

Este documento ha sido descargado de:
This document was downloaded from:



**Portal *de* Promoción y Difusión
Pública *del* Conocimiento
Académico y Científico**

<http://nulan.mdp.edu.ar> :: @NulanFCEyS

BALLENT, ANAHI. Dra., Universidad Nacional de Quilmes /CONICET

La ponencia se centra en el estudio de las acciones y producción del Ministerio de Obras Públicas de la Nación en la década del 30, en especial de la que era entonces su más reciente, importante y moderna repartición, la DNV, creación del gobierno de Justo que proyectó y ejecutó la red nacional de caminos.

En particular, el trabajo intenta reflexionar sobre la vinculación entre estos procesos estatales (construcción de nuevas políticas, ampliación del aparato estatal, etc.) y el crecimiento de ciertas instituciones de acción pública no estatales. En tal sentido, se toma el caso del ACA, institución que abogó por la creación de la red caminera, intervino de manera permanente en la dirección de la DNV en todo el período y encaró obras conjuntas con dicha repartición y con YPF. Aunque el ACA antecede la concreción de políticas estatales indicadas, ya que fue fundado en 1904, la asociación con el estado desarrollada en el período redundó en un incremento notable en los recursos y en la capacidad de acción de la institución, tanto como en su visibilidad social. A través de este caso se intenta reflexionar sobre la particular asociación entre instituciones o empresas y estado que se reitera en el período.

En los años treinta, el Automóvil Club Argentino (ACA), institución pública no estatal fundada en 1904, era mucho más que un auxilio mecánico para automovilistas en problemas. En efecto, se trataba de uno de los principales constructores y soportes de una trama de instituciones, acciones y símbolos sociales cuyo centro era el automóvil. Esta trama, en incesante proceso de ampliación desde fines de los años diez, constituía el soporte de lo que podemos denominar "cultura del automóvil". Dentro de este nuevo universo material a la vez que simbólico pueden destacarse la creciente pasión despertada por el automovilismo como deporte, la aparición de nuevas formas de turismo, la modernización de hábitos de transporte, la difusión de nuevas imágenes de la tecnología aplicada a la vida cotidiana, y por supuesto, la creación de una nueva infraestructura, la red nacional de caminos, producción estatal de la flamante Dirección Nacional de Vialidad (DNV) del Ministerio de Obras Públicas (MOP) cuya creación impulsara también el ACA.

En 1931, poco antes de la sanción de la Ley Nacional de Vialidad 11.658 en octubre de 1932, el país contaba con unos escasos 2.000 km de caminos de tránsito permanente, mientras que para 1944 la acción pública había logrado elevar esa cifra por arriba de los 30.000 km. En poco más de una década, entonces, la labor estatal había consolidado para el tránsito permanente aproximadamente un sesenta por ciento de la longitud en que se estimaba la red nacional de caminos. Solventada por los consumidores a través de impuestos -sobreprecio a la nafta y a los lubricantes-, planificada por una nueva repartición pública basada en una burocracia técnica específica -los ingenieros de la DNV-, y promovida por una particular política -el MOP bajo la dirección de Manuel Alvarado, dentro del gobierno del Gral. Agustín P. Justo-, la red caminera era capaz de sugerir un nutrido imaginario, que podríamos calificar como "epopeya del estado moderno", cuya potencia comunicativa no se circunscribía al estado o al gobierno que lo promovía, sino que parecía ser compartida por amplios sectores de la sociedad. Devenida en símbolo, la red vial remitió a un mito arraigado en la sociedad argentina: el anhelo de unidad e integración nacional, el impulso hacia la construcción de la nación entendida como un todo homogéneo. Anhelo que, forjado en el siglo XIX, se había traducido inicialmente en el trazado de las líneas de ferrocarriles y que se depositaba ahora en el avance del automóvil.

Reelaborando en términos conceptuales esta breve descripción de lo que será su objeto de estudio, el trabajo intenta abordar las relaciones entre políticas estatales y acciones públicas no estatales en la construcción y difusión de una cultura del automóvil en la Argentina de los años treinta. Tratará de indagar en uno de los puntos de vinculación entre estado y sociedad en la construcción de políticas estatales, punto identificado dentro del desarrollo de un proceso cultural.¹

No se trata, entonces, de una aproximación clásica al estudio de políticas públicas en vinculación con cierta teoría del estado ni tampoco de un análisis de aparato estatal. Las preocupaciones que guían el trabajo surgen en gran medida de las fuentes históricas y del trabajo histórico empírico. Partiendo de ese campo, podría aportar a la vinculación de dos tipos de enfoques sobre políticas públicas que suelen desarrollarse por separado. Así, por ejemplo, la relación entre *estado y cultura* se asocia, en general, casi automáticamente al estudio de políticas educativas o culturales (entendidas en sentido restringido, como producción cultural), mientras que la relación entre *estado e infraestructura* suele remitirse a los efectos de la acción estatal en los aspectos económicos o productivos de la estructura territorial. En cambio, este trabajo intentará vincular los términos *estado, infraestructura y cultura*. Se trata de construir una *aproximación cultural* a las formas asumidas por el territorio: dentro de este gran tema las acciones colectivas, estatales o públicas, ocupan un lugar privilegiado, pero el abordaje y los instrumentos para su estudio deben obligatoriamente ser distintos de los provistos por las teorías del estado o del aparato estatal.

1. Automóviles

Una insistente demanda a favor de la ampliación de la red caminera se había consolidado en los años veinte, período en el cual se había asistido a un incremento notable en el parque automotor que carecía de una contrapartida en el nivel de la infraestructura vial.² Al mismo tiempo, como ocurría en otros países latinoamericanos, desde fines de la Primera Guerra Mundial la producción automotriz norteamericana desplazaba a la inglesa en la captación del mercado argentino.³

Un aspecto particular dentro del mismo fenómeno de aumento de centralidad del automóvil lo constituyó el desarrollo de instituciones privadas vinculadas a su uso y difusión y al automovilismo como el principal "deporte mecánico" del siglo. Este tipo de instituciones aparecieron tempranamente en Argentina: la más importante fue el ACA, fundado en 1904, a quien siguió en importancia el Touring Club, formado casi una década antes —1895. A principios de siglo, el automóvil, patrimonio de las élites, era un sinónimo de excentricidad, de caprichosa modernidad vedada al ciudadano común y que sólo los ricos podían permitirse. Este carácter iría cambiando a partir de iniciada la primera posguerra, como puede observarse, entre otros aspectos, en la popularización del automovilismo. En 1911, cuando contaba con unos doscientos socios, el ACA instituyó entre ellos la primera competencia automovilística; en 1914 creó el "Gran Premio ACA", a semejanza de las competencias europeas o estadounidenses. En 1916 organizó la "Fiesta y Feria del Automotor", donde logró "una afluencia de público enorme (que) se encargó de demostrar al ACA que su acción no aparecía indiferente a la masa popular". En

¹ Es necesario aclarar que el término cultura es aquí empleado en un sentido laxo desde el punto de vista teórico, pero siempre apelando a su significación antropológica, referida a las acciones humanas y sus significados.

² Según datos de 1931, el parque automotor de Argentina, que consistía en algo más de 420.000 unidades, mostraba valores relativamente altos de vehículos por habitante (0,04 automóviles por habitante; 1 automóvil cada 26 habitantes), muy superiores a los de Alemania, por ejemplo, y comparables con los de Francia y Gran Bretaña. En cuanto a la relación con los caminos, nuestro país registraba el elevado número de 95 automotores por kilómetro de carretera, cifra que, al resultar notablemente superior al de otros países como estados Unidos (27), Australia (16) o Canadá (9), constituía un dato ilustrativo del atraso de la infraestructura sobre el parque automotor.

³ Raúl García Heras, *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina, 1918-1939*, Libros de Hispamérica, 1985, pp. 9 a 27, Capítulo I. La década del 20 y los años de la depresión, pp. 13-4.

el mismo sentido y a partir de 1918 los "Salones anuales del Automóvil" exhibirían las novedades brindadas por importadores y fabricantes ante un público numeroso y ávido. En el mismo año la entidad comenzaba a editar su revista *Automovilismo* y ya no dejaba de ganar adeptos en distintos puntos del país: en 1925 contaba con unos 9000 y socios y con 27.000 en 1933, resultado de sus sonadas excursiones-campañas de conscripción de socios por el interior.⁴ Siguiendo los contenidos de *Automovilismo*, no deja de resultar sorprendente la presencia del ACA en numerosas ciudades y pueblos del interior. Cabe recalcar que existían otras —y numerosas— asociaciones vinculadas al automovilismo y al motociclismo, además de que los clubs deportivos solían incorporar secciones que cubrían dichos deportes. Esta entusiasta "trama automovilística" de los años veinte nos resulta notable, teniendo en cuenta la pobreza de la infraestructura vial, y la acción marginal del estado en el sector.

2. Caminos

En los años veinte, en el plano de las políticas estatales, a la escasez de acciones se sumaba su falta de orden y coordinación.⁵ Los importadores de autos y las asociaciones vinculadas al automovilismo interpelaban permanentemente al estado a propósito de estas carencias —"Tres cosas necesita nuestra República: caminos, caminos y caminos", repetía el ACA.⁶ Sin embargo, estas empresas no sólo demandaban, sino que también colaboraban con los escasos cuerpos técnicos estatales en vialidad. Así, por ejemplo, la Asociación de Importadores de Automóviles, el ACA y el Touring llevaban numerosas estadísticas y recopilaban experiencia internacional —sobre todo norteamericana—, agrupando datos y fuentes que acercaban al estado y que por lo tanto servirían más tarde para alimentar la legislación y las decisiones gubernamentales argentinas en la materia. Los cruces eran múltiples y doble el sentido del intercambio entre instituciones sociales y estado: por un lado, el ACA contaba con su oficina técnica topográfica e informaba sobre el estado de los caminos y la mejor forma de sobrellevarlo tanto a los particulares como al estado; por otro, solicitaba a los organismos estatales, tanto en el plano nacional como en los provinciales, el mejoramiento de un camino antes de cada carrera o raid. A fines de la década, la asociación comenzó a realizar ensayos de señalización en los caminos nacionales.

La intensidad —y también las limitaciones— de los vínculos entre estado, técnicos, empresas importadoras y automotrices y asociaciones de automovilismo alrededor del tema vial, se pudo observar claramente en 1925, cuando se realizó en Buenos Aires el Primer Congreso Panamericano de Carreteras, que, bajo el liderazgo de Estados Unidos, reunía representantes de diecinueve países miembros de la Unión. El ACA, el Touring, las asociaciones de técnicos argentinos (Centros de Ingenieros) y las reparticiones estatales, y los importadores de automóviles se reunieron a reflexionar sobre la vialidad en América bajo el modelo de la experiencia estadounidense, la más avanzada dentro del horizonte continental en tal campo: una especie de "coalición carretera" formada a partir del fin de la Primera Guerra, reagrupaba fuerzas y ensayaba una presión sistemática sobre el estado. Mientras tanto, en homenaje al Congreso Panamericano, el Poder ejecutivo había enviado al Congreso de la Nación un proyecto de ley

⁴ "El ACA desde su fundación hasta la fecha", *Automovilismo* n° 85, noviembre de 1925, p. s/n°. "La fundación del ACA, hace treinta años, fue una verdadera aventura", *El Hogar* n° 1258, 24 de noviembre de 1933.

⁵ En cuanto a este último tema, el MOP, en el ámbito nacional, contaba con la Dirección General de Puentes y Caminos que planificaba obras con recursos de la 5315/1907 (Ley Mitre), provenientes de un porcentaje de los montos operados por las empresas ferroviarias y que se destinaban en primer término a caminos conducentes a estaciones o a puentes atravesados por las líneas de ferrocarril. Otras obras nacionales dependían de la aprobación individual del congreso; por lo tanto se realizaban sin ningún tipo de coordinación ni priorización. Varias provincias emprendían sus propias obras y mantenían escasamente lo existente, pero como se indicaba en el caso anterior, no se insertaban dentro de ningún esquema de conjunto.

⁶ La Asociación Argentina de Importadores de Automóviles y Anexos se había formado en 1921. "Intensa y proficua labor desarrollada por la Asociación Argentina de Importadores de Automóviles y Anexos", *Obras públicas y privadas*, septiembre de 1938, pp. 357 y 58.

de Vialidad, que no era demasiado diferente del que aprobaría en 1932.⁷ Pero los legisladores nunca trataron el proyecto, eludiendo difícil momento de validar al enemigo de la red de ferrocarriles, enfrentando a las empresas británicas. Tal momento se dilataría hasta los primeros años de la década siguiente, momento en que la crisis económica pondría en primer plano la cuestión de los valores de transporte como parte de los costos de la producción agroexportadora argentina: recién en ese momento, la ley de Vialidad encontraría la oportunidad precisa para ser sancionada, oportunidad de la cual había carecido en la década anterior, pese a la tenacidad de sus defensores.⁸ En este sentido podemos considerar que la Ley de Vialidad 11.658 forma una pareja con otra ley sancionada muy poco después, la 11.742 de elevadores de granos, otra iniciativa sobre obras públicas del poder ejecutivo presentada bajo la presión de la crisis, y centrada también en la modernización del comercio de la producción agrícola.⁹

3. Vialidad

La ley 11.658/932 creó un nuevo fondo nacional de vialidad destinado al estudio, trazado y construcción de caminos y obras anexas, obtenido por un impuesto de sobre la nafta y los lubricantes.¹⁰ Poco antes, por decreto del 11 de marzo de 1932 y sobre la base de dos reparticiones existentes abocadas con anterioridad al sector vial, se había creado la Dirección General de Vialidad de la Nación, dependiente del MOP; la ley 11.658 le daría a este ente administrador de fondos, proyectista y ejecutor de obras una mayor autonomía, ascendiéndola a Dirección Nacional. Entre 1932 y 1939, la gestión al frente de la misma del ingeniero Justiniano Allende Posse, ministro de obras públicas de Tucumán y de Córdoba por breves períodos al inicio de la década e integrante del círculo más estrecho vinculado al presidente Justo, construyó la parte principal de la red caminera que estructuraría por décadas las comunicaciones nacionales. El directorio de la DNV, presidido por Allende Posse como representante de las zonas Centro y Norte del país, contó con vocales representados de la zona Sur y el Litoral (2), las empresas de transporte (1), asociaciones agrarias (1), entidades automovilísticas (1) y el ejército (1). En este esquema corporativo —usando el término en sentido laxo— los intereses privados, aunque en minoría, eran incorporados al organismo estatal en un directorio mixto, garantía de que “se mantendría alejado de la política”.¹¹ Por tal motivo, la presencia de intereses particulares, pese a su natural “egoísmo” se consideraba beneficiosa, siempre y cuando las características de los actores hiciera evidente que se orientaban en la misma dirección del interés de la ley: por eso, en el debate de la ley, las empresas de ferrocarriles podían ser excluidas, mientras que las de automovilistas eran aceptadas: las primeras no constituían un

⁷ El proyecto se presentó el 26 de septiembre de 1925 y se volvió a solicitar el 13 de junio de 1927. Nunca fue tratado por la Cámara. En la década hubo varios proyectos de ley presentados, que en ningún caso fue tratado.

⁸ En 1932 se presentaron al Congreso Nacional distintos proyectos de ley de vialidad; todos ellos hacían hincapié en el abaratamiento del flete como una forma de reducir los costos de la producción rural, con el objeto de mejorar la competitividad de los productos argentinos en el mercado internacional. Según estimaciones de uno de los proyectos, el costo de acarreo de la producción agraria a las estaciones podía reducirse entre el 40 y el 60% a través del mejoramiento vial. Proyecto de Carlos Moret (h), Alejandro Castiñeiras y Rufino Inda, Cámara de Diputados, *Diario de Sesiones*, tomo III, pp- 83 a 93.

⁹ Al igual que la ley de vialidad, la de elevadores de granos disponía un plan de construcciones por parte del estado nacional, con carácter de servicio público que enfatizaba la integración de las obras en un único plan nacional; características que, según la argumentación del poder ejecutivo, reclamaban la intervención directa del estado nacional en la materia, ya que los particulares serían incapaces de lograrlas.

¹⁰ La ley estableció un impuesto de \$ m/n de 0,05 por litro de nafta y de un 15% del valor de venta por mayor del kilogramo de aceites lubricantes (Fondo de Vialidad). Encomendó al nuevo organismo creado (DNV), la planificación y construcción de la red vial troncal o nacional y estableció una “ayuda federal” que se repartía entre las provincias, para que aumentaran sus propias inversiones en caminos provinciales. Las provincias debían adherirse a la ley, creando sus propias direcciones provinciales de vialidad. En general, las provincias se adhirieron al sistema entre 1932 y 1933. Poder Ejecutivo nacional, *Obra de gobierno 1932-1938*, Volumen II, Buenos Aires, 1938.

¹¹ León Tourrés, diputado por San Juan, “Consideración de la ley de Vialidad”, Cámara de Diputados, *Diario de Sesiones*, 1932, tomo VI, p. 676.

interés legítimo, en tanto el desarrollo vial, objetivo de la ley, sólo podía perjudicarias. Las amplias vinculaciones de mutua colaboración que se observaban en los años veinte entre estado e instituciones adoptaban aquí una forma concreta dentro del aparato estatal.

4. Turismo

La relación entre caminos y producción se fue modificando, en tanto el país lograba remontar los efectos de la crisis. El camino, entonces, a partir de mediados de la década, recuperaba otro de sus centros de significado: el de promoción del turismo, actividad apreciada tanto por su valor económico tanto como por su capacidad "nacionalizadora" de los argentinos, en el plano cultural y educativo. En esta nueva etapa, los austeros caminos "sin polvo y sin barro" de la primera etapa de acción de la DNV ya no serían suficientes, e, inexorablemente, el turismo restaría recursos a la infraestructura de transporte de la producción agrícola. La ruta 2 a Mar del Plata, inaugurada en 1938, se transformaría en un símbolo de la nueva etapa que inauguraba la red nacional de vialidad; el mismo sentido operaban obras como los caminos internos que la DNV construyó en el Parque Nacional Nahuel Huapi, el camino de la costa entre Mar del Plata y Miramar, o las rutas que en la Mesopotamia permitían alcanzar las cataratas del Iguazú, entre muchas otras. Si la ley de elevadores de granos hacía pareja con la ley de Vialidad en el momento de su sanción, esta nueva etapa de la red vial se vinculaba directamente con otro instrumento legal: la 12.103/1934 de parques nacionales.¹²

Este aspecto de la red nacional de caminos era el que más se relacionaba con los intereses del ACA y de sus asociados. En el mismo sentido, el presidente de la asociación fue nombrado también Director de la Dirección Nacional de Turismo, poco después de su creación.¹³ El ACA contaba con una experiencia amplia y pionera en la materia, que antecedía a su vínculo con el estado, estimulando las modalidades de turismo posibilitadas por el automóvil, como las caravanas automovilísticas, el camping y las casillas rodantes, o promocionando la explotación inmobiliaria de lugares sólo accesibles por este medio de transporte (San Clemente, Mar de Ajó, sobre la costa atlántica).¹⁴ Las competencias automovilísticas (premios, carreras de regularidad, etc.) eran también vistas como poderosos estímulos para el turismo y para la difusión de imágenes y paisajes regionales. Finalmente, otro de los temas consistentemente impulsados por la institución, sobre todo a partir de fines de la década, fue el del trazado de la carretera panamericana, cuestión que involucraba la promoción del turismo a nivel latinoamericano y de desarrollo de competencias deportivas internacionales a nivel continental.¹⁵ La perspectiva de

¹² La Dirección General de Parques Nacionales, creada por ley 12103/934 dentro del ámbito del Ministerio de Agricultura, aunque gozando de una amplia autonomía, administraba y gestionaba parques o reservas nacionales, definidos como "porciones del territorio de la Nación, que por su extraordinaria belleza o en razón de algún interés científico determinado, fueran dignas de ser conservadas para uso y goce de la población de la República." La misma ley creaba los parques nacionales de Nahuel Huapi e Iguazú y por decreto 105.433/11/3/937 se crearon las reservas nacionales Perito F.P. Moreno, Los Glaciares, Lanín, Los Alerces y Copahue para la constitución de nuevos parques en el futuro. Sobre el tema, ver: "Parques nacionales", en Jorge F. Liernur y Fernando Aliata, *Diccionario histórico de arquitectura, habitat y urbanismo en Argentina*, en prensa.

¹³ *Automovilismo* 219, marzo de 1938 "El general Camilo Idoarte, presidente del ACA fue designado Director de la Dirección Nacional de Turismo".

¹⁴ *Automovilismo* 208, marzo de 1937, p. s/ n°, "Playas de Ajó", Ofrecían una alternativa a Mar del Plata, Necochea y Miramar: un turismo menos "urbano" y mundano, más ligado a la naturaleza.

¹⁵ El momento histórico en el cual se insistía en el trazado de la ruta panamericana indica que el interés de la misma no se agotaba en la promoción del turismo. La iniciativa provenía de Estados Unidos, pero el ACA de Argentina es una de los mayores defensores. El vicepresidente del ACA Carlos P. Anesi, publicaba en 1938 el libro *La Unión de América a través de sus carreteras*. El estudio de la "trama panamericana", liderada por Estados Unidos, tanto en las asociaciones de automovilistas, como en los congresos de carreteras supera los alcances de esta ponencia, y tiene un interés marginal para los argumentos que aquí se desarrollan.

acción del ACA esboza la idea de masivización del turismo, que encuentra eco en el estado, que encara una serie de acciones en la materia.¹⁶

5. Nafta

"Haga patria: cómprele a YPF", *slogan* que se reiteraba en la revista *Automovilismo* de los años treinta, y no como avisos de la empresa estatal, sino como discurso de la asociación. Más aún, todo el desarrollo de YPF encontró un órgano de difusión indirecto en el ACA, quien, simultáneamente, en la primera mitad de la década, estaba construyendo sus primeras cuatro estaciones de servicio en la Capital Federal. En 1936, esta colaboración que ya se registraba a lo largo de la década, adoptó una forma precisa al firmarse un convenio entre la empresa estatal y la asociación para la construcción de una red de estaciones de servicio, que, financiadas de manera indirecta por YPF, serían construidas y operadas por el ACA. Se pactaba que la asociación se comprometía a expender solamente productos de YPF; en retribución por este "privilegio de exclusividad", la empresa otorgaba al ACA una bonificación extraordinaria por la nafta vendida, que debía destinarse a la construcción de estaciones de servicio u otro tipo de instalaciones afines.

Dentro de este marco, el ACA llamó a concurso de anteproyectos para la arquitectura de estas estaciones de servicio, que, a través de los proyectos del ing. Antonio Vilar, y del "muñeco" que identificaba a la asociación, se transformó en símbolo de la vinculación entre YPF y el ACA, y en hito de la modernización territorial emblemática por la red de caminos.¹⁷ Las estaciones de servicio no se situaron sólo en las grandes ciudades o capitales de provincias, sino que llegaron en ciertos casos y conjuntamente con el camino, a pequeñas localidades, siempre y cuando estuvieran vinculadas a la red troncal de Vialidad y tuvieran interés turístico (Humahuaca o Rosario de la Frontera, por ejemplo). Al mismo tiempo, el ACA construyó el imponente edificio de su sede central, inaugurado en 1942. Aunque no era parte del plan de estaciones de servicio, para el observador resulta prácticamente inevitable poner en relación los recursos empleados en tal obra con los generados por el convenio con el estado.

Sobre este último tema se volverá posteriormente; previamente se debe constatar que el plan fue verdaderamente notable y que la acción del ACA fue eficaz. En efecto; a fines de 1943, el ACA contaba con ochenta y seis estaciones funcionando, mientras que sesenta y cinco se encontraban en trámite o en construcción: la velocidad de elaboración del plan es verdaderamente sorprendente.¹⁸ El Plan continuó de manera consistente hasta 1946, al menos, y se transformó en modelo para otros países latinoamericanos. Pero sobre todo, debe ser visto como la conclusión de la incorporación de instituciones públicas a la acción estatal, que en el

¹⁶ Aunque las más grandes esperanzas de desarrollo económico en relación con el turismo se depositaban en el turismo de elite, también se estimulaba el turismo de las capas medias, y a través de algunas medidas, el popular. La ley de sábado inglés, la de vacaciones pagas, las rebajas tarifarias de los trenes turísticos, algunas políticas locales, como la de Mar del Plata eran iniciativas—algunas de ellas venían de la década anterior— que se sumaban a los nuevos caminos en el fomento del turismo. El turismo para empleados nacionales se iniciaba en 1936 con las colonias de vacaciones en embalse Río Tercero, obra del MOP, siguiendo la línea trazada por instituciones privadas que estimulaban el turismo popular como la Asociación Cristiana de Jóvenes, la Casa de la Empleada y el Club Argentino de Mujeres que disponían de casas de veraneo para sus asociados en Sierra de La Ventana, Cosquín y Mar del Plata, respectivamente. A fines de la década la ley 12.669 disponía que la Dirección de Arquitectura del MOP erigiera hoteles y hosterías en San Luis, La Rioja y Catamarca.

¹⁷ *Automovilismo* 212, julio 1937 "Entra en su fase definitiva el Plan ACA-YPF". Sobre la relación ACA—YPF y su arquitectura, ver: Adrián Gorelik, "La arquitectura de YPF: 1934-1943. Notas para la interpretación de las relaciones entre Estado, modernidad e identidad en la arquitectura argentina de los años treinta", *Anales del Instituto de Arte Americano* n° 25, Buenos Aires, 1987., pp.97-106. Su ubicación dentro de un contexto más amplio: Anahí Ballent y Adrián Gorelik, "País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis", Alejandro Cattaruzza (director de tomo), *Crisis económica, avance del estado e incertidumbre política*, Tomo 7 de la *Nueva Historia Argentina*, Buenos Aires, Sudamericana, 2001, pp. 143 a 200.

¹⁸ *Automovilismo* 291, abril 1944, "Desenvolvimiento del Plan ACA-YPF al 31-12-43".

caso del ACA se verifica en varios planos: caminos, turismo y comercialización de nafta y derivados del petróleo. Los tres sectores se encontraban contemplados en el Plan.

6. Conflictos

Mientras se desarrollaba estas vinculaciones con el estado, la institución crecía, en diferentes planos. El número de socios aumentaba de 27.000 en 1933 a 62.000 en 1943.¹⁹ Cabe destacar que estos datos, a la vez que nos muestran el crecimiento de la institución a partir de su vinculación con el estado, nos recuerdan que su arraigo social era previo a ella: no se trataba de una institución surgida bajo la protección o tutela del estado, sino que crecía y aumentaba su visibilidad y penetración social a partir de esta relación.

La acción del estado, al menos como era planteada en los discursos públicos, no tenía como fin promocionar o proteger a la institución pública, sino valerse de ella para lograr sus objetivos. Así, la empresa YPF argumentaba que su asociación con el ACA le resolvía de manera satisfactoria el problema de la comercialización de la nafta, y le permitía concentrarse en la producción y en la distribución mayorista. La relación era presentada como de conveniencia mutua.

No todos los observadores del período acordaban con esta presentación del vínculo. En 1942 el director del periódico "Basta!" realizó una presentación ante la justicia solicitando una investigación sobre las relaciones contractuales YPF-ACA, considerándolas de incurrir en prácticas monopólicas, de *dumping* y competencia desleal con otros intermediarios de la comercialización de hidrocarburos. El tema también fue discutido en el Congreso y generó una amplia polémica, aunque finalmente, a fines de 1943, la justicia desestimó la presentación.²⁰ En su defensa, el ACA recalca que, en conjunto, la explotación de estaciones de servicio generaba déficits que debían ser cubiertos con las cuotas de sus asociados.²¹

Este trabajo carece de capacidad para realizar un estudio económico sobre la cuestión; tampoco intenta entrar en ese campo. Sin embargo, es innegable que la institución se vió beneficiada por el manejo de una masa de recursos importante cuyo origen era el estado, y que con ello ganaba además poder, visibilidad y penetración en la sociedad. El arraigo del ACA dentro de la sociedad argentina, como una institución modernizadora y vinculada a los hábitos de la clase media se consolidó en esta década, y en estrecha relación con la acción estatal, pese a que muchos de sus objetivos se encontraran delineados previamente. De la misma manera, las políticas estatales sobre el territorio se vieron amplificadas, difundidas y reforzadas, tanto en aspectos prácticos como en el plano simbólico, por su vinculación con instituciones públicas no estatales. Por el grado de avance de examen de las fuentes, este trabajo se detiene antes de abordar la forma en que estos vínculos fueron reelaborados o discutidos a partir de 1946. Aunque no es posible afirmar que el Plan se haya detenido de manera completa, la vinculación parece haber ido diluyéndose, en condiciones que será necesario revisar. De todas maneras, el nuevo estado que construirá el peronismo en el poder estableció relaciones estado-público de naturaleza diferente a las construidas en la década del treinta.

¹⁹ *Automovilismo* 291, abril 1944, p. 49.

²⁰ *Automovilismo* 275, diciembre 1942, 276, enero 1943.

²¹ *Automovilismo* 275, ob. cit.