



HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local
ISSN: 2145-132X
Universidad Nacional de Colombia

Camarda, Maximiliano
Infraestructura vial, puentes y caminos en Entre Ríos (Argentina), 1893-1922
HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local,
vol. 15, núm. 33, 2023, Mayo-Agosto, pp. 182-211
Universidad Nacional de Colombia

DOI: <https://doi.org/10.15446/historelo.v15n33.102064>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=345877696007>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org



Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto



Infraestructura vial, puentes y caminos en Entre Ríos (Argentina), 1893-1922

Maximiliano Camarda*

Universidad Nacional de Entre Ríos, Argentina

<https://doi.org/10.15446/historelo.v15n33.102064>

Recepción: 9 de abril de 2022

Aceptación: 1º de septiembre de 2022

Modificación: 17 de octubre de 2022

Resumen

El objetivo de este artículo es analizar la infraestructura vial en Entre Ríos (Argentina) durante el accionar de las comisiones departamentales originadas en 1893, con el fin de establecer cómo se configuraron las obras y el proceso de centralización hasta su debilitamiento durante la década de 1920. Las comisiones departamentales se componían de integrantes nombrados por los gobernadores y planificaban, ejecutaban y controlaban las obras de infraestructura, eran en su mayoría “notables” del territorio, sin formación específica para dicho fin. Para ello, se trabajó con una serie de documentaciones, memorias de ministerios, mensajes de los Gobernadores, prensa y Diarios de Sesiones de las Honorables Cámaras de Diputados y de Senadores.

Palabras clave: obra pública; Entre Ríos; comisiones departamentales; historia del transporte, siglo XIX.

Road Infrastructure, Bridges and Roads in Entre Ríos (Argentina), 1893-1922

Abstract

This article aims to analyze the road infrastructure in Entre Ríos (Argentina) during the work of the departmental commissions created in 1893, in order to establish how the construction and the process of centralization were set up until its weakening during the 1920s. The departmental commissions consisted of members appointed by the governors who planned, implemented and controlled the infrastructure projects. Most of them were “notables” in the area, with no specific

* Doctor en Historia por la Universidad Nacional de La Plata, Argentina. Investigador asistente de CONICET, Argentina. Profesor de la Universidad Nacional de Entre Ríos y de la Universidad Autónoma de Entre Ríos, Argentina. El artículo es resultado de investigación y no contó con financiación. Correo electrónico: maximilianocamarda@hotmail.com

 <http://orcid.org/0000-0002-6196-4757>



Cómo citar este artículo/ How to cite this article:

Camarda, Maximiliano. 2023. “Infraestructura vial, puentes y caminos en Entre Ríos en tiempos de comisiones departamentales, 1893-1922”. *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local* 15(33): 182-211. <https://doi.org/10.15446/historelo.v15n33.102064>

training to that end. To achieve this aim, a series of documentation, departmental memoirs, Governors' messages, press reports and the Diarios de Sesiones de las Honorables Cámaras de Diputados y de Senadores [daily minutes of the sessions of the Honourable Chamber of Deputies and the Honourable Chamber of Senate] were consulted.

Keywords: public work; Entre Ríos; departmental commissions; transport history; 19th century.

Infraestructura viária, puentes e caminos em Entre Ríos (Argentina), 1893-1922

Resumo

O objetivo deste artigo é analisar a infraestrutura viária em Entre Ríos (Argentina) no período em que funcionaram as comissões departamentais originadas em 1893, a fim de estabelecer como as obras e o processo de centralização foram configurados até seu enfraquecimento durante a década de 1920. As comissões departamentais eram compostas, na sua maioria, por pessoas “notáveis” do território que eram nomeadas pelos governadores e não tinham formação específica para cumprir essa função. Para esse efeito, trabalhou-se com uma série de documentações, memórias ministeriais, mensagens dos governadores, imprensa e Diários de Sessão das Honoráveis Câmaras dos Deputados e Senadores.

Palavras-chave: obras públicas; Entre Ríos; comissões departamentais; história dos transportes; século XIX.

Introducción

En 1897 el gobernador de Salvador Maciá del Partido Autónomo Nacional (PAN) (1874-1916), celebró que “en medio de las dificultades porque atraviesa la industria ganadera y la agrícola, es un hecho consolador poderos anunciar que empieza a sentirse la acción individual, que hasta hoy había estado muerta en Entre Ríos”(Maciá 1898). Su alegría se produjo por la creación de la Sociedad Rural de Entre Ríos, la cual “ [...] dará impulso a la acción del interés privado en las cuestiones de orden público, cuya ausencia era tan sentida en esta provincia”(Maciá 1898). Esta búsqueda de impulsar la acción privada fue un factor central en el desarrollo de las obras de infraestructura

vial y en particular en la construcción de puentes de fines del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX. Para su ejecución se crearon y fortalecieron las Comisiones Departamentales, en las cuales, sus integrantes eran nombrados por los gobernadores y planificaron, ejecutaron y controlaron las obras de infraestructura.¹

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

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

A mediados del siglo XIX, se produjo un cambio en el transporte, la llegada del vapor: ferrocarril y embarcaciones modificaron el paisaje entrerriano con el despliegue de las vías, estaciones de ferrocarril y adaptación de los puertos. Durante este periodo, hasta las primeras décadas del siglo XX, estuvo marcado por la descentralización de la obra en infraestructura y del accionar de las Comisiones Departamentales. En este sentido, la reforma constitucional en 1883, fue un factor central ya que abogaba en distintos aspectos, por la descentralización y la preeminencia de la acción privada por sobre el accionar de organismos públicos. Las Comisiones Departamentales para las obras públicas creadas en 189, eran destinatarias de los fondos recaudados por la provincia para la realización de puentes

1. Los integrantes de las comisiones departamentales, en los casos que se profundizó, eran en su mayoría grandes propietarios agrarios, sin formación vinculada a la obra en infraestructura. No realizamos un análisis detallado de sus integrantes por la extensión que representaría en el texto.

y caminos. Este proceso va a comenzar a cambiar con la asunción del radicalismo, en 1914, pero recién hacia fines de esa década las agencias estatales van a lograr diagramar y ejecutar las obras públicas.

El objetivo de este artículo es analizar la infraestructura vial en Entre Ríos durante el accionar de las Comisiones Departamentales con el fin de establecer cómo se configuraron las obras y el proceso de centralización hasta su debilitamiento durante la década de 1920. Para ello, se trabajó con una serie de documentaciones, memorias de ministerios, mensajes de los gobernadores, prensa y Diarios de Sesiones de las Cámaras de Diputados y de Senadores. Dado que no hay investigaciones sobre esta temática en Entre Ríos durante el periodo estudiado.

En los últimos años se comenzaron a realizar análisis de la infraestructura vial, fundamentalmente centrados en la década de 1930 y durante el primer peronismo (1946-1955), periodo en el cual se consolidan los automóviles y camiones como medio de transporte a nivel nacional (Ballent 2005, 2008; Gómez y Tchordonkian 2015; Ospital 2005; Piglia 2014), también a nivel provincial (Jerez 2013; Luis 2021; Raffa y Luis 2020) y en relación a los caminos rurales (Salomón 2017, 2019, 2020). Este artículo se centrará en la fase inmediatamente anterior a la expansión de los vehículos de motor, las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del XX.

Los trabajos en torno al transporte en el Litoral y más específicamente sobre Entre Ríos son escasos, en particular los vinculados al transporte vial. En torno al análisis del transporte ferroviario, se realizaron investigaciones sobre las últimas décadas del siglo XIX en relación a la formación de Estado Nacional (Bressan 2014, 2018) y el impacto del ferrocarril en la dinámica económica (Ortega 2005). Por último, el trabajo de Rascovan (2015) que se centra en el análisis del sistema ferroviario en el Litoral en la larga duración. Las investigaciones en torno al transporte fluvial y los puertos a nivel nacional (Lázzaro 1987; Ortiz 1943) analizan contextualmente el desarrollo de los puertos hasta la década de 1940 y los estudios sobre las grandes obras de infraestructura (Camarda, Mateo y Rodríguez 2019; De Marco 2016; Mateo y Camarda 2018) también se aborda la dinámica vial en la misma forma.

Los trabajos de Bressan (2014, 2018) se centraron en analizar como los elencos políticos buscaron desarrollar la infraestructura en transporte en la provincia durante el periodo 1862-1883. Abordan, la relación con la Nación, las tensiones entre los distintos actores políticos y los proyectos presentados, así como ejecutados. El primer proyecto vial que analiza la autora es el presentado en 1863. El mismo tenía como objetivo la construcción de un camino carretero entre restauración — Paso de los Libres— y Concordia, que permitía la articulación de esa zona norte, con la navegación a vapor en el Alto Uruguay. En la década siguiente, al calor de las revueltas jordanistas, el gobierno provincial, buscó mejorar las conexiones intra-departamentales, dotar de presupuesto al departamento topográfico, comenzar a dar impulso al desarrollo de puentes y caminos que permitieran la articulación con las colonias. Sin embargo, sostiene la autora, los resultados fueron muy pobres. Un estudio minucioso de dicho proceso del Departamento Topográfico hasta 1871, lo encontramos en el trabajo de Mazzitelli-Mastricchio (2018). En las páginas siguientes, se analizará la continuidad de dicho proceso en donde el rol del departamento topográfico será marginal, producto de su desfinanciamiento y quienes ocuparon el rol de planificar y ejecutar las obras de infraestructura vial fueron las comisiones departamentales creadas por el Ejecutivo Provincial.

La infraestructura vial en tiempos del PAN, 1883-1914

El 19 de febrero de 1878 se aprobó con fuerza de Ley, autorizar al Poder Ejecutivo provincial que contrate la construcción de puentes en los ríos y arroyos del interior de la provincia. En el mismo, se plantea en primer lugar que el Departamento Topográfico evalúe las propuestas a realizar, el formato de los contratos y las tarifas a cobrar una vez realizadas las obras. Como sostiene Bressan (2018), durante la década de 1870, se intentó potenciar el desarrollo de puentes y del Departamento Topográfico, sin mucho éxito.

En 1884, se contabilizaron los puentes en Entre Ríos en los distintos Departamentos, eran 28, de variada importancia, distribuidos en gran parte del territorio, en particular en la zona sur, los cuales se encontraban en mal estado.

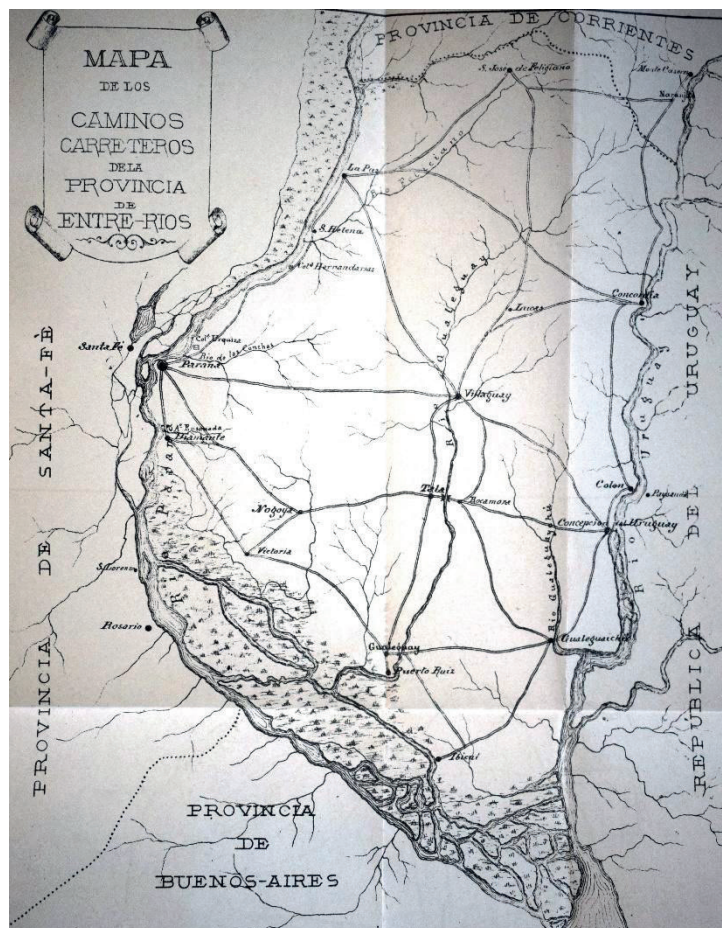
A partir de la evaluación de los puentes, el 8 de abril de 1884, se sancionó con fuerza de Ley, la realización de estudios sobre las trazas de caminos y puentes. A partir del año siguiente, se comenzó con el estudio señalado y con la construcción de puentes en forma sistemática por el territorio. En el mensaje del gobernador del año siguiente se aclara que no se ha podido realizar el trazado ya que:

[...] habría que encomendarla a una comisión científica y esto costaría mucho al Tesoro Provincial, o tendría que hacerla el Departamento Topográfico y esta Oficina no tiene personal suficiente para atender al despacho de los asuntos que en ella se tramitan y a la vez encargarse de un trabajo tan importante y moroso como sería aquel (Laurencena 1886).

Por otro lado, en lo que respecta a la relación con la nación, en los años 1887 y 1888, se inauguraron dos puentes realizados por el Estado Nacional, el primero con un coste de 148 795 pesos, sobre el río Gualaguay en el Departamento de Rosario de Tala y el segundo sobre el Arroyo de La Virgen en el Departamento La Paz con un coste de 13 191 pesos.

En la *Memoria del Departamento de Obras públicas de la Nación* de 1889 encontramos un análisis del transporte en Entre Ríos, donde se plantea cómo es su configuración y algunas de sus problemáticas. En primer lugar se aborda las particularidades del trazado del ferrocarril, el cual cruza de este a oeste en la zona sur y de sur a norte desde Concordia a Monte Casero. Sostiene en la Memoria, que este desarrollo ferroviario permitió la articulación de distintos centros de producción hacia los puertos, pero que a su vez, se integró al sistema de caminos. En segundo lugar, plantea la principal dificultad de los caminos, que son, como se planteó, la cantidad de arroyos y ríos que dificultaba el transporte: “estos inconvenientes podrían salvarse construyendo algunos puentes o alcantarillados y habilitando en los caminos de mayor importancia cuadrillas de camineros que se encarguen de su conservación” (Nación 1892).

Figura 1. Mapa de los caminos de Entre Ríos, 1889



Fuente: Memoria del Departamento de Obras Públicas de la Nación, 1889- 1891 (1892).

Mientras tanto, en la provincia, el 28 de septiembre de 1891 fue promulgada la Ley de Contribución Directa. Establecía en su Artículo 2º, que lo pagado por las propiedades rurales debe invertirse en la construcción de puentes y caminos de la campaña. Para dicho desarrollo, se decreta que será administrado e invertido por Comisiones Departamentales nombradas por el Poder Ejecutivo, las cuales constaron de seis miembros. El Poder Ejecutivo, elegirá, en su mayoría, grandes propietarios rurales cuya producción era la ganadería.

Resultó interesante el debate que se suscitó en la Honorable Cámara de Diputados en torno al incremento del impuesto y sus usos. En la 12° Sesión ordinaria se debatió el incremento de la Contribución Directa del 5 % al 6 % y el incremento de las multas que por dicha ley no cumplieran los que faltasen a ella. El debate giró en torno al objetivo central del destino de los fondos, ya que gran parte de los diputados y las solicitudes enviadas a los departamentos sostenían que era necesario el incremento de recursos para la educación. El Diputado Palma, por ejemplo, sostuvo que:

[...] es la primera vez que los ciudadanos sobreponiéndose a sus necesidades piden al P. E. el aumento de la Contribución Directa y lo hacen con el objeto de sostener la educación común y no debe darse distinta aplicación a este nuevo impuesto, pues es matar en su cuna esas nobles iniciativas populares. La suma destinada a la construcción de puentes y caminos es insignificante para el objeto a que se aplica y es de importancia para la educación: dos o tres malos puentes en la Provincia y 40 o 50 escuelas más en la campaña, entre estos dos términos, la elección no puede ser dudosa (Diario de Sesiones de La Cámara de Diputados de La Provincia de Buenos Aires 1890. P. 67).

En ese año, se educaba al 20 % de los niños y niñas de la provincia, siendo este un argumento central en el debate. Se determinó entonces, que las dos terceras partes del impuesto urbano ingresen al tesoro provincial y la otra tercera parte, se destine para el sostenimiento de la Educación Común. Con respecto al impuesto a las propiedades rurales se distribuirá el 4 por mil para el Tesoro Público, 1 por mil para la Educación Común y el 1 por mil restantes para la construcción y reparación de puentes y caminos de la campaña.

El 2 de enero de 1892 se establecieron los nombres de las personas destinadas para las comisiones de cada departamento. Las comisiones en los años siguientes se ampliaran, cambiaran sus integrantes, pero fueron quienes ejecuten el presupuesto en infraestructura en la provincia (Recopilación de Leyes, Decretos y Acuerdos de La Provincia de Entre Ríos 1892 1893).

La distribución de los ingresos destinados para las Comisiones Departamentales se realizaba en proporción a lo recaudado. Este generaba una amplia desigualdad en relación a las posibilidades de realizar obras de envergadura.

Mientras que Concordia y Gualaguachú sobrepasaron ampliamente el 10 % del total, Feliciano y Rosario del Tala se encontraban entre el 2 % y 3 %. A continuación, en tabla 1 está la distribución de los recursos por departamentos para el año 1903.

Tabla 1. Distribución de la contribución directa en los Departamentos de Entre Ríos en 1903

Departamento	Contribución	%
Paraná	7653	9,11
Uruguay	7920	9,42
Colón	4664	5,55
Concordia	12376	14,73
Gualaguaychú	10278	12,23
Gualaguay	4692	5,58
Victoria	3576	4,25
Nogoyá	4842	5,76
La Paz	7040	8,38
Villaguay	6891	8,20
Diamante	4285	5,10
R. del Tala	3142	3,74
Federación	4272	5,08
Feliciano	2362	2,81
Total	83993	100

Fuente: *Diario de Sesiones de La Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos* (1902/1903, 123).

Una vez realizado un puente, se pedía al gobierno provincial su liberación para el servicio público y una vez aprobado se volvía a ceder a la comisión de puentes y caminos quienes se encargaron de cobrar una tarifa a quienes lo utilizaban. Un ejemplo de ello lo tenemos con el Puente Pellegrini sobre el río Gualaguay, en la tabla 2 se observan las tarifas para el año 1894:

Tabla 2. Tarifa del puente Pellegrini para el año 1894

Transporte	Valor (\$)
Carro cargado	0,25
Carro vacío	0,2
Carruaje de cuatro ruedas	0,25
Carruaje de dos ruedas	0,2
Por motor con trilladora	5
Por cada animal	0,02
por cada lanar	0,05
Por pasajero a caballo	0,05

Fuente: Recopilación de Leyes, Decretos y Acuerdos de La Provincia de Entre Ríos (1892/1893, 124).

En el mensaje del gobernador Hernández de 1892, se observa el retorno al discurso de la importancia de los caminos, haciendo hincapié en el “olvido” de esta área en los años anteriores: “es sensible que en épocas en que ha sido fácil disponer de elementos poderosos para realizar obras públicas de aliento, no haya sido recordada esta necesidad, como una de las que con mayor urgencia debía llenarse” (Hernández 1892). Por un lado, recuperando el abordaje previo, diagnostican que las dificultades que presentan los caminos son la principal causa del “estancamiento” productivo de la provincia y en concordancia con ello, “la construcción de puentes y la traza general de caminos y su conservación, son hoy la aspiración principal del Poder Ejecutivo convencido de que con estas obras públicas, se daría a la provincia todo cuanto necesita para su más rápido desenvolvimiento, y deben ser ellas las primeras que se realicen, tan pronto como la provincia pueda proporcionarse los elementos necesarios”. Por otro lado, relativiza continuar con la expansión del ferrocarril como prioritario, ya que “[...] el Ferrocarril actual, en el centro de la provincia, no hace sentir su acción a 20 kilómetros de distancia por los innumerables arroyos que dificultan y hasta imposibilitan la viabilidad” (Hernández 1892).

En la Memoria del ministerio de Gobierno de 1892, se plantea que la medida de distribuir los recursos en las Comisiones Departamentales, de unir el interés de los grandes productores con el Estado provincial:

El espíritu público se ha despertado y actúa de una manera eficaz, porque encuentra el medio práctico y fácil de hacer efectivos sus deseos y de llenar sus necesidades. El vecindario toma la parte que le corresponde en estas cuestiones que tan vivamente le interesan y la administración encuentra una ayuda poderosa en esta bien entendida unión de los intereses públicos y privados (Macia 1892, 24).

En los años siguientes, al señalado 1892, se destinaron los recursos prometidos para la creación de nuevos puentes y el trazado de caminos. Los resultados, fueron presentados en 1896. Ese año el gobernador sostiene que la provincia cuenta ya con sesenta y nueve puentes costeados por el erario público cuyo valor es de 727 540 pesos; veinte y cuatro municipales que importan 56 150 pesos y veinte y cuatro particulares cuyo valor es de 66 400 pesos. Se contaba pues con ciento diez y siete puentes cuyo costo es de 850 091 pesos. Por otro lado, también se crea el Ministerio de Obras Públicas, reemplazando el Departamento Topográfico.

Se encuentra, entonces, un sistema diagramado a partir de las necesidades planteadas por algunos de los actores departamentales, quienes van a ir realizando la construcción de pequeños puentes y el arreglo de algunos de los caminos de los departamentos. En los últimos años del siglo y comienzos del siguiente, el desarrollo de los caminos y puentes fue escaso ya que, a la merma inicial de lo destinado para ese fin, sumado a la inexistencia de expertos encargados de ejecutar las obras departamentales, se produjo una crisis de la agricultura y ganadería provincial.

El 25 de febrero de 1899 se autorizó al Poder Ejecutivo para hacer prácticas de estudios que fijen la traza definitiva de los caminos generales y vecinales. Esta diagramación se produjo por dos motivos centrales. Era imprescindible ya que:

[...] la traza actual, aparte de sus deficiencias primitivas, tiene la de desviaciones hechas abusivamente por particulares, sin la intervención o consentimiento del Gobierno y obliga a las cargas a recorridas excesivas con el recargo consiguiente de los precios de transporte. Que los nuevos puentes que se construyen queden en

los verdaderos caminos designados en la traza general; el Gobierno de la Provincia en acuerdo general de Ministros (*Recopilación de Leyes, Decretos y Acuerdos de La Provincia de Entre Ríos* 1899, 28).

El Departamento de Obra Pública se debía encargar del análisis de la traza actual y de la realización de la traza definitiva, tanto de los caminos generales como parciales. Para ello, se dividió a la provincia en siete zonas. Se comenzaría por la primera zona, que corresponde a las conexiones de Paraná con La Paz, Villaguay, Nogoyá y Diamante y se continuaría en forma sucesiva con las siguientes zonas. Si se observa la figura 2, se puede observar que, los estudios están orientados a las zonas en donde se encontraba el ferrocarril y tenía mayor peso la producción agraria.

Figura 2. Proyección de trazas de caminos de Entre Ríos, 1899



N de A: elaboración propia a partir de los datos de Macia (1892).

Entre los años 1902 y 1903, en el marco de una reforma de la constitución, se produjo un intento de centralización de las obras públicas provinciales, en particular, la construcción de puentes. En la sesión del 10 de noviembre de 1902, se presentó un proyecto de Ley sobre Obra Pública, siendo el motivo central planteado que “la necesidad de la ley, es imperiosa, pues la práctica ha demostrado que a causa de su falta todos los contratos que se celebran adolecen de deficiencias que dan lugar a incidentes que de aquella manera se pueden evitar” (Diario de Sesiones de La Camara de Diputados de La Provincia de Entre Ríos 1902/1903, 48).

Los artículos versan sobre el protocolo de aprobación de las obras públicas provinciales, la aprobación de los pliegos de licitación, proyectos y planos debe realizarla el Departamento de Obra Pública, siendo controlado por dicho organismo, además, para su proceso y aprobación para su uso público. La exigencia, entonces, es que si bien, las Comisiones Departamentales son las receptoras y ejecutoras de los fondos de obras públicas, el Departamento de Obra pública debe monitorear y aprobar cada una de las instancias hasta su puesta en uso.

En la memoria del ministro de Gobierno, Ingeniero Alberto Méndez Casariego, 1903 y 1904, se realizó una descripción de la infraestructura vial, las inversiones provinciales y nacionales. Además, Puntualiza como era el sistema de transporte de cargas: “toda la red de caminos carreteros o ferrocarrileros, todos los ríos interiores, puentes y material de transporte con que cuenta la circulación, constituyen un conjunto de elementos que permiten llegar hasta las costas de los ríos, donde forzosamente debe recurrirse al transporte fluvial”. En función de ello, establece algunos de los puntos centrales de las inversiones, en particular en torno al desarrollo portuario y el dragado del canal y puertos (Memoria Presentada a La Honorable Legislatura de La Provincia, 1903- 1904, 1905). En el mismo año, el mensaje del gobernador, plantea el fracaso del plan de nuevo trazado, en particular por los grandes propietarios quienes operaron en forma sistemática para que no se lleve a cabo:

La circulación no ha sido defendida del egoísmo del interés particular que al pretender mejorar sus campos, eliminando las servidumbres de tránsito, ha conspirado contra el interés público que más fundamentalmente había de herir a su vez la propiedad privada.

La apertura de los caminos públicos, lo he dicho en otra ocasión, no es la obra de un Gobierno o de una administración- todas las impaciencias de los que pretenden ver la Provincia con sus vías de comunicación despejadas en poco tiempo, se estrellarán contra la capacidad económica del Estado que aquí y en todos los países ha resultado insuficiente, para dominar de una sola vez todas las proyecciones de obra tan costosa” (*Memoria Presentada a La Honorable Legislatura de La Provincia, 1903-1904* 1905, 85).

El plan de obra nacional se centró en el desarrollo portuario, el cual, durante este periodo fue central para la salida de mercancías del litoral. El Estado Nacional financiaba ferrocarriles y puertos, dejando para la provincia los caminos del interior, los que permitirían la conexión con las estaciones de ferrocarril, y en el caso de los *hiterland*, con su *foreland*. La provincia se organizó a partir de dos ejes, el Ministerio de Obra Pública como ente regulador y controlador y las Comisiones Departamentales como ejecutores de las obras.

El 29 de septiembre de 1903 se presentó un proyecto en la Honorable Cámara de Senadores de la Nación de financiamiento de puentes y caminos en el territorio nacional que fue aprobado. Constaba de obras de infraestructura para todas las provincias. Las únicas obras de infraestructura para Entre Ríos fueron: el viaducto de acceso al puente del río Gualeguay en Rosario del Tala y dos puentes de conexión de Entre Ríos con Corrientes, el primero un puente carretero sobre el río Guayquiraró y otro sobre el río Mocoretá.

Como se puede observar en la tabla 3, la inversión de la Nación en las obras de infraestructura fue escasa, menos de un 2 % del total. Esto generaba que el peso de las obras de infraestructura fuera únicamente provincial.

Tabla 3. Financiamiento nacional a la obra pública en 1903, por provincia

Provincia	Monto	%
Misiones	80000	1,2
Buenos Aires	500000	7,2
Santa Fe	400000	5,7
Entre Ríos	135000	1,9
Corrientes	443000	6,4
Chaco	95000	1,4
Formosa	173500	2,5
Córdoba	882100	12,7
Santiago del Estero	269800	3,8
La Rioja	140000	2,1
Catamarca	304500	4,3
Tucuman	214250	3,1
Salta	417000	5,9
Jujuy	320500	4,6
San Luis	234000	3,36
Mendoza	1157000	16,6
San Juan	205000	2,94
Neuquen	130000	1,86
La Pampa	90000	1,3
Río Negro	110000	1,57
Chubut	170000	2,42
Santa Cruz	450000	6,45
Tierra del Fuego	50000	0,7
Total	6970650	100

Fuente: Honorable Cámara de Diputados (1903, 58).

En los años siguientes, la realización de puentes fue en crecimiento, uno de los elementos que se había planteado hasta ese momento para no incrementar la construcción, era la adquisición de madera dura y tramos metálicos, los cuales eran importados desde Estados Unidos. A partir de 1907, se comenzó a adquirir madera dura argentina, ese factor se transformó en central, a la hora de incrementar la cantidad de puentes realizados. Los lotes de madera contratados en 1907 fueron 1217 metros cúbicos, los cuales fueron llegando progresivamente. Los tramos metálicos fueron adquiridos a partir de un contrato con los Ingenieros Segovia y Mercau a menor precio de los norteamericanos.

Entre los años de 1907 a 1910 se construyeron 31 puentes en la provincia, la mayor parte en el Departamento de Paraná con nueve puentes, seis en Nogoyá y 4 en Rosario del Tala. El resto de departamentos con uno, dos o ningún puente. Además 10 puentes se encontraron en construcción y 18 proyectadas para los siguientes años. En 1912 se contabilizaron 19 puentes terminados, 22 en construcción y 8 contratados. Además, se proyectó el primer camino abovedado de la provincia: La Paz Feliciano de 102 km de extensión, siendo el modelo a seguir para el resto de caminos a proyectar. En el mensaje del gobernador de ese año, se plantea las características generales de dicho tipo de camino, el cual será preponderante durante las siguientes décadas:

Dicho camino se hará con calzada abovedada de diez metros de ancho y treinta centímetros de espesor, con cuneta de desagüe donde fuere necesario, todo perfectamente pisonado por máquinas especiales. El costo del camino abovedado es de treinta y dos centavos al metro lineal o sea \$320 por kilómetro; donde fuera necesario el terraplén por las ondulaciones del terreno, se abonará por el metro cúbico sesenta centavos. Para la conservación de caminos de esta naturaleza, será necesario prohibir por ellos el tránsito de tropas de ganado y aislarlos del resto del camino general por un alambrado de poco costo, crear peones camineros y reglamentar convenientemente el tráfico, estableciendo cargas máximas, ancho de trocha y llanta de vehículos, etc., todo lo que oportunamente someteré a vuestra ilustrada consideración con los proyectos correspondientes (Crespo 1912, 47).

La proyección planteada se vio truncada a partir del incremento de las lluvias en 1912, la cual destruyó lo realizado en los años anteriores. Para su reconstrucción se utilizaron 50 cuadrillas con 800 trabajadores y trabajaron en 58 obras de infraestructura y se movilizaron 78 000 m³ de tierra para terraplanear 1020 km. En los dos otros años, 1913 y 1914, también hubo lluvias importantes que no solo complicaron la realización de nuevos puentes, sino la refacción de los antiguos. Además, bajó notablemente los recursos destinados a la obra pública.

En esta etapa, la centralidad de la obra pública en infraestructura estuvo marcada por las Comisiones Departamentales, las cuales, si bien sus integrantes eran nombrados por el gobernador, realizaron mantenimiento de los caminos, desmalezamiento y puentes. El rol del Departamento Topográfico/ Departamento

de Obras Públicas era de control, tarea que producto de la insuficiencia de personal y de fondos no pudo cumplir en la mayor parte del periodo. La falta de organización, planificación y control de las obras, generó en un periodo muy corto de tiempo, su destrucción, siendo necesario un recomenzar.

Primeros años del radicalismo, 1914- 1922

El 29 de julio de 1914 el colegio electoral eligió la fórmula de la Unión Cívica Radical Miguel Laurencena y Luis Etchevehere para los cargos de gobernador y vicegobernador, en las primeras elecciones según lo establecido por la ley de voto secreto y obligatorio N° 8871 sancionada en el país dos años antes. Durante esta etapa se agravó la crisis económica iniciada en 1912, se sintió el impacto de los efectos de la Primera Guerra Mundial en el comercio y la progresiva desaceleración de la expansión agroexportadora producto de la extrema dependencia de la economía local con los mercados externos. También se produjeron los levantamientos chacareros en Santa Fe, que tuvo una menor repercusión en Entre Ríos. Esto se conjugaba con factores climáticos y las plagas frecuentes que alteraron los ritmos de producción (Cian 2020). Por lo tanto, la gobernación de Miguel Laurencena (1914-1918) estuvo marcada por la crisis financiera, la cual, explica la escasa inversión en obra pública.

En la gobernación siguiente, la de Celestino Marcó, se realizó una evaluación de los caminos y puentes, así como de su ejecución. En el diagnóstico del territorio, el gobernador sostenía que la principal dificultad son las caídas extensas y declives en el cauce de los arroyos, que producen arrastres que se embalsan en los puentes altos y que con frecuencia terminan destruyéndolos. Por ello, se encomendó a una comisión para evaluar distintos tipos de puentes, de piedra, colgantes o suspendidos.

El eje central de la gobernación en infraestructura vial será la disminución del peso de las Comisiones Departamentales y el relevamiento topográfico para establecer por donde debían pasar los caminos. Entonces, primer lugar, se describió algunas de las dificultades:

[...] a pesar del éxito alcanzado por algunas de ellas, bien que atribuyo la falta de suceso de sus esfuerzos **más a deficiencias del sistema mismo, que a la impericia de las personas que las constituyen**. La sub división, en un mismo Departamento, de la acción pública y común, quita a la empresa el carácter de homogeneidad que debe caracterizarla, como sí mismo aleja la posibilidad de provocar la formación del profesionalismo del trabajo en la conservación de los caminos, tarea mixta y trascendente [...] (*Memoria de Los Ministerios de Gobierno, Hacienda, Justicia e Instrucción Pública, 1918-1922* 1923, 93. Énfasis del original).

La estrategia que propone es la supresión de las subcomisiones y su reemplazo por cuadrillas permanentes bajo la dirección general del Departamento de Obra Pública y supervisión de las Comisiones Departamentales. En la Memoria de los Ministerios de Gobierno, Hacienda, Justicia e Instrucción Pública de los años de 1918 a 1922, se hace un balance del desarrollo de la obra pública a partir del Departamento de Obra Pública y de las Comisiones Departamentales de Puentes y Caminos.

Por un lado, se plantea que la participación de los organismos estatales en la elaboración y ejecución de puentes y caminos fue muy escasa antes de 1914, estableciendo que la falta de personal cualificado y recursos determinó que hasta ese periodo, el control y ejecución de las obras estén en manos, solamente, de las comisiones. A partir de 1915, se reorganizó el departamento, se recopilaron los proyectos ejecutados y en desarrollo pero no se pudo intervenir y evaluar su derrotero producto de la falta de personal. A partir de 1918, se reorganizó el departamento y se destinaron más recursos para la llegada de personal cualificado.

Por otro lado, se analiza la eficacia de las comisiones y su relación con el departamento. En primer lugar, sostiene que quienes desarrollaron, en los anteriores treinta años, las obras de infraestructura vial fueron las Comisiones. Posteriormente, profundizan en las limitaciones que tuvieron, al calor de la destrucción de los puentes y caminos de los años anteriores, en realizar obras de larga duración. Determina que,

[...] el defecto mayor que pueda notarse en estas comisiones... es que en lugar de ser realmente comisiones de vecinos, que administren los fondos fiscales, que asesoren sobre la oportunidad de ciertas obras y en fin, unan la acción fiscal con la particular, haciendo también que todo el vecindario contribuya a la ejecución de dichos trabajos, resulta en muchos casos, que se ponen a su vez a competir con

los técnicos, planeando obras importantes o ideando métodos que materialmente no dan todo el resultado esperado, pero que en cambio originan gastos (*Memoria de Los Ministerios de Gobierno, Hacienda, Justicia e Instrucción Pública, 1918-1922* 1923, 96).

El objetivo del gobierno entonces era revertir la participación de las Comisiones y del departamento. Siendo el Departamento quien realice la planificación y ejecución de las obras y que el control y mantenimiento pasen a las Comisiones Departamentales. Para realizar obras de infraestructura era necesario, entonces, el trabajo técnico en su desarrollo y el estudio del territorio para organizar los caminos y puentes.

Entonces, para el relevamiento topográfico y la fijación de bases de nivelación en todo el territorio de la provincia se contrató al Instituto Nacional Geográfico Militar. El objetivo era tener una base científica y precisa para ejecutar la traza definitiva de la red de caminos y que no quede como hasta ese momento “[...]librado al azar de preocupaciones, de intereses o de costumbre” (*Memoria de Los Ministerios de Gobierno, Hacienda, Justicia e Instrucción Pública, 1918-1922* 1923, 42). La realización de relevamiento ya había sido desarrollada en Santa Fe, Mendoza y Córdoba como demuestran las investigaciones de Mazzitelli-Mastricchio (2017).

El 6 de septiembre de 1918 se presentó un proyecto de Ley para regular la Obra Pública. Se mantiene que los recursos para la construcción, conservación de puentes y caminos de la campaña y la vigilancia al libre tránsito por los caminos públicos sean administrados por comisiones de vecinos departamentales, pero deben estar sujetas a los preceptos de las leyes de contabilidad y de Obra Pública y deben consultar con el Poder Ejecutivo, el cual puede ser aprobada o no, en las obras que representen un costo mayor a 500 pesos. Además, la dirección técnica estaría a cargo del Departamento de Obra Pública. También, la realización de obras de elevado costo se desarrollará en los caminos generales cuyo trazado fuera aprobado por ley. Finalmente, el 20 % del producido del impuesto de Contribución Directa Urbana será entregado a las corporaciones municipales para la construcción y conservación de los caminos del Municipio.

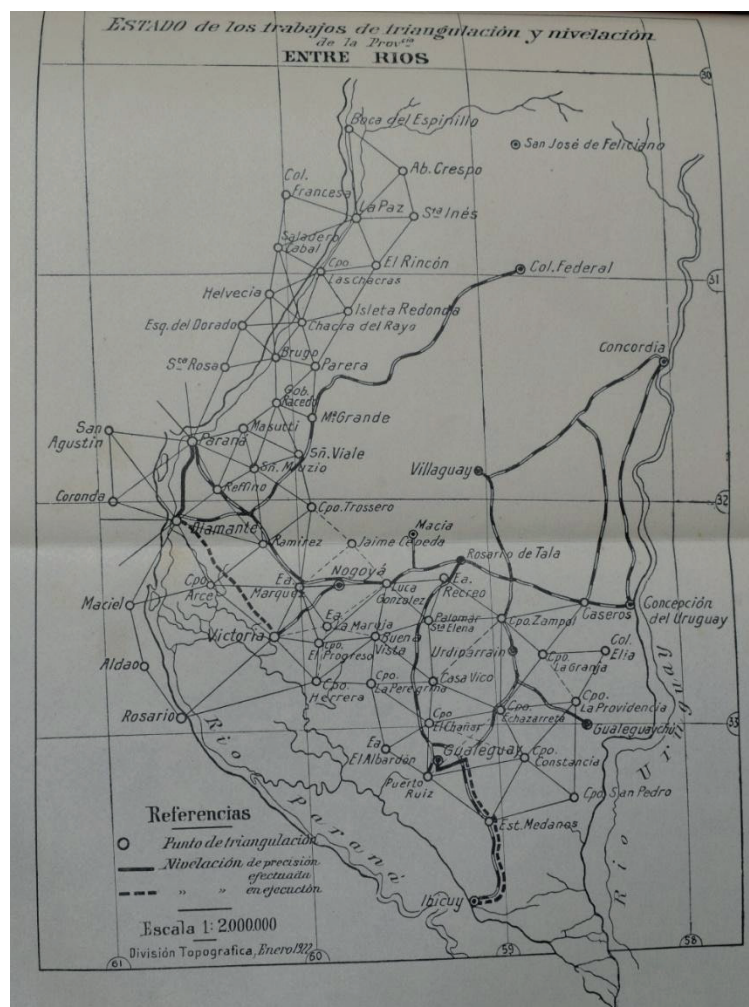
En la exposición del ministro Rocha plantea que, si bien las comisiones departamentales creadas en 1892 cumplieron un rol clave, en ese contexto:

Con su organización actual no puede abarcar en sus detalles el basto panorama de una infinita red de caminos de un departamento [...] no es posible pues, en tales condiciones, que las comisiones departamentales a los caminos las inmediatas, permanentes y constantes atenciones que ellos requieren, sin disponer de un cuerpo de inspectores rentados, que resultaría sumamente oneroso. En cambio, las Comisiones vecinales de las que se han valido algunas Comisiones Departamentales de Puentes y Caminos para el objeto determinado, han dado ese óptimo resultado, tanto en la construcción de puentes como en la reparación y conservación de caminos (*Memoria de Los Ministerios de Gobierno, Hacienda, Justicia e Instrucción Pública, 1918-1922* 1923, 246).

A partir de esta Ley, se logra limitar el accionar de las Comisiones Departamentales, atomizando el peso de los actores territoriales a partir de dejar el control y reparación de los puentes y caminos en las comisiones vecinales pero con planificación y aprobación del Departamento de Obra Pública. Entonces, a partir de la configuración generada en 1892, el estado provincial recaudaba los fondos fiscales y luego lo distribuía entre las comisiones departamentales, las cuales llevaron a cabo la construcción de puentes y mantenimiento de los caminos. Con la reforma de 1918, las obras de infraestructura se comenzaron a realizar a partir de la traza de caminos que se encontraba realizando el Instituto Geográfico Militar, con presupuesto provincial, planificado, ejecutado y controlado por el Departamento de Obra Pública y cuyo mantenimiento quedó en manos de las Comisiones Municipales.

Durante el periodo 1918-1922 se repararon más de 20 puentes y se realizaron 30 nuevos. Además se avanzó con el estudio de triangulación y nivelación, como se expresa en la figura 3, hacia 1922 la mitad del territorio ya se encontraba relevado.

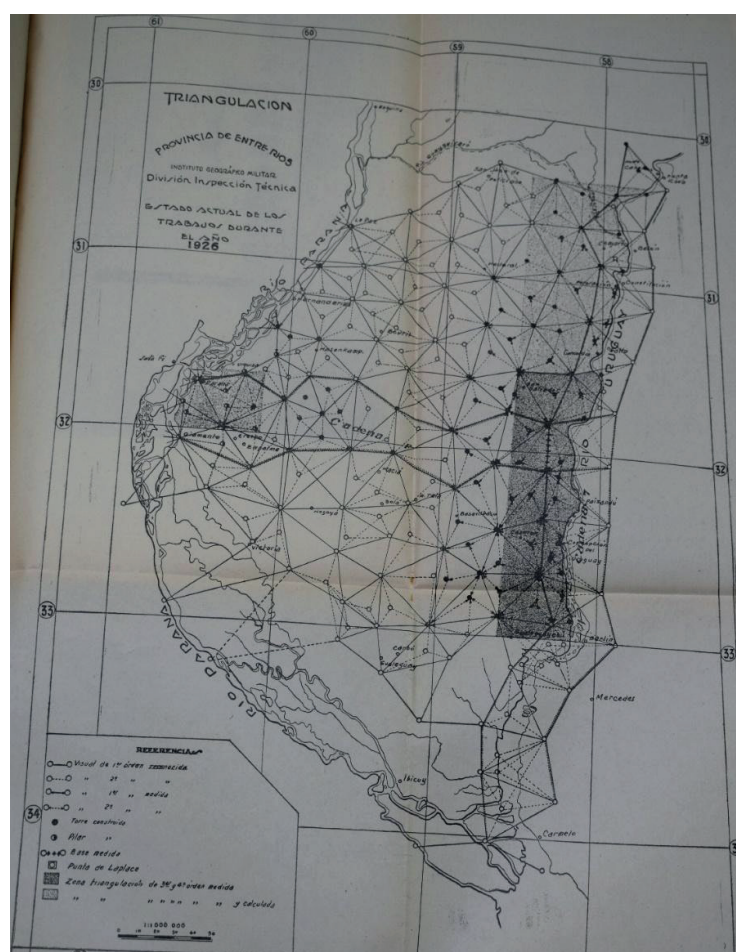
Fuente: Memoria de los Ministerios de Gobierno, Hacienda, Justicia e Instrucción Pública, 1918-1922 (1923, 38).



Este proceso de construcción de puentes y expansión de la red vial continuó en los años siguientes. A principios de la década de 1920 se finalizaron siete puentes iniciados en la administración anterior; cinco puentes nuevos y catorce puentes. En 1925 se adquirieron equipos camineros y se abovedaron 67 kilómetros de caminos. En la segunda gobernación de Eduardo Laurencena (1926-1930), se expandieron los caminos abovedados a 3500 kilómetros y se construyeron 120 puentes a partir

del empleo de 50 equipos camineros, 16 de construcción y 34 de conservación, de propiedad fiscal y con 80 Consorcios vecinales. En 1930 se produce una consolidación del proceso de desarrollo vial a partir de la creación de gravámenes sobre las transacciones de hacienda, la nafta y las propiedades rurales, con destino al fondo de caminos. Esta orientación, que en lo inmediato generó el abovedamiento de 832 kilómetros, fue una de las bisagras hacia el desarrollo vial provincial (*Memoria de Los Ministerios de Gobierno, Hacienda, Justicia e Instrucción Pública, 1922-1926* 1927).

Figura 4. Mapa de Entre Ríos con la triangulación y nivelación realizado por el Instituto Geográfico Militar, 1920



Fuente: *Memoria de Los Ministerios de Gobierno, Hacienda, Justicia e Instrucción Pública, 1922- 1926* (1927, 249).

La clave del desarrollo de los caminos abovedados estuvo dada por el trabajo de triangulación y nivelación comenzado a fines de la década de 1910 y que permitió la apertura de caminos permanentes. Estos caminos, abovedados en la década de 1920, mantenidos en la década de 1930, comenzaron a asfaltarse durante el peronismo.

Conclusiones

La preocupación por parte de la población y de los gobernantes por las dificultades de movilidad, producto de los continuos desmalezamientos que se debían realizar a los caminos y del número de arroyos del territorio se encontró plasmado desde mediados del siglo XIX. Sin embargo, las estrategias para mejorar la vialidad fueron cambiando en el tiempo. Mientras que durante la década de 1860 y 1870, se buscó un débil impulso al Departamento Topográfico/ Departamento de Obras Públicas, la inversión nacional y la autogestión territorial, con escasos fondos provinciales, en las décadas siguientes de gobernación del PAN, el impulso estuvo marcado por un incremento en la inversión a partir del aumento de los impuestos, de la gestión de las Comisiones Departamentales y de una mínima participación del Estado provincial en las gestión de los puentes y caminos.

Con el arribo de los gobiernos radicales, se dio comienzo a una lenta transición hacia la centralización de la obra pública. La destrucción de los puentes producto de las lluvias, la triangulación y nivelación por parte del Instituto geográfico militar y el fortalecimiento del Departamento de Obras Públicas a partir de incrementar la inversión. Esta transición, de la descentralización a la centralización de la obra pública, fue un factor central para el desarrollo de los caminos abovedados y de la construcción de los puentes de las décadas siguientes.

La consolidación de las comisiones departamentales, lograron durante varias décadas concentrar la obra pública en la provincia en desmedro de la centralización del Estado provincial y sus especialistas. Este proceso tuvo como consecuencia el escaso control estatal de la ubicación de los puentes, de su construcción y mantenimiento. Si bien, el nivel de inversión a partir de los impuestos y periodos de gran

construcción de puentes fue efectuado, las dificultades de acceder por la inexistencia de caminos diagramados y consolidados y su fragilidad, no tuvo un impacto a mediano plazo en las comunicaciones internas de la provincia. La progresiva destrucción de los puentes por las lluvias, la necesidad de diagramar y generar caminos permanentes y el inicio del auge de los vehículos a motor, fueron generando un consenso en la necesidad de centralizar la obra pública, su planificación, ejecución y control en manos de especialistas empleados del gobierno provincial.

Sin embargo, el lento desarrollo de una política en infraestructura centralizada, derivó en una demora en la expansión de los caminos consolidados que tardará varias décadas en concretarse. El discurso inaugural de Raúl Lucio Uranga en 1958 se tituló “Sacar a Entre Ríos del barro” y plantearon, justamente, como principal dificultad para el desarrollo económico de la provincia la escasa obra de infraestructura caminera.

Referencias

Ballent, Anahí. 2005. “Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta”. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani* 27: 107-137. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=379444921004>

Ballent, Anahí. 2008. “Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943”. *História, Ciências, Saúde* 15 (3): 827-847. <https://doi.org/10.1590/S0104-59702008000300013>

Bressan, Raquel. 2014. El Congreso Nacional y los proyectos para la construcción de los ferrocarriles en el litoral. Corrientes y Entre Ríos, 1862-1880. *Folia Histórica Del Nordeste* 22: 43-64. http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0325-82382014000200002

Bressan, Raquel. 2018. *Alianza, negociaciones y conflictos. Dinámica de los elencos políticos del Litoral de los Ríos, 1862- 1883*. Rosario: Prohistoria.

Camarda, Maximiliano, José Mateo, y Leandro Rodríguez. 2019. “Energía y navegación binacional en el río Uruguay. Las políticas públicas en las grandes obras de infraestructura (1938-1983) y la represa y conexión ferro-automotora de Salto Grande”. *Pampa. Revista Interuniversitaria de Estudios Territoriales* 20: e0012. <https://doi.org/10.14409/pampa.2019.20.e0012>

Cian, Janet Priscila. 2020. *Institucionalización de la enseñanza agrotécnica y normal rural en Entre Ríos, Argentina (1894-1930)*. Entre Ríos: Universidad Nacional de Entre Ríos. Tesis Doctorado.

Crespo, Procoro. 1912. Mensaje del Gobernador Crespo. Paraná: Editorial de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos.

De Marco, Miguel Angel. 2016. *El túnel subfluvial. Federalismo y desarrollo*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral.

Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos. 1890. Paraná: Editorial de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos.

Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos, 1902. 1903. Paraná: Editorial de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos.

Gómez, Teresita María Celina, y Silvia Tchordonkian. 2015. *Debates en torno a la construcción de un sistema vial en Argentina y su concreción en la acción de gobierno entre 1940 y 1950*. CESPA, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires. http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/docin/docin_cespa_o45.pdf

Hernández, Saba. 1892. *Mensaje del Gobernador de la Provincia de Entre Ríos*. Paraná: Editorial de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos.

Jerez, Marcelo. 2013. Peronismo, planificación y Estado en el noreste argentino: Iturbe y el plan cuadrienal de obra pública en la provincia de Jujuy (1947- 1950). *Boletín Americanista* 2 (67): 163-182. <https://revistes.ub.edu/index.php/BoletinAmericanista/article/view/13739>

Laurencena, Miguel María. 1896. *Mensaje del Gobernador Don Miguel Laurencena. 1895*. Paraná: Editorial de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos.

Lázzaro, Silvia Beatriz. 1987. “Historia de los puertos argentinos 1880-1914”. Tesis doctoral, Universidad Nacional de La Plata. <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/library?a=d&c=tesis&d=Jte61>

Luis, Natalia. 2021. “La expansión del parque automotor y la red vial en Mendoza: el papel de la Dirección de Puentes y Caminos en la década del ‘20”. *RES GESTA* 57: 136-160. <https://erevistas.uca.edu.ar/index.php/RGES/article/view/3774/3754>

Macia, Salvador. 1892. *Memoria presentada a la honorable legislatura de Gobierno*. Paraná: Editorial de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos.

Macia, Salvador. 1898. *Mensaje del Gobernador Salvador Macia*. Paraná: Editorial de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos.

Mateo, José, y Maximiliano Camarda. 2018. Las políticas públicas, el túnel subfluvial entre Paraná y Santa Fe y la integración física de la Megapotamia. *Transporte y Territorio* 18: 222–245. https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.11098/pr.11098.pdf

Mazzitelli-Mastricchio, Malena. 2017. “Imaginar, medir, representar y reproducir el territorio. Una historia de las prácticas y las políticas cartográficas del

Estado Argentino (1904-1941)". *Cuadernos de Territorio* 17: 1-161. [http://geografia.institutos.filo.uba.ar/sites/geografia.institutos.filo.uba.ar/files/Imaginar%2C medir%2C representar y reproducir el territorio_interactivo.pdf](http://geografia.institutos.filo.uba.ar/sites/geografia.institutos.filo.uba.ar/files/Imaginar%2C%20medir%2C%20representar%20y%20reproducir%20el%20territorio_interactivo.pdf)

Mazzitelli-Mastricchio, Malena. 2018. "Los 'Jueces de la Medida'", el rol de los agrimensores entrerrianos en el Departamento Topográfico de Entre Ríos (1849-1871)". *Revista Brasileira de Historia da Ciência* 11 (1): 7-20. <https://rbhciencia.emnuvens.com.br/revista/article/view/72/47>

Memoria de los Ministerios de Gobierno, Hacienda, Justicia e Instrucción Pública, 1918-1922. 1923. Paraná: Editorial de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos.

Memoria de los Ministerios de Gobierno, Hacienda, Justicia e Instrucción Pública, 1922-1926. 1927. Paraná: Editorial de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos.

Memoria presentada a la Honorable Legislatura de la Provincia, 1903-1904. 1905. Paraná: Editorial de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos.

Nación, D. de O. P. de la. 1892. *Memoria del Departamento de Obras Públicas de la Nación, 1889- 1891*. Buenos Aires: Editorial de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación Argentina.

Ortega, Fernando. 2005. "La influencia ferroviaria en el desarrollo económico de la Mesopotamia (1874- 1906)". Ponencia presentada en la X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Rosario, Argentina. <https://cdsa.aacademica.org/000-006/827>

Ortiz, Ricardo Marcelo. 1943. *Valor económico de los puertos argentinos*. Buenos Aires: Losada.

Ospital, María Silvia. 2005. "Turismo y territorio nacional en Argentina. Actores sociales y políticas públicas, 1920- 1940". *Estudios Interdisciplinarios de América Latina y El Caribe* 16 (2). <http://eial.tau.ac.il/index.php/eial/article/view/346>

Piglia, Melina. 2014. *Autos, rutas y turismo. El automóvil club argentino y el estado*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Raffa, Cecilia Beatriz, y Natalia Luis. 2020. "Caminos para el turismo y la producción. La acción de la dirección provincial de vialidad en Mendoza (1933- 1943)". *Coordenadas. Revista de Historia Local y Regional* 7 (2). https://redib.org/Record/oai_articulo2753270-caminos-para-el-turismo-y-la-producci%C3%B3n-la-acci%C3%B3n-de-la-direcci%C3%B3n-provincial-de-vialidad-en-mendoza-1933-1943

Rascovan, Alejandro. 2015. "Las empresas ferroviarias en las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones (1866-2014). Entre intereses globales, nacionales y regionales". *Revista Transporte y Territorio* 13: 185-205. <https://doi.org/10.34096/rtt.i13.1883>

Recopilación de Leyes, decretos y acuerdos de la Provincia de Entre Ríos. 1892, (1893). Paraná. Editorial de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos.

Recopilación de Leyes, Decretos y Acuerdos de la Provincia de Entre Ríos, (1899). Paraná. Editorial de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos.

Salomón, Alejandra. 2017. "Un lazo ausente: política vial y condiciones de vida en ámbitos rurales de la provincia de Buenos Aires (Argentina, 1940-1950)". *Revista Brasileira de História & Ciências Sociais* 9 (18): 16-35.

Salomón, Alejandra. 2019. "Caminos transversales por el interior de la provincia de Buenos Aires: el Plan Vial 1959-1963". *Revista Transporte y Territorio* 21: 189-211. <https://doi.org/10.34096/rtt.i21.7152>

Salomón, Alejandra. 2020. "Caminos vecinales en el campo bonaerense: entre las restricciones estatales y las iniciativas locales (primera mitad del siglo XX)". *RIVAR* 7 (19): 69-87. <http://dx.doi.org/10.35588/rivar.v7i19.4353>