falta de marco para la ejecución y conservación de los caminos, la financiación de las obras entre los gobiernos nacionales y provinciales, o la ejecución conjunta de las mismas. Por otra parte, si bien la Constitución otorgaba implícitamente poderes al Congreso de la Nación para la acción de coordinación de esfuerzos y la dirección general de la materia, cuya expresión concreta y primera debía ser un trazado del plan o sistema general de vialidad del país, como lo había hecho Brasil, en cambio aún no se había determinado si la ejecución de dicho plan o sistema debía estar en manos de la Nación o de las Provincias, exclusivamente, o en manos de ambas. Recién cuando se resolviera esta cuestión, sostuvo Dana Montaño, se podría avanzar en la cuestión de ¿cómo y en qué proporción debían contribuir con sus rentas los gobiernos interesados y cuales eran las rentas que podían afectarse a ese fin?[17].

---

[16] LILIANA MONTENEGRO DE ARÉVALO, *Evolución orgánica de vialidad de la provincia*, 1920-1987. Dirección Provincial de Vialidad, Santa Fe, 1988, p. 7.

[17] SALVADOR M. DANA MONTAÑO, *Conflictos jurisdiccionales entre las atribuciones del gobierno nacional y de los gobiernos locales en materia de vías de comunicación* , ob. Cit. p. 426.

Dos años después que Dana Montaño escribiera este artículo el presidente Agustín P. Justo promulgó la Ley Nacional de Vialidad N. 11.658, sancionada el 30 de septiembre de 1932, que estableció un nuevo sistema institucional, político, financiero, económico y administrativo en relación con la creación de un sistema de caminos nacionales en todo el territorio de la República, con sede en la Capital Federal[18]. Los tres grandes logros que posibilitaron su consolidación fue constituirlo un órgano federal y autárquico; con su propio fondo, y un incipiente mecanismo de coparticipación nacional a las provincias[19]. Con ella comenzó la ejecución de las obras viales más importantes del país. Un catedrático de la UNL no dudó en calificarla como "una de las más sabia que haya sancionado el congreso" en la primera mitad del siglo XX, y que los "ingenieros argentinos" que se desempeñaron al frente de la Dirección Nacional de Vialidad hasta 1943 "demostraron cómo una entidad estadual podía alcanzar los mejores rendimientos"[20].

La nación tuvo a su cargo la construcción y conservación de la red troncal exclusivamente, (al que se le asignó el 60% del total del fondo) y las provincias, la construcción y conservación de la red secundaria como complemento de la primera (disponiendo para eso con partidas del gobierno central). Por la misma, nuestra provincia, con sus ciudades puertos de Santa Fe y Rosario, sería expresamente beneficiadas en razón de que el artículo 3 de la ley –proyectada por el Ministro de Obras Públicas, el salteño Manuel R. Alvarado, (quién sería designado en 1935 como Interventor Nacional en Santa Fe en reemplazo del gobernador demócrata progresista Luciano Molinas)- disponía la preferencia para los caminos de acceso a puertos, estaciones ferroviarias y centros de consumo. Además en su territorio la Nación tendría a su cargo dos rutas nacionales denominadas (de acuerdo al sistema radial aprobado por Vialidad Nacional en 1935): 9 (Buenos Aires-Rosario-Córdoba-Santiago del Estero-Tucumán-Salta-Juluy-La Quiaca, en una longitud de 2.083 km., considerado por el Instituto del Transporte de la Facultad de Ciencias Económicas de Buenos Aires, en 1939, como "la de mayor importancia política, social, turística y económica del país, y la del descubrimiento, conquista, y la Independencia"[21], y que por ella se comunicaban a la

[18] Teodoro Sánchez de Bustamante, *La vialidad y los transportes por caminos*, ob. Cit. P. 50.
[19] Liliana Montenegro de Arévalo, ob cit. P. 8.
[20] Así lo expresó Ludovico Ivanissevich Machado en 1960, cuando se desempeñaba como joven profesor de Hidráulica general en la Facultad de Ciencias Matemáticas del Litoral y miembro de su consejo directivo, y por lo tanto fue formado por la generación de catedráticos fundadores. A la par de la docencia se desempeñó como ingeniero consultor de obras hidráulicas y de servicios públicos. Participó en congresos profesionales y era miembro de la Sociedad Científica Argentina. Fue miembro fundador de la Liga de Estudiantes Humanistas y de la Junta Promotora en la Capital federal del Partido Demócrata Cristiano, del que llegó a ser candidato a senador nacional, teniendo 31 años de edad. Ver Ludovico Ivanissevich Machado, *Obras y Servicios Públicos*, en "Argentina 1930-1960", revista Sur, Buenos Aires, 1961, p. 307.
[21] Teodoro Sánchez de Bustamente, ob. Cit. P. 91.

red troncal las capitales de las provincias y territorios nacionales); 11 (Rosario-Resistencia-Zapallar-Formosa-Clorinda, en una longitud de 1209 kilómetros, y que por estar situada junto a ciudades con balsas sobre el río Paraná permitía la unión de las provincias mesopotámicas con el resto del país, y del Paraguay con la Argentina, siendo por esto último la más importante vía de vinculación terrestre entre los dos países); 19 (Santa Fe-San Francisco-Córdoba, 234 km. "de importancia esencialmente económica por las características agrícola ganadera de la zona que atraviesa y por las ciudades y pueblos que une al puerto de Santa Fe"[22]; 33 (Bahía Blanca-Rosario-Santiago del Estero, 1.582 km, que unía en su primer tramo a dos de los puertos más importantes del país con una amplísima región y en un segundo tramo, de Rosario a Ceres, a una zona principalmente agrícola), y la 166 (Recreo-Esperanza-Rafaela-Fraga, 127 kms, que unía a las colonias más antiguas dedicadas a la explotación rural con la pujante ciudad del noroeste provincial)[23].

A Santa Fe se destinó el 20,4% de los fondos de inversión dispuesto por el Estado Nacional para el plan inmediato de la Red Nacional en el trienio 1933-1935. Además, desde esa cartera se aseguraban existían razones de orden económico, geográfico y legal para que la Dirección Nacional de Vialidad dispusiera y ejecutara el plan vial de Santa Fe con un ritmo acelerado. Las flamantes autoridades de esta repartición designadas por Justo no dudaron en reconocer que para enero de 1933 la situación vial de esta provincia "era muy difícil", se encontraba sin crédito y dinero para pagar los pavimentos hechos, y para continuar y terminar los construidos. De allí que el gobierno nacional convino con el santafesino que la Dirección Nacional de Vialidad se haría cargo de la construcción y financiación de las obras inconclusas, sin dejar de construir de inmediato los caminos a sus grandes puertos, que al dar salida a los campos de Santa Fe, entroncaban con las redes principales de la provincias vecinas; comprometiéndose para ello todos los fondos de la Red Nacional y dos millones y medio de Ayuda Federal para el trienio 1933-1935, los que sumados llegaban a 15 millones de pesos. Sin embargo estudios actualizados arrojaron que esta red insumiría casi el doble de esa cifra por lo que el Poder Ejecutivo Nacional obtuvo la autorización para emitir títulos por el valor necesario para las obras en Santa Fe. Salvada estas limitaciones financieras fueron licitadas y contramatadas los tramos no pavimentados de: Rosario-Santa Fe, Rosario-Villa Constitución, Casilda-Chabás; Santa Fe-Rafaela; Santa Fe-San Francisco, y Rosario-Tortugas por Cañada de Gómez[24].

---

[22] *Ibídem*, p. 94.
[23] *Ibídem*, p. 98.
[24] *Los caminos nacionales en Santa Fe*, Fijación de la Red Caminera. Año 1933. Ejecución de los Trabajos. Años 1934-1935, Gerónimo J. Pesce y Cía impresores, Buenos Aires, 1935, p. 4.

El gobernador demócrata progresista Luciano Molinas había logrado que la legislatura de Santa Fe sancionara la ley 2424 que emulando la ley nacional de 1932 creó una Dirección de Obras Públicas de Santa Fe como entidad autárquica, con similar organización (un presidente y directorio solidario), y un fondo. Por primera vez en la historia las obras públicas santafesinas tuvieron como ministro del área a un ingeniero civil: Alberto T. Casella, un hombre de Rosario. Hasta entonces habían sido (y con la caída de este gobierno lo seguirían siendo por algunos años más) abogados, escribanos, médicos, educadores, políticos de destacada labor partidaria. Fue su subsecretario Wenceslao Favaro, ingeniero civil graduado en la Universidad de Córdoba, donde había participado como dirigente del movimiento estudiantil de 1918, participando en los proyectos de reglamentación profesional y en la creación del Consejo de Ingenieros de la provincia de Santa Fe, ocupando su presidencia[25]. Quizás la presencia de Casella y Favaro habrá influido para que la flamante Dirección de Obras Públicas en lo referente a la Vialidad, estuviera asesorado por un jefe técnico, con título de ingeniero civil, que se encargaría no sólo de la organización técnica de la repartición sino de preparar y someter a la resolución del directorio los estudios económicos y técnicos, llevar adelante las estadísticas que permitieran proyectar el plan de construcción de la red provincial de caminos, etc[26]. La ley 2424 también fue toda una avanzada modernizadora en relación que estableció un fondo coparticipable con municipios y comunas para la vialidad; creó un fondo para la construcción de Parques y Paseos públicos; y una "Oficina de Urbanismo Regional de la Provincia"[27]. El propio ministro Casella es recordado como el primer ministro provincial que reclamó formalmente a la nación fondos coparticipables, recibiendo por respuesta que los mismos se librarían si se pagaba como precio el silencio de Lisandro de la Torre por el debate de carnes[28].

A ese ministerio se incorporaría como jefe del Departamento de Contribución de Mejoras, área clave para la recaudación del impuesto del mismo nombre dedicado al incremento de la obra vial, el joven ingeniero rosarino, humanista y poseedor de una vasta cultura, quién sería a lo largo de su extensa existencia, uno de los más prolíficos historiadores del pasado colonial santafesino: Víctor F. Nícoli. Formado en la Escuela Industrial de la Nación de Rosario, de la que egresó en 1917, se graduó de ingeniero en la Universidad de Córdoba, y se radicó en

---

[25] Víctor D. Avilés, *Gobernantes de Santa Fe,* desde 1810 a 1960, Homenaje al 150 Aniversario de la Revolución de Mayo. Instituto de Investigaciones Históricas Brigadier Estanislao López, Santa Fe-Rosario, 1960, p. 66.

[26] Liliana Montenegro de Arévalo, ob cit. P. 12.
Los caminos nacionales en Santa Fe, Fijación

[27] *Ibídem.*

[28] Ver página web oficial del Partido Demócrata Progresista www.demoprogresista.org.ar

Santa Fe, donde trabajó en la Dirección Provincial de Vialidad hasta su jubilación e integró la Junta Provincial de Estudios Históricos y el Centro de Estudios Hispanistas, habiendo trabajado junto a Agustín Zapata Gollán en el rescate de las ruinas de Cayastá[29].

La formación de los nuevos técnicos y las primeras investigaciones universitarias en materia de transporte

Dentro del directorio de la Dirección Nacional de Vialidad, que inició sus funciones en 1933, y que estaba presidido por el ingeniero Justiniano Allende Posse, -sobresaliente profesional de la ingeniería argentina, que por entonces había culminado su viaje de estudio por los países del sur y norte de América para observar el estado de evolución del sistema vial continental[30]- se encontraba el ingeniero Enrique Chanourdie, presidente del directorio de la empresa francesa de ferrocarriles que se llamaba por entonces Ferrocarril Santa Fe; fundador y director de la Revista Técnica de Buenos Aires que durante 22 años se dedicó al estudio de las obras públicas en el país. La repartición dedicó la primera etapa del trienio de su gestión en seleccionar el personal y poner en funcionamientos oficinas técnicas para el estudio de la Red Nacional de Caminos. Su directorio viajó por todo el país para el conocimiento de las realidades regionales. Fueron licitadas y adjudicadas 174 obras, comenzó la campaña didáctica con un ciclo de conferencias dictadas por la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, de Buenos Aires, y el ciclo de educación vial. Todo había incidido en escribir un nuevo capítulo en la historia de la vialidad argentina, formando un espíritu colectivo favorable a la misma[31].

A los fines de este trabajo interesa señalar que quién sería rector de la Universidad Nacional del Litoral entre 1936 y 1940, Josué Gollán (h), y que en ese momento era profesor de la Facultad de Química de Santa Fe y organizador del Laboratorio de Suelos de la Dirección de Vialidad, fue de los primeros catedráticos invitados por la repartición nacional para dar cursos a los jóvenes ingenieros de la Facultad de Ciencias Exactas de Buenos Aires, que tuvieron especial puntaje de mérito para ingresar como personal técnico a la repartición. Gollán tuvo a su cargo la apertura de los cursos y pronunció 10 de las 21 conferencias de los mismos, referidas a propiedades, análisis y clasificación de los suelos, y que fueron

[29] CATALINA PISTONE, Obituario de Víctor F. Nícoli, Revista América Nº 15. Santa Fe, 1999.
[30] JUSTINIANO POSSE, *Conferencias,* Viaje de estudio por América, Dirección Nacional de Vialidad, Buenos Aires, 1935.
[31] *Memoria de la Dirección Nacional de Vialidad*, año 1934, tomo I, Ministerio de Obras Públicas de la Nación, Buenos Aires.

compiladas en el primero de los volúmenes científicos publicados por la Dirección[32]. El director de la Escuela Industrial de la Nación "Otto Krause", se dirigió a la mima sugiriéndole el nombramiento en los cargos técnicos menores a alumnos egresados del Instituto, lo que fue aceptado por considerarse que de esa manera se cumpliría con la intención de formar técnicos especialistas en caminos, en razón de la cual se había convocado a especialistas del país, como Gollán, y del extranjero[33]. Aún así, se le advirtió que habían recibido 1.500 solicitudes de aspirantes a tener empleos, los que no sólo estaban matriculados sino que ya habían rendido y aprobado un examen de ingreso, cuando "tal vez un centenar tuviera en su momento función efectiva"[34].

Vialidad Nacional pasó a contar con una "División de Investigaciones Carreteras", con cuatro secciones principales: Investigaciones técnicos-económicas, laboratorios, estudios geológicos y de yacimientos de materiales; Estudios de subrasantes e inspección de obras básicas. La sección técnico económica preparó informes sobre la coordinación del transporte (experiencia comparada internacional), el costro de transporte sobre caminos, estudios económico para el trazado de caminos y estudios especiales, siendo la provincia de Santa Fe la más beneficiada por este último rubro ya que sobre ella se realizaron cuatro de las siete investigaciones sobre el impacto económico del camino Rosario a Tortugas, Rosario a Casilda, San José a Helvecia y caminos hacia el norte de la ciudad capital. Asimismo se realizó en ella el primer censo de tráfico, con una memoria descriptiva y un estudio económico específico de la provincia de Santa Fe[35].

Domingo Dall'Anese, otro de los catedráticos fundadores de la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas, y del círculo más allegado al decano Bielsa, y que lo acompañó como vice decano y en el Consejo Directivo, dictaba la asignatura "Transportes y Tarifas", ámbito desde el cual venía señalando la necesidad de que el país contara con una ley nacional de carreteras que pusiera "un poco de orden y método" en el trazado de una red caminera "destinada a propulsar el desarrollo económico del país"[36]. Había sido el responsable del Cuarto Censo Municipal de Rosario, de 1926 y vicepresidente del jurado constituido para dictaminar sobre el primer plan regulador de Rosario del año 1935[37].

---

[32] *Ibídem*, p. 147.
[33] *Ibídem*, p. 195.
[34] *Ibídem*, Nota del presidente J. Allende Posse al director de la Escuela Industrial de la Nación, ingeniero Francisco González Zimmerman, Buenos Aires, 10 de febrero de 1934, p. 196.
[35] *Ibídem*, p. 365.
[36] Domingo Dalla Agnese, *Posibles efectos económicos de la ley nacional de vialidad*, en Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas, III Serie, Tomo III, año 1933, p. 195.
[37] También fue miembro del Instituto de Investigaciones Jurídico-Políticas de la Universidad Nacional del Litoral, Miembro de The Internacional Econometric Society. *Archivo de Redacción del diario La Capital de Rosario*, sobre 6.813.

El ayudante de la cátedra de "Transportes y Tarifas", fue Francisco Bendicente, otro de los docentes emblemáticos de la casa cuya actuación en materia de investigación y formador de investigadores se extendería más allá de la mitad del siglo XX, como ayudante además del propio Bielsa en los seminarios de Derecho Público y de Ricardo Foster (sucesor del jurista en el decanato) en la materia de Geografía Económica. Tanto como Dall´Anese como Bendicente colaboraron activamente con el acrecentamiento de los volúmenes de la biblioteca de la Facultad y la Escuela Superior, y siguieron muy de cerca la incorporación progresiva del material de canje, por ejemplo en cuestiones sobre la organización de las comunicaciones, tránsito y transporte. El Seminario de Economía, Finanzas, Ciencias Políticas y Administrativas, tal como formalmente se lo llamó tuvo por director en el período analizado al doctor Natalio Muratti, y Bendicente fue uno de los ayudantes junto a otros cinco docentes. Uno de los temarios fue el de "Circulación", que pasó a tener su propia área de fichero (hacia 1932 contaba con 5.744 fichas) pero que fueron abordados en los distintos cursos, en especial los de Derecho Administrativo; y en el de Economía Política, dictado por el profesor Alejandro A. Nomo, quién estableció como el primer punto de su temario de monografías a la función económica del transporte[38].

La difusión y la evolución técnica de los vehículos automotores, tornaban insostenible el estancamiento del sistema de caminos, cuando en otros países la perfección de los vehículos evolucionó junto a la construcción de calzadas, advertía Dall´Anese. De allí que al iniciar el período universitario 1933 dedicó la clase inaugural a los "Probables efectos económicos" de la ley recientemente sancionada y que se encontraba en principio de ejecución. Además, los intereses en juego a los que la misma afectaba, entre ellos, en primer lugar, al de las empresas ferrocarrileras, ocasionaban debates en la opinión pública. En la opinión del catedrático Argentina se encontraba en condiciones técnicas favorables para la aplicación de la ley porque algunas provincias, como Mendoza, Córdoba, Entre Ríos, Buenos Aires y Santa Fe, "se habían adelantado" a la Nación construyendo "excelentes" caminos, algunos de los cuales concretados con ayuda económica del gobierno nacional, como la ruta Rosario-Casilda, lograda por el fallecido diputado nacional, el radical Jorge Raúl Rodríguez, profesor y miembro del Consejo Directivo de la Facultad de Ciencias Económicas. "Sólo faltaba un plan orgánico que contemplara las verdaderas necesidades de la Nación"[39], y en respuesta de ello llegó la ley, sostuvo[40]. Dall´Anese, aseguró que los gravámenes instituidos

[38] *Labor realizada en el Seminario de la Facultad*, en la Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas, III Serie, Tomo II, año 1932, p. 682.
[39] *Ibídem*, p. 196.
[40] *Ibídem*, p. 200.

para sostener la ley de camino no generarían resistencia en los contribuyentes porque verían tangiblemente que "el sacrificio exigido por el Estado" los recompensaría con creces por el progreso material y moral que significaba la concreción de una obra caminera. "No se trata solo de acortar distancias o rebajar fletes, problemas ya muy importantes en sí. La facilidad de las comunicaciones traerá no sólo la prosperidad en los núcleos de las poblaciones hoy existentes, sino que permitirá la formación de nuevos… con el tiempo veremos desaparecer esas inmensas extensiones despobladas que marcan la distancia entre una y otra estación ferrocarrilera. Ello traerá la solución de dos problemas importantes desde el punto de vista económico: una mejor distribución de la población en todo el país y la subdivisión de la tierra. La frecuencia creciente del tráfico hará posible una mayor seguridad para los habitantes de la campaña, que sentirán suficientemente amparadas sus vidas y hacienda por una eficaz acción policial, legal y social"[41], y de esta manera se podía dar cumplimiento a la consigna de poblar el país.

Superada la resistencias que podría ocasionar la desconfianza acerca de la afirmación de que esta nueva presión fiscal beneficiaría efectivamente en esta oportunidad al contribuyente quedaba el malestar de las empresas ferroviarias "alarmadas" por haberse creado un factor de competitividad para su tráfico, cuando la depresión de los últimos años ya venía haciéndoles mella en sus ganancias. Dall´Anese, en este sentido fue terminante: Las empresas de ferrocarriles sabían que el Estado no permitiría la ruina de las empresas en las cuales se hallaban invertidas ingentes sumas sin que esto implicara un grave perjuicio para la sociedad. Además no era cierto el argumento de que la competencia resultaría por completo favorable para el camino por dado su carácter gratuito, porque con los nuevos impuestos creados, podía calcularse que el transporte por carreteras importaría un gasto de unos 7 a 10 centavos por kilómetros, incluyendo impuestos, derechos de aduana, intereses del capital y gastos de conservación de vehículos. Por otra parte, los nuevos caminos generarían nuevas poblaciones, y el crecimiento del tránsito de pasajeros también podría ser aprovechado por el ferrocarril[42].

Si bien podría llegar a tener alguna ventaja el transporte por carretera en relación con el tráfico de pasajeros no lo podría hacer con mercaderías. Por todo esto Dall´Anese sostenía que la verdadera y real competencia que pudiera hacer la carretera al ferrocarril abarcaba una extensión limitada, y que ya bastante tiempo los directivos de las empresas ferrocarrileras "por la facilidad del triunfo obtenido habían descansado sobre los laureles, preocupados más

[41] DOMINGO DALLA AGNESE, *Posibles efectos económicos de la ley nacional de vialidad*, *ob. Cit.* p. 203.
[42] *Ibídem*, p. 204.

en obtener ganancias fáciles que en ponerse en guardia contra los progresos técnicos"[43]. La competencia, en este sentido, los podría llevar a aprovechar la experiencias europeas y norteamericanas en la electrificación de las líneas, que les permitiría aumentar la velocidad y las frecuencias del servicio"[44].

Tal fue la importancia que la cátedra dio a la financiación de la ley de caminos que fue fijada por Dall´Anese y Bendicente como el tema central del Seminario de Investigación de la materia "Transportes y tarifas" para 1933-1934. El alumno Armando Brambilla se ocupó de los antecedentes nacionales y provinciales para la financiación de caminos; Hiram G. Calógero, a las cantidades invertidas en camino en la República Argentina; Antonio Lapunzina, a la extensión para cada tipo de camino en el país y el extranjero; Mateo Poch (h), a la dependencia a cargo de la organización técnica de la vialidad, estudiada a través de la legislación; y Antonio Rizzotto, a los importes invertidos en países extranjeros en la construcción y conservación de caminos[45].

La instrucción vial, indicador de la visión del nuevo sistema

En la década del 30, la necesidad de nuevos construir caminos asfaltados en la Argentina fue presentada por intelectuales, académicos, funcionarios y periodistas como una cuestión directamente ligada a la necesidad del país de poder explotar al máximo sus riquezas (como un recurso complementario al sistema ferroviario existente) antes que por las consecuencias sociales y culturales que los mismos podrían deparar en un futuro inmediato. Es frecuente encontrar que los autores de la temática explicar "que además de los beneficios para el turismo", los caminos proyectados serían una herramienta para la producción. Es en este contexto que la educación vial _lejos de aspirar a generar una cultura de la seguridad vial sustentada en el valor de la vida como en la actualidad_, a juzgar por lo señalado en 1937 por el Instituto de Transporte de la Facultad de Ciencias Económicas de Buenos Aires, se entendía como la difusión en la colectividad del conocimiento de la cuestiones viales y la formación de técnicos capacitados para resolverlas, "a fin de evitar errores y dilapidaciones de dinero", tal como había ocurrido en los Estados Unidos de Norte América donde se habían gastado millones de dólares en caminos mal construidos a causa de funcionarios sin competencia

[43] *Ibídem.*
[44] *Ibídem*, p. 207.
[45] Trabajos de Seminario de la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas de Rosario de la UNL, Tomo VIII, Imprenta de la Universidad, Rosario, 1934,

técnica en la materia, según lo reconociera un integrante de la Junta de Educación Vial de ese país[46].

Si la educación vial pasaba por la formación de "técnicos" (explicaba Sánchez de Bustamante que realizar el transporte implicaba vencer los obstáculos puestos por la naturaleza a las traslaciones y que la lucha para vencerlos correspondía a la técnica) no debe sorprender que la educación vial estuviera principalmente a cargo de las Universidades y establecimientos culturales, además de ser difundida por la prensa, congresos y jornadas. El director del mencionado Instituto del Transporte concluía que estos estudios se realizaban especialmente en la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, a través de las materias "Vías de comunicación", "ferrocarriles" y "puertos y canales" de la carrera de Ingeniería, en el caso de que el estudiante optara por una de las tres orientaciones finales de la carrera, "vías de comunicación", pero que además, en las Facultades de Derecho y Ciencias Sociales y en la Facultad de Ciencias Económicas se estudiaban los aspectos jurídicos y económicas de los transportes, existiendo además en la carrera del doctorado de ésta última una materia específica denominada "Economía y organización de los transportes"[47]. Por otra parte, la Facultad de Filosofía y Letras, en la materia "geografía humana" estudiaba el impacto de los caminos en la demografía.

Más allá de esta tarea docente realizada en el ámbito de la Universidad de Buenos Aires, sobresalía la iniciativa de la Facultad de Ciencias Físico-Matemáticas de la Universidad de la Plata de haber realizado tres reuniones anuales de caminos, en 1936, 1937 y 1938, con conferencias de especialistas, publicadas luego en tres tomos; la que vino a sumarse a la metodología de encuentro propiciado por los congresos internacionales de carretera (Munich, 1934, y La Haya, 1938); los panamericanos (Buenos Aires, 1925; Río de Janeiro, 1929; y Santiago de Chile, 1939, siendo designado como delegado a este último por la Facultad de Ciencias Económicas de Rosario, el profesor de Transportes y Tarifas, Dall´Anese); y los nacionales (Buenos Aires, 1922, posicionó la necesidad de la construcción de caminos en forma ordenada y metódica; 1928, preparó el ambiente para la sanción de la ley nacional de vialidad; y 1937, evaluó los resultados de la misma y evaluó la posibilidad de su reforma. En esta última también estuvo presente Dall´Anese como delegado de Ciencias Económicas de Rosario, y el Departamento de Química Agrícola y Edafología del Instituto experimental y de Investigaciones agrícola de la Universidad Nacional del Litoral, expuso sobre "Los suelos de la provincia de Santa Fe desde el punto de vista vial", lo que generó comentarios muy

[46] TEODORO SÁNCHEZ DE BUSTAMENTE, *Ibídem*, p. 269.
[47] *Ibídem*, p. 270.

elogiosos para la contribución de dicha Universidad a la transformación vial que se estaba operando)[48]. Además, en las Conferencias Económicas Argentinas, que comenzaron a reunirse periódicamente en Buenos Aires se trataron aspectos económicos del transporte y las comunicaciones. En 1938 se reunió, también en Buenos Aires el Primer Congreso Argentino de Turismo y Comunicaciones, donde se analizaron aspectos de vialidad y una ley nacional de turismo[49].

El Estado nacional, haciéndose eco de la urgencia de formar personal para la construcción de obras viales, por el decreto del 26 de marzo de 1935, determinó la creación en las Escuelas Industriales de la Nación de cursos para la preparación de técnicos especializados en vialidad[50].

Dos eran las instituciones privadas que perseguían fines de educción y fomento vial: el Automóvil Club Argentino y el Touring Club, que editaban las revista "Automovilismo", y "Turismo", respectivamente (que se sumaron a "La Ingeniería", órgano del centro Argentino de Caminos, y "Caminos", revista técnica y especializada que apareció en Buenos Aires desde 1934. El "ACA", fundó en 1939 el "Instituto del Camino", con carácter de entidad científica. Fue justamente en la década del 30 que Carlos Sylvestre Begnis, futuro gobernador de Santa Fe que imprimió a partir de 1958 una revolución vial sin antecedentes en la provincia, participaría activamente en el Automóvil Club de Rosario, siendo además su presidente.

En los trabajos del Instituto del Transporte de la Facultad de Ciencias Económicas de Buenos Aires no se hizo referencia a las investigaciones de los catedráticos rosarinos en la materia. Por otra parte, la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas de Rosario no disponía de un centro abocado concretamente al transporte, y los mismos fueron abordados desde las distintas cátedras. Los institutos que existían en la década del 30 en esta casa de estudio eran; Estadística (dirigido por Carlos Dieulefai), Estudios de Derechos de Gentes (Mario Antelo, Julio Marc y Alfredo Hercowitz); Investigaciones económicas (Alejandro Nimo y Juan Luis Ferrarotti), de contabilidad (Alberto Arévalo) y de Derecho Público y Ciencias Sociales (Rafael Bielsa, Alejandro Baldrich y Alcides Greca)[51]. En este último la cuestión de transportes fue analizado como parte de los estudios relacionados con la administración, concesión y contralor de servicios públicos[52]. En el seno de dicho Instituto fue

[48] *Ibídem*, p. 271.
[49] *Ibídem*, p. 272.
[50] *Ibídem*, p. 271.
[51] *Anales del Instituto de Derecho de Gentes*, años 1937-1941, Facultad de ciencias Económicas, Comerciales y Políticas, Volumen Único, Rosario, 1942.
[52] *Anuario del Instituto de Derecho Público*, 1937-1938, Facultad de ciencias Económicas, Comerciales y Políticas, Volumen Único, Rosario, 1938.

recibido el libro *Le noveau régime des chemins de fer francais et la cordination des transports* (París, 1938), de G. Poupy y J. Pain, sobre el nuevo régimen de los ferrocarriles en Francia y la coordinación de transportes. El ayudante del Instituto, Rodolfo Piccirilli, autor en 1936 del libro "El privilegio en las concesiones de servicios públicos: aspecto jurídico, social, económico y político de la cuestión en el derecho público", obra que recorriera Latinoamérica, tuvo a cargo su comentario, subrayó que el régimen de ferrocarriles era un tema de suma importancia para la economía nacional y por ende para los que se dedicaban al derecho público. El libro de Pouy y Pain explicaba el notable cambio dado en la legislación francesa en la materia con la creación de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles, el 1 de septiembre de 1937, una sociedad anónima por acciones integrada por el Estado como régimen intermedio entre el Estatal pleno de Italia y Alemania, y el privado de Gran Bretaña y Estados Unidos[53].

Piccirrilli también tuvo a su cargo el comentario del segundo tomo del ya mencionado libro de Manuel María Díez, "Régimen Jurídico de las comunicaciones", el que le llevó a expresar que la importancia de los medios de comunicación en la vida político, social y económica de la nación era "fundamental", porque ellos "daban cultura y riqueza"[54].

Es en verdad muy llamativo que en la extensa nómina de publicaciones de la Facultad de Ciencias Matemáticas, Físico Químicas y Naturales aplicadas a la Industria, de Rosario, a través de sus series Universitaria, Técnico Científica, Conferencias y Textos, y de las ediciones de los institutos de Fisiografía, de Estabilidad y Matemáticas, unos 177 títulos entre 1925 y 1935, no se hubiera publicado uno solo referido a las cuestiones relacionadas con el nuevo sistema de carreteras. En materia vial se editaron tres títulos circunscriptos a puentes: "El cruce del río Paraná: ¿puente o túnel?", por el ingeniero Luciano Micheletti, del año 1942; "Especificaciones para puentes ferroviarios de acero", y "Especificaciones para puentes viales de madera", ambos del jefe de trabajos prácticos, ingeniero Horacio Albano[55].

El 8 de noviembre de 1938, se realizó en la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas de Rosario, un concurrido y solemne acto académico, en homenaje al decano Rafael Bielsa por haber sido distinguido por la Comisión Nacional de Cultura con el primer premio en Ciencias Jurídicas. Correspondió a su colega Alcides Greca referirse a la obra de Bielsa en la evolución del derecho administrativo argentino. En esa oportunidad, Greca señaló que entre las nuevas fuentes del derecho administrativo debía tenerse en cuenta

[53] *Ibídem*, p. 574.
[54] *Ibídem*, p. 577.
[55] Facultad de Ciencias Matemáticas, Físico Químicas y Naturales aplicadas a la industria, Rosario, Serie Universitaria, publicación N. 46, Rosario, 1948.

un elemento nuevo que modificaba día a día el accionar de la administración pública: los progresos de la técnica industrial y los progresos científicos. Los modernos medios de comunicación, ferrocarriles, navegación a vapor, el automovilismo, la aviación, el telégrafo, el teléfono y las radiocomunicaciones, ejemplificó, habían dado origen a innumerables normas dentro del campo del derecho administrativo, mientras el derecho civil, en cambio, continuaba inmutable. Bielsa, destacó Greca, siendo aún estudiante en la Facultad de Derecho de Buenos Aires, se dio cuenta existente y comenzó una bastísima labor en el derecho administrativo traspasando con su fama las fronteras del país[56]. En esa oportunidad, el decano disertó sobre "Las garantías jurisdiccionales de los administrados y los contribuyentes", en la que expresó que los servicios públicos tenían que organizarse con el criterio determinante de la eficiencia pero bajo un régimen de derecho. Ese régimen de derecho empezaba por considerar la jurisdicciones para establecer y regular el servicio, y luego ese servicio público (que no pudo ser siquiera vislumbrado por los constituyentes del 53) organizarse de acuerdo principios constitucionales[57]. Según expresó, con la vehemencia que le era tan característica, "el problema más importante de la hora presente seguía siendo el de las garantías jurisdiccionales del individuo, sea como ciudadano, administrado o contribuyente"[58].

Un discípulo suyo, Julio Rodríguez Arias, como parte de su investigación en el Seminario de la facultad elaboró un completo trabajo sobre el monopolio en los servicios públicos, dedicando un capítulo al prestado por los transportes, cuyo interés general, ya no se discutía. "El progreso y bienestar de una nación descansan en un buen sistema de comunicaciones, de intercambio, en fin, de circulación de riquezas y de ideas", y hacía suyas las palabras escritas por Francisco Grandmontagne en un artículo publicado en el diario La Prensa en 1927, acerca de la discusión si se debía construir ferrocarriles o carreteras: "la vitalidad de un pueblo, su auge progresivo, se descubre en la multiplicicidad de sus vías de comunicación, desde la línea férrea y la carretera hasta el camino vecinal y la simple vereda de cabras. Todas las formas de atraso de un pueblo, económicas, sociales, políticas y culturales guardan estrecha relación con la escasez o rala red de sus medios de traslado"[59]. Por resultar una función de necesidad colectiva y un factor de progreso y bienestar nacional, el transporte era un servicio público y debía ser reglado por el Estado, afirmó, quién por lo tanto era responsable de garantizar su buen funcionamiento que se podía medir por la buena

---

[56] *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas*, tomo VII,, vol. 1, octubre-diciembre de 1938, p. 451.
[57] *Ibídem*, p. 459.
[58] *Ibídem*, p. 509.
[59] F. GRANDMONTAGNE, *¿Se debe construir ferrocarriles o carreteras?*, La Prensa, Buenos Aires, 16 de noviembre de 1927.

circulación de la riqueza y el progreso y el bienestar nacional. Para ello debía asegurar un sistema de transporte donde las diferentes vías de comunicación estuvieran organizadas para "colaborar" en la común tarea de acuerdo a su capacidad natural, evitando las luchas y prestando un servicio ajustado a las necesidades del país. Sin embargo, teniendo en cuenta que la velocidad y la facilidad de las comunicaciones imprimían una modalidad especial de la vida moderna el Estado estaba obligado "a una acción cada día más fuerte y orgánica a fin de impedir el despilfarro y el desquicio en que se resuelve toda obra desarticulada y sin dirección cierta. He ahí la función del Estado, `el problema del Estado'"[60], subrayó Rodríguez Arias citando una de las opiniones centrales de Rafael Bielsa en la materia[61]. Entendía que la recientemente sancionada ley nacional de coordinación de transportes necesitaba una reglamentación muy detallada y de carácter técnico, porque esa era la mayor dificultad que encontraría para su correcta aplicación. Que, al decir de Bielsa, el monopolio del Estado era el único medio conveniente de explotación del servicio público[62] y la industria ferroviaria de comunicaciones no podía ejercerse nunca en forma de libre concurrencia, de allí que justificaba que la ley de coordinación implantara un relativo monopolio[63].

En los trabajos en materia de transporte escritos en la Facultad de Ciencias Económicas Comerciales y Políticas de Rosario no se hizo referencia a la producción del Instituto de Economía de Transporte de la Facultad de Ciencias Económicas de Buenos Aires, bajo la dirección del ingeniero Tetrodo Sánchez de Bustamante, que en 1939 se publicaría una de las obras más completas en relación al proceso vial recientemente vivido, elaborada por, "La vialidad y los transportes por caminos en la Argentina". Dicho grupo, integrado por los contadores Pascual Chianelli, Honorio Berro, Amadeo Cortese, Vicente Ciuocco, Carlos del Villas y el escribano Juan A. Gardey, y que en nueve años editaron, además del mencionado libro, cinco más pero dedicados a los ferrocarriles, no tuvieron en cuenta los trabajos producidos por sus pares de la UNL en la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas. Entre los datos aportados por este estudio se destaca el hecho de que entre los años 1933 y 1937 el gobierno nacional ejecutó obras por 160.446.914 millones de pesos moneda nacional y destinó 45.425.518 más como ayuda federal para obras viales en las provincias[64]. También recogió el relevamiento efectuado por los ingenieros Juan A. Valle y Nicanor

---

[60] Julio C. Rodríguez Arias, *El monopolio en los servicios públicos* en Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas, tomo VIII, 1937, p. 183.
[61] Rafael Bielsa, *Derecho administrativo y ciencia de la administración*, T.I. Buenos Aires, 1929, p. 44.
[62] *Ibídem*, *Los servicios públicos. Sistemas de prestación,* en la Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas, Rosario, 1936, p. 22.
[63] Julio C. Rodríguez Arias, *El monopolio en los servicios públicos*, ob. Cit. P. 195.
[64] Teodoro Sánchez de Bustamente, ob. Cit. P. 101.

Alurralde, y publicados en *La Ingeniería*, en 1938, en el cual se calculaba de esta manera los caminos existentes en la Argentina al finalizar el año 1937: Nacionales, 50.456 kilómetros; provinciales 151.864 y vecinales 207.493, haciendo un total de 409.813 kilómetros, de los cuales 393.248 eran de tierra. De los 116 kilómetros de grava, mejorados, macadán común y asfálto, y granito o granulillo, solo 1.518 kilómetros eran de hormigón. Existían en circulación al 31 de diciembre de 1937 387.085 vehículos: 297.406 automóviles y 89.689 camiones, estimándose para agosto de 1939, 400 mil automotores en circulación[65].

[65] *Ibídem*, p. 136.