

“Estado y empresarios en la Argentina: El caso del sector vial durante la última dictadura militar (1976-1981)”.

Lucas Daniel Iramain.

Cita:

Lucas Daniel Iramain (2011). *“Estado y empresarios en la Argentina: El caso del sector vial durante la última dictadura militar (1976-1981)”*. IX Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-034/421>

IX Jornadas de Sociología

Capitalismo del siglo XXI, crisis y reconfiguraciones
Luces y sombras en América Latina

8 al 12 de agosto de 2011

Mesa 35 La sociología económica hoy

Eje específico 5. Estado y empresarios en los procesos de desarrollo

“Estado y empresarios en la Argentina: El caso del sector vial durante la última dictadura militar (1976-1981)”

Lucas Iramain
(CONICET/IDAES-UNSAM/UBA)
lucasiramain@yahoo.com

RESUMEN

Las políticas destinadas a las obras públicas viales en la Argentina durante el período 1976-1981, constituyen ejemplos, emblemáticos, de la creciente participación económica del Estado, en un contexto signado por un discurso de tinte “apocalíptico” y “catastrofista” por parte de los empresarios ligados al mercado vial. En ese sentido, el primer objetivo de este trabajo es el de identificar los rasgos más salientes de la *intervención económica estatal* en relación a la construcción de obras públicas viales durante el lapso 1976-1981. Un segundo propósito, es el de analizar bajo ese mismo período el discurso de los empresarios intervinientes en el mercado vial, a través de las declaraciones de sus corporaciones representativas.

PALABRAS CLAVES

Intervención económica estatal – Obras públicas viales – Discurso empresario-Mercado Vial- Ámbito privilegiado de acumulación

1. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo se inscribe dentro del área de la Sociología Económica, y más específicamente se sitúa en el campo del análisis socio-histórico de las relaciones entre el Estado, las empresas y los empresarios, y la conformación de lo que Castellani (2006) denomina *ámbitos privilegiados de acumulación* (APA)¹.

Durante la última dictadura militar se configuraron ciertos espacios y/o contextos de actividad económica con altos niveles de rentabilidad y con escasa o nula exposición a la lógica de la “competencia capitalista”. Estos APA crearon las condiciones de posibilidad para el crecimiento de una importante franja del *capital concentrado interno* (Basualdo 2001 y 2006), dados sus vínculos con distintos segmentos del aparato estatal, y su capacidad para incidir sobre el diseño, la orientación y la implementación de las políticas

públicas. En ese marco, las políticas destinadas a la construcción de obras públicas viales durante el período 1976-1981 y los discursos y las acciones emprendidas por los principales agentes económicos privados involucrados en los proyectos de construcción de dichas obras, constituyen ejemplos paradigmáticos de la compleja trama *estatal –empresarial* que creó las condiciones de posibilidad para la conformación y reproducción de esos APA.

En ese sentido, el presente trabajo se propone, por un lado, describir las características más significativas de la *intervención económica estatal*² en materia de construcción de obras públicas viales durante el lapso 1976-1981, en base a los anuarios de la *Dirección Nacional de Vialidad* (DNV). Por otro, identificar, las principales propuestas y reclamos efectuados por los empresarios del sector vinculado a la construcción de esas obras, a partir del análisis, en lo fundamental, de los editoriales de la revista *Carreteras*.

La hipótesis general de trabajo que orientó el curso de la investigación postula que la *orientación* y la *calidad* de la *intervención económica estatal* en materia de construcción de obras públicas viales, en conjunción con los reclamos y las propuestas de los empresarios del sector para obtener mayores recursos y concesiones, coadyuvaron a la eventual configuración de un APA en torno a dichas obras.

Sólo resta mencionar cómo se halla organizado el presente trabajo. Una primera sección destinada a analizar la *intervención económica estatal* en materia vial, haciendo hincapié, tanto en la estructura político –institucional y el accionar de la DNV, como en las normativas que afectaron a las obras públicas viales. Un segundo apartado en el que se abordan las más significativas demandas y reclamos efectuados por las agentes privados del sector, en especial, a través de sus más conspicuos órganos de difusión. En una tercera sección, se esbozarán algunas reflexiones finales sobre las implicancias de la configuración de los APA en materia de desarrollo. Por último, se adjunta un anexo con los cuadros que sirvieron de apoyatura empírica del trabajo.

2. LA INTERVENCIÓN ECONÓMICA ESTATAL EN MATERIA VIAL

La actuación de la DNV y las disposiciones normativas del gobierno militar referentes a las obras públicas viales (1976-1981)

2. 1. Breves notas sobre la estructura político –institucional de la DNV

Al igual que en golpes de Estado precedentes, el autodenominado “Proceso de Reorganización Nacional” procuró un retorno al “orden” en el plano político –institucional., dando por finalizado el “desgobierno, la corrupción y el flagelo subversivo” (Rapoport, 2000:738). Sin embargo, esta nueva asonada militar, no se limitó al derrocamiento de las autoridades constitucionales, y a las consabidas medidas, como la prohibición de la actividad partidaria, la disolución del parlamento, la intervención de los sindicatos y las corporaciones empresariales, etc.; sino que desplegó una peculiar lógica de ocupación del aparato del Estado, signada por un esquema de reparto tripartito de las distintas instancias gubernamentales (a excepción de los municipios, que en gran medida continuaron siendo gestionados por civiles adherentes a los “principios procesistas”) y de los cargos directivos de las empresas públicas (Cavarozzi, 2006: 59; Sidicaro, 2001:28; Todesca, 2006: 233).

La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) no estuvo al margen de esa tentativa de “normalización” de las distintas empresas públicas y reparticiones estatales mediante la designación de interventores y/o nuevos directivos por parte del poder castrense. En un primer momento se asistió a la remoción de los funcionarios nombrados por el tercer gobierno peronista y se procedió a la instauración como delegado-interventor de la Junta Militar al Coronel Enrique Carlos Ferro, quien asumió por un período breve la conducción del organismo vial. Tras ese período se instituyó como Administrador General de la DNV al ingeniero Gustavo Roberto Carmona³, el cual asumió a fines de mayo de 1976 y permaneció hasta marzo de 1981, momento en el cual se produjo el recambio presidencial en el seno de la Junta Militar. Bajo su gestión tuvieron lugar una serie de hechos destacables a la hora de aprehender el rumbo seguido por la DNV durante el “Proceso”. Estos hechos se inscribieron en los lineamientos generales trazados para el sector vial por la Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas de la Nación (SETOP)⁴ al mando del ingeniero Federico Benito Camba, y dependiente del Ministerio de Economía de la Nación, conducido por José Alfredo Martínez de Hoz. Posteriormente con la llegada de Viola a la presidencia en marzo de 1981 y hasta diciembre de ese mismo año se desempeñó como titular de la DNV el Brigadier Mayor (RE) Enrique Blas Desimoni. Después de que éste último dejara el cargo, tras el “golpe de palacio” que destituyó a Viola y permitió el acceso de Galtieri a la titularidad del Poder Ejecutivo, pasó a ocupar el puesto de Administrador General de la DNV el Ing. Julio César Caballero (h), quien permaneció en funciones hasta fines de 1983, momento en el cual cedió su lugar a las nuevas autoridades designadas por el, entonces flamante, gobierno democrático que presidía el Dr. Raúl Alfonsín.

Tal como se desprende de lo señalado precedentemente, la DNV estuvo sujeta a los vaivenes propios del contexto político global en que debieron desenvolverse, marcadas por los distintos conflictos desatados en el seno de los elencos gubernamentales del Proceso. No obstante ello, este trabajo hará foco especialmente en la gestión del Ing. Carmona, ya que la misma abarca la casi totalidad de los años procesistas (1976-1981), y coincide con la constatación de una relativa estabilidad de la plana mayor de sus funcionarios (básicamente el administrador general y el sub-administrador) durante el lapso que va desde mediados de 1976 (cuando asume Carmona) hasta marzo de 1981 (coincidente con la salida de Videla, Martínez de Hoz y su equipo). Luego, se vio afectada por la debilidad que acarrearaba la gestión de Viola, producto del propio desgaste de las internas militares y, primordialmente, de la eclosión de una profunda crisis económica, cuyo epicentro fue la debacle de buena parte del sector financiero que había crecido al calor de la Reforma Financiera de junio de 1977. .

2. 2. Análisis de la *intervención económica estatal (IEE) en el sector vial: las implicancias en materia de orientación y calidad*⁵

Uno de los primeros hechos que cabe constatar acerca del accionar desplegado por la DNV durante el período bajo estudio, es que el mismo tuvo cierta correlación, en general, con la evolución del nivel de actividad interna, y en particular, con la situación de las finanzas públicas. En ese sentido, resulta pertinente destacar que la inversión global anual de la DNV, medida en pesos constantes, exhibió significativos vaivenes en las variaciones interanuales. No obstante, la misma evidenció una tendencia alcista en el subperíodo 1976-1978. Ya durante el primer año de la gestión militar no sólo mostró algunos signos de recuperación en relación a los magros guarismos registrados durante el “traumático” año 1975, sino que también alcanzó un nivel análogo al verificado en 1974, el último año de vigencia plena del *modelo de industrialización por sustitución de importaciones (ISI)*. En efecto, los montos más significativos de inversión

se constatan en el trienio 1976-1978, en el cual se registraron los valores más elevados en ese rubro. A su vez, si bien a partir de 1979 comenzó a manifestarse un retroceso de la inversión, el volumen de la misma fue superior al vigente en 1974. Recién en 1980 se experimentaría una leve caída de la inversión y, fundamentalmente, a partir de 1981 (en el marco de la ya mencionada crisis económica) los importes descenderían muy por debajo de las cifras logradas en 1974, para luego, en las postrimerías del gobierno militar, comenzar a exhibir una tenue mejoría (Cuadro nº 1).

La magnitud de la inversión pública en infraestructura vial constatada en el subperíodo 1976-1979 se inscribió en lo que fueron dos rasgos que caracterizaron a los primeros años de la dictadura militar: un importante aumento global de la inversión pública y una creciente presencia del Estado en el conjunto de la economía local. Esto último se hallaba en flagrante contradicción con el fuerte discurso *antiestatista* enarbolado por Martínez de Hoz y sus acólitos. Ello se debió en parte a las intrincadas y conflictivas relaciones entabladas, por un lado, entre el equipo económico y la Junta Militar (atravesada por las intensas pugnas que agitaban a las FF.AA.), y por otro, entre ésta última y las distintas fracciones empresarias.

Al examinar los datos disponibles de la inversión de la DNV a nivel desagregado, resaltan otra vez importantes oscilaciones interanuales en sus distintos componentes. Sin embargo, durante el lapso 1976-1979 las partidas destinadas al rubro "Obras de la Red Nacional" se situaron por encima de los valores verificados para ese mismo ítem en el año 1974; para luego asistir a un descenso en el trienio 1980-1982. También se constató desde 1976 hasta 1982 inclusive que, pese a ciertos movimientos erráticos, los montos asignados a los trabajos de conservación de la red caminera nacional estuvieron por encima de los guarismos correspondientes al año 1974. A su vez, para todo el período 1976-1982 las cifras correspondientes a los gastos en personal de la DNV, tanto el de mantenimiento como el administrativo, se ubicaron siempre por debajo del nivel previo al golpe de Estado; lo cual se halla en consonancia con la drástica declinación sufrida, desde el comienzo de la gestión de Martínez de Hoz, por los salarios reales de los trabajadores en general y de los empleados públicos en particular (Cuadro nº 2).

En concomitancia con el punto precedente, la DNV experimentó un fuerte proceso de reducción de su nómina de trabajadores (Cuadro nº 3). La consecución de ese proceso abrevaba en un discurso oficial que pregonaba la "racionalización" y la "eficientización" del sector público⁶. Este decremento observado en el plantel laboral de la DNV es de suma importancia si se tiene en cuenta que, durante el mismo lapso, su labor evidenció una tendencia al alza a partir de tomar como indicadores *proxy* la suba registrada por el volumen global de su inversión, y en especial, el ya indicado incremento del ítem "Obras de la Red Nacional". Esta fenómeno permite inferir, de manera provisoria, que la relación entre el decrecimiento del personal de la DNV y el aumento de las inversiones destinadas a las obras, haya creado las condiciones de posibilidad para un eventual deterioro de la *calidad* de la intervención llevada a cabo por la DNV; ya que al disponer de un plantel más reducido, probablemente se hallan vuelto más arduos tanto el monitoreo y la inspección de las nuevas construcciones, como el de las tareas de conservación de la Red Vial Nacional, máxime si se considera que buena parte de las labores eran ejecutadas, de manera creciente, por empresas contratistas privadas. Asimismo la fuerte merma en la cantidad de trabajadores afectados a las tareas de "Mantenimiento, conservación y talleres", puede constituir otro indicio del deterioro de la calidad de la IEE; todo ello en un contexto de fuerte "terciarización" y transferencia al sector privado de una parte significativa de las actividades que antaño eran efectuadas por personal propio del ente nacional vial (Iramain, 2010:13).

En lo atinente a la evolución de los recursos de la DNV resulta pertinente enfocar, más que la cuantía de los mismos, su composición interna. En ese sentido, es dable destacar la gravitación que fueron adquiriendo los fondos provenientes tanto de créditos internos como externos para la realización de obras de la red nacional. El uso del crédito interno obtuvo una importante participación sobre el total de los recursos de la DNV en los años 1977 y 1978 (16,7 y 18,9 respectivamente). A su vez la recurrencia al mercado de capitales externos alcanzó su punto más alto durante el año 1977 (10%). Aunque vale aclarar que si se toma la participación promedio de los créditos externos sobre el total de los recursos viales durante el período 1976-1982, la misma supera ligeramente las cifras correspondientes a 1974. En paralelo al incremento del uso del crédito interno y externo, se verificó a lo largo de toda la etapa 1976-1982 un deterioro de aquellos recursos específicos de la actividad vial derivados de los impuestos a los combustibles, los lubricantes y las cubiertas, entre otros. Estos gravámenes se situaron siempre por debajo de los niveles de 1974, en parte debido a la persistencia del proceso inflacionario y a las demoras de la empresa estatal YPF en depositar en las cuentas de la DNV los importes correspondientes a los primeros dos tributos (Cuadro nº 4). Por su parte, los aportes del Tesoro Nacional se ubicaron, en promedio, para el lapso 1976-1980 en torno al 10,2%, alcanzando una importante gravitación durante el año 1976, en el que llegaron a representar el 37,6 % del total de recursos de la DNV. Sin embargo, si se consideran como parte de las contribuciones del Tesoro a los recursos provenientes del "Fondo de Infraestructura del Transporte", las mismas se situaron, en promedio, alrededor del 20% del conjunto de los recursos, exhibiendo los mayores niveles de participación porcentual en los años 1976 y 1977 (44,5 % y 26,9%, respectivamente).

En cuanto al plexo normativo establecido por el gobierno militar con implicancias para el sector vial, es relevante puntualizar que, una de las primeras disposiciones estipuladas, fue la sanción de la Ley Nº 21.292, por medio de la cual se le otorgó a la DNV un anticipo con cargo de reintegro, de aproximadamente 12 millones de dólares corrientes, a fin de cancelar las deudas vencidas con contratistas y proveedores. Asimismo, en agosto de ese mismo año, se dictaron dos leyes (21.391 y 21.392) con implicancias para las obras públicas en general y para las obras viales en particular. La primera de ellas estableció, dada la persistencia de un contexto de alta inflación, la implementación de un mecanismo de actualización de los precios pactados por el Estado en la contratación de bienes y servicios en el mercado interno, dado el *régimen de alta inflación* imperante. La segunda, instrumentó un régimen de ajuste de los valores de las deudas contraídas por el Estado en virtud de la ejecución de contratos de locación de obra, y redujo de 90 a 30 días el plazo de pago de los certificados de obra. Estas disposiciones se conjugaron en octubre de 1976 con el Decreto Nº 2.347, por medio del cual se sentaron los criterios normativos para la renegociación de contratos (incluyendo precios, condiciones técnicas y financieras, plazos de terminación y pago, sistema de liquidación de variaciones de costos, etc.); y con el Decreto Nº 2.348 a través del cual se plasmó un nuevo mecanismo de reconocimiento de variaciones de costos para las obras públicas.

A su vez también resulta oportuno indicar que a través del Decreto Nº 1595/79 se dispuso la reestructuración de la Red Nacional de Caminos, en el marco de la aplicación del "principio de subsidiariedad del Estado" a nivel global y de la administración central respecto a los estados provinciales en particular ("provincialización" de determinadas actividades otrora a cargo del Estado nacional) La

remodelación de la red se materializó mediante las transferencias de diversos tramos y secciones de rutas, articuladas en convenios, entre la DNV y los organismos provinciales análogos. En virtud de esos convenios se estipuló el traspaso de 13.522,11 km. de rutas nacionales a sus jurisdicciones provinciales, al mismo tiempo que se efectuó la transferencia de 3.230,71 km. de rutas provinciales al ámbito nacional. Debido a ello la Red Nacional de Caminos, que en marzo de 1976 era de aproximadamente 49.000 km., se vio reducida a comienzos de 1981 a cerca de 38.312 Km.

En virtud de todo lo descripto hasta aquí, resulta plausible señalar la “funcionalidad” que tuvieron, en lo esencial, tanto el nivel y destino de la inversión de la DNV como el conjunto de las normativas indicadas (en especial, el reconocimiento de variaciones de costos y la reducción de plazos de pago de los certificados de obra), para el proceso de acumulación y reproducción ampliada del capital de la firmas constructoras. Un atisbo de ello, a guisa de ejemplo, fue proporcionado por el incremento de las empresas del sector en el seno de la cúpula empresaria (*ranking* de las 100 mayores empresas del país, según sus montos de facturación), que pasaron de ser 3 a 6, en pocos años; es decir, entre 1976 y 1979 (Iramain, 2010:20). Recapitulando, en términos de la *orientación* de la IEE, e independientemente de si se trató de una decisión consciente o si fue una consecuencia no deseada del accionar gubernamental, resulta plausible afirmar que hubo un claro sentido de la misma, en pos de recrear - tras el caos de 1975- y potenciar el proceso de acumulación de las empresas constructoras; lo cual se verificó, según la evidencia empírica presentada, con singular énfasis en el trienio 1976-1978. Por su parte, en materia de *calidad* de la IEE, se observó una drástica disminución del plantel laboral de la DNV, en paralelo con un aumento de las labores realizadas para dicha repartición, por parte de empresas constructoras privadas. Asimismo si bien los recursos exclusivos de la DNV, durante el quinquenio 1976-1980, sobrepasaron el nivel de 1974, lo que importa, en relación a la calidad de la IEE, es la composición de los mismos; en donde se observó, en lo fundamental, una merma en los recursos provenientes de los tributos a los combustibles y una mayor participación de las contribuciones del Tesoro Nacional, lo cual implicaba una puja por mayores recursos con el equipo de Martínez de Hoz, y un deterioro de la *calidad* por la vía de una menor autarquía financiera.

3. EL DISCURSO DE LOS EMPRESARIOS DEL SECTOR VIAL

Durante el período bajo estudio se detectaron una serie de reclamos y propuestas efectuadas por parte de los empresarios del sector vial nucleados, principalmente, en torno a la Asociación Argentina de Carreteras (AAC) y su publicación trimestral *Carreteras*. También se erigieron en importantes voceros del empresariado la Cámara Argentina de la Construcción, a través de su órgano de difusión *Construcciones*, el periódico *El Constructor* y la revista *Caminos*.

A partir del análisis de los editoriales y algunos de los artículos más significativos publicados en dichos medios especializados se observó que, uno de los principales tópicos que atravesó al conjunto de demandas planteadas por los empresarios, fue la cuestión de contar con una fuente permanente, abundante y continua de ingresos específicos (principalmente derivados de la percepción de los impuestos a los combustibles, lubricantes y cubiertas), destinados a satisfacer los requerimientos de infraestructura vial que, a su juicio, la Argentina necesitaba para su “adecuada integración territorial”. Por ejemplo, la mayor parte de las columnas editoriales y de las declaraciones de la ACC giraron en torno a ese pedido, insistiendo en la asignación

íntegra de esos recursos a la órbita de las obras viales y evitando su “desvío” hacia otros fines; en particular, el que tenía como destino las arcas del Tesoro Nacional. Ya desde el primer editorial publicado después del golpe del 24 de marzo, se enfatizaba que la AAC en varias ocasiones había advertido a las autoridades del gobierno depuesto sobre las consecuencias de la “*errónea política vial*” que se había aplicado; aunque en rigor, se argüía que:

“La realidad era que no existía ninguna política vial y la voracidad fiscal, en su desesperada búsqueda de recursos para destinar a Rentas Generales, continuó desvirtuando los sabios objetivos de la Ley Nacional de la Vialidad N° 11.658, que desde el año de su sanción en 1932 había posibilitado la obtención de recursos genuinos y suficientes para la construcción de la red vial argentina” (*Carreteras*, N° 77, enero-marzo de 1976, editorial “La vialidad argentina en crisis”, pp. 3-4).

En consonancia, otro de los editoriales de *Carreteras* instaba, de manera enérgica, a que:

“[...] el aporte de los usuarios, efectuado a través de los gravámenes a los combustibles, lubricantes, etc., deben volcarse exclusivamente a los caminos, estableciendo así su legítimo destino como lo fijó en un principio la Ley 11.658 en el año 1932 pilar fundamental del origen de la actual red de caminos y de las estructuras viales con que cuenta actualmente nuestro país” (*Carreteras*, N° 82, abril-junio de 1977, editorial “Por más y mejores caminos”, p. 7).

En un pronunciamiento análogo, la revista *Caminos* puntualizaba que:

“Las falencias que pueden observarse no tienen, por cierto, origen desconocido. Proviene, sustancialmente, de la falta de fondos genuinos que aseguren la puesta en marcha y la continuidad de ambiciosos planes viales. De ahí que persistir en una omisión semejante, signifique demorar la construcción de caminos que podrían darle al país un más alto nivel de integración y grandeza” (*Caminos*, N° 406, septiembre –octubre de 1980, editorial “DNV: un año de labor”, p. 7).

Mientras que la inversión anual de la DNV creció en valores constantes durante el subperíodo 1976-1978 (y aún cuando se registró un descenso de la misma en los años 1979 y 1980, que de todos modos no impidió que, en el primero de ellos, se exhibiera un nivel de inversión superior al de 1974, mientras que en el segundo, se igualaron las cifras de éste último año), llamativamente el discurso de los empresarios y sus portavoces mediáticos señaló en reiteradas ocasiones la “falta de fondos” destinados a la infraestructura vial, y enfatizó la necesidad de aumentar de manera imperiosa las “magras” partidas presupuestarias del organismo a fin de poner en marcha nuevas

obras y de emprender una vasta labor de mantenimiento de la red vial existente. Dicho discurso, pese a la evolución observada por la inversión, parecía no tomar nota de ello, y, alertaba sobre el “indefinido proceso de languidecimiento” que se cernía sobre el conjunto de la actividad vial y sobre las consecuencias negativas que conllevaba para el resto de la economía (dado su carácter de “pilar fundamental” para el desenvolvimiento nacional), sino se incrementaba la inversión en nuevas construcciones y en tareas de conservación.

En ese mismo tenor, se enfatizaba el estado de “paralización” en que, supuestamente, se hallaban las obras contratadas por la DNV, al tiempo que se indicaba que el resto de las labores del organismo vial nacional se efectuaban con un “ritmo reducido e irregular”; lo cual llevaba a sentenciar que:

“[...] la generalización de ese estado de cosas afecta profundamente a la **industria de la construcción vial** y se vislumbra ya **su destrucción a breve plazo**, con su secuela social y el irreversible proceso de desmantelamiento de los planteles humanos y mecánicos de las empresas, cuya recomposición requiere años de dedicación y un clima que restituya confianza y seguridad” (*Carreteras*, N° 77, enero-marzo de 1976, editorial “La vialidad argentina en crisis”, pp. 3-4. Destacado propio).

La emergencia de esos alegatos de tinte “catastrófico”, que no se condicen con la evidencia empírica, posiblemente haya formado parte de una estrategia empresarial de presión sobre el aparato estatal, a fin de intensificar la cuantía de recursos volcados a la construcción vial, y por ende, al “apalancamiento” del proceso de acumulación de las firmas constructoras. Un indicio que nutre a esta conjetura, ha sido brindado por el testimonio del Lic. Salvia, quien llegó a aseverar que:

“[...] Durante la dictadura había recursos, lo que pasa es que entraba menos plata en términos porcentuales por asignación directa del impuesto a los combustibles, la mayor parte de los fondos provenían de aportes del Tesoro, lo que implicaba una lucha política para obtener los fondos, con la Secretaría de Hacienda, con Alemann [...] Siempre se pidió más, es un sector que siempre pide más. Si vos lees ahora nuestros editoriales de la revista *Carreteras*, vas a ver que pedimos más y eso que en estos últimos años se ha hecho más obra pública que en cualquier otro período” (Entrevista al Lic. Miguel Ángel Salvia, realizada por el autor en diciembre de 2009).

Por otro lado, uno de los reclamos planteados por el sector privado en los albores del régimen dictatorial, también bajo un cariz “apocalíptico”, fue el de establecer un mecanismo de indexación -dada la persistencia de altas tasas de inflación- de las obligaciones del Estado en relación a las empresas contratistas, con el propósito de recomponer la ecuación económico –

financiera de las mismas. Esta exigencia, tal como se vio más arriba, al indicar las principales normativas con incumbencias para el sector vial, fue en cierta medida “satisfecha” en el transcurso de 1976 mediante el dictado de la ya referida Ley N° 21.392. De todos modos bien vale la pena transcribir la siguiente demanda formulada por la CAC a través de su órgano de prensa –la revista Construcciones-, ya que posee la ventaja de sintetizar, en gran parte, el “espíritu” de las exigencias empresarias, en relación al ajuste de las deudas contraídas por el Estado en su carácter de comitente de obras públicas:

“[...] es evidente que la inflación que azota al país no se compagina con las formas de pago pactadas bajo contratos realizados en condiciones normales y que **los atrasos en los pagos se tornan en las circunstancias presentes en un cáncer que ha devorado y sigue devorando el patrimonio de las empresas.**

Se hace necesario restituir la justicia de las relaciones contractuales, pagando con moneda que conserve el valor que tenía cuando fue invertida.

El propio Estado ya ha valorado esta situación al disponer, mediante la Ley N° 21.281, la indexación de las deudas impositivas. La recíproca, para las deudas que detenta el Estado con sus contratistas, debe resolverse bajo pautas similares” (*Construcciones*, N° 258, mayo-junio de 1976, reproducido en *Construcciones*, N° 265, mayo-junio de 1977, p. 9. Destacado propio).

Aún después de que el gobierno militar dispusiera la cancelación de las deudas atrasadas, y estableciera las leyes, que garantizaban el reconocimiento de mayores costos y la reducción de los plazos de pago a los contratistas y proveedores; la ACC enfatizaba, junto con otras corporaciones empresarias como la ya citada CAC, la necesidad de minimizar los plazos de pago de los certificados de obra y los “costos financieros” que se derivaban de una eventual mora en las liquidaciones, al mismo tiempo que reclamaba en el ámbito provincial:

“[...] la sanción de normas legales que implantan la indexación de las deudas del Estado cuando los pagos de las obras no se cumplan en término, en forma similar a lo dispuesto por la Ley Nacional N° 21.392/76” (*Carreteras*, N° 83, julio-septiembre de 1977, transcripción de las recomendaciones del “Seminario sobre medios y objetivos de la obra vial”, p. 55).

Otro de los reclamos frecuentes lanzados por el arco de intereses de los agentes privados, estaba relacionado con la “imperiosa necesidad” de reducir el “costo impositivo” que gravaba a las obras viales. En varias ocasiones la ACC arguyó que existía una “compleja” y “engorrosa” estructura impositiva que generaba profundas “distorsiones” en los recursos viales y en la composición de los costos de la actividad caminera. Por lo cual, solicitaba a las autoridades

la exención de varios tributos que afectaban a las obras viales y a las empresas contratistas; entre ellos el IVA, el impuesto a las ganancias, el impuesto a los capitales y patrimonios, el impuesto siderúrgico a la importación de equipos y repuestos viales, el impuesto a los sellos, etc.

A su vez la crítica al “costo impositivo”, se enlazó con el, ya mencionado, reclamo de otorgamiento íntegro y exclusivo de los impuestos a los combustibles para fines viales; aduciéndose que gran parte de los ingresos derivados de éstos, al pasar a manos del Tesoro, contribuían al incremento de una “abundante estructura estatal” que iba en contra de los objetivos explícitos del equipo económico de reducir el déficit fiscal y racionalizar la administración pública. Esto último presumiblemente haya sido utilizado como un argumento de “legitimación” y “refuerzo” del pedido de franquicias impositivas enarbolado por los voceros del sector privado. En ese orden de ideas, se sentían habilitados a requerir la exención de:

“[...] los impuestos a los capitales y patrimonios y a las ganancias, de las Empresas Contratistas en relación a su actividad como constructoras viales” (*Carreteras*, Nº 80, octubre-diciembre de 1976, editorial “La distorsión de los recursos viales”, p. 3).

Asimismo ese pedido de exenciones, era “relativizado”, a los efectos de no ser visualizado como un mero reclamo particularista ligado a intereses sectoriales bien concretos y en desmedro de las arcas públicas, por lo que se apresuraban a aclarar que:

“[...] cuando decimos ‘eximir’, no pretendemos beneficiar en absoluto a las empresas en perjuicio del fisco. El objetivo es simplificar el aparato recaudador y acercarse a la verdad en el uso de los fondos viales, simplificando, asimismo los esquemas presupuestarios pertinentes” (*Carreteras*, Nº 80, octubre-diciembre de 1976, editorial “La distorsión de los recursos viales”, p. 3. Comillas en el original).

Sin embargo, no todo fue críticas más o menos explícitas ni encendidos reclamos por parte de los empresarios y sus voceros, también hubo lugar para que, al mismo tiempo en que se esgrimía ese discurso “catastrófico” acerca de la situación del sector vial en su conjunto (y en especial del “sombrio” panorama que parecía cernirse sobre las empresas privadas que actuaban en el mismo), se esbozara cierto “optimismo”, a lo largo del período, en torno a la gestión de las autoridades designadas por el gobierno militar; aunque, vale enfatizar que el entusiasmo alcanzó su *clímax* en el comienzo de la dictadura. En ese sentido, se postulaba que:

“En momentos en que **el país asiste esperanzado al reencauzamiento de la Nación en todos sus órdenes**, esta Asociación desea dar a estos comentarios el carácter de aporte constructivo, con la más absoluta convicción de que el problema expuesto no admite

dilaciones, por la gravedad de sus implicancias directas en el cuadro de la economía nacional” (*Carreteras*, Nº 77, enero-marzo de 1976, editorial “La vialidad argentina en crisis”, pp. 3-4. Destacado propio).

Cada vez que se efectuaban importantes anuncios en materia de realización de obras viales, se oían voces de “alivio” y se renovaba la “confianza” en la gestión procesista, en particular en la del ingeniero Carmona al frente de la DNV. Esos anuncios eran visualizados como el trazado de un sendero signado por “el comienzo de una serie de importantes licitaciones” y por una renovada “oportunidad” capaz de revertir la situación que el sector vial había “heredado” tras la anterior gestión del gobierno peronista. Se dejaba entrever ya en los títulos de los editoriales que las declaraciones y la actuación de Carmona se hallaba en “sintonía” con lo que exigían los distintos actores involucrados en el quehacer vial. En palabras de la revista *Carreteras* esas exigencias (y ese “esperanza”) se expresaban de la siguiente manera:

“Lo demanda el encauzamiento definitivo de la industria de insumos viales, cuyos componentes básicos subsisten intactos. **Lo reclama el empresariado que aspira a liberarse de indefiniciones** para dimensionar sus empresas de acuerdo de a una programación de trabajos coherente y continuada. Lo requiere el vasto conjunto técnico-profesional de la ingeniería vial, necesitada de remontar una economía agobiante, proclive al desaliento y promotora del éxodo ilusionado hacia mejores perspectivas. Lo precisan los organismos viales en todos los niveles, para definir una política caminera planificada en el tiempo, de seguro cumplimiento, **capaz de restablecer la confianza y el interés del concurso privado evitando la distorsión de precios por recelosas previsiones**, frutos de ingratas experiencias” (*Carreteras*, Nº 79, julio-septiembre de 1976, editorial “Renace una esperanza”, p. 5. Destacado propio).

No obstante, tal como se vio al comienzo de esta sección esa “esperanza” y “optimismos, así como las “coincidencias” con los lineamientos básicos del “Proceso”, y con lo actuado, *grosso modo*, en materia vial, no parecía impedirle a los empresarios reclamar con mayor insistencia por la necesidad de contar de manera continuada y previsible con mayores recursos para las actividades viales, en especial aquellos provenientes de los gravámenes a los combustibles. En ese orden de ideas, el titular de la ACC, el ingeniero Néstor Carlos Alesso, durante la celebración del “Día del Camino” correspondiente al año 1976, preconizaba que se debía “*sustituir el régimen de las irregulares entregas de presupuestarias por el ingreso directo y permanente de los fondos que genuinamente se generan para la obra vial*” (*Carreteras*, Nº 80, octubre-diciembre de 1976, transcripción del discurso del ing. Néstor C. Alesso en la “Reunión Anual de Camaradería en Celebración del Día del Camino”, pp. 6-7). En ese mismo tono Alesso se expresaba un año más tarde, en presencia de

varias autoridades (entre ellas, el Secretario de Estado de Programación y Coordinación Económica del Ministerio de Economía, el Dr. Guillermo Walter Klein; el titular de la SETOP, Ing. Camba; y el Administrador General de la DNV, Ing. Carmona) señalando que pese a los ajustes registrados en los precios de los combustibles ello no se había traducido en mayores recursos destinados a la “obra caminera” y alertaba sobre las dificultades para que el país emprendiera un sendero de crecimiento en el marco de “una obra pública retaceada”; al mismo tiempo se empeñaba en aclarar que su alocución debía ser considerada como:

“[...] un apoyo a todos los funcionarios que midiendo conscientemente la magnitud de sus esfuerzos se abocaron a la ardua faena de reacondicionar nuestro país, pues no podemos olvidar, el desorden, el desquicio, la indisciplina, y el desborde que hacían temeraria la patriótica tarea a que se veían abocados. A todos ellos nuestro apoyo y reconocimiento” (*Carreteras*, Nº 84, octubre-diciembre de 1977, transcripción del discurso del Ing. Néstor C. Alesso en la “Reunión Anual de Camaradería en Adhesión al ‘Día del Camino’”, pp. 32-33).

Como se puede observar en los fragmentos citados en este apartado, el discurso emitido desde los actores afincados en el sector privado, conjugó una adhesión “irrestricada” hacia los postulados del gobierno militar (en lo fundamental, con las tareas de “ordenamiento institucional” y de lucha contra la “subversión apátrida”) y un apoyo “parcial “hacia las políticas específicas destinadas al sector vial, al mismo tiempo que se insistía de modo permanente en el incremento de los fondos propios de la actividad caminera, y principalmente, en evitar su desvío hacia otras áreas y/o su asignación a otras actividades.

Retomando los conceptos vertidos en la segunda sección de este trabajo, y considerando el análisis efectuado sobre el discurso empresarial, es dable apuntar que, en términos de *prácticas de articulación entre el sector público y el sector privado*, alcanzaron gran significación –pese al virtual “vaciamiento de la escena pública” y del silenciamiento de las expresiones de disenso – el tipo de las denominadas *prácticas institucionalizadas*. A diferencia de otros actores sociales, los empresarios, en especial las fracciones más concentradas, tuvieron una mayor *capacidad relativa* para plantear sus demandas e inquietudes a través de sus entidades representativas más tradicionales, como la ACC y la CAC, y operar mediante *mecanismos formales*, tales como: las columnas editoriales de sus principales órganos de difusión; las alocuciones -y, en muchos casos, los reclamos contenidos en las mismas- pronunciadas la reunión del “Día del Camino” o en la celebración del “Día de la Construcción”; la concertación de entrevistas oficiales con altas autoridades gubernamentales (incluyendo al Presidente de la Nación); etc. Este hecho, no obstante, no implica que los empresarios de la construcción no hayan recurrido, al igual que los capitalistas de otros sectores de actividad, a otras prácticas más “informales” y menos “visibles”, como el *lobby* o, incluso, el pago de sobornos a distintos funcionarios públicos.

Asimismo, el conjunto de las demandas aquí reproducidas, contribuyen a ilustrar, en gran medida, el tono de la presión ejercida por el arco empresario y sus “corifeos” sobre las autoridades procesistas, en aras de obtener la plena “adecuación” y “funcionalidad” de la *intervención estatal* a sus propuestas e intereses, en un contexto político-institucional, que de por sí, se reveló más que “permeable” a los mismos; dada la nueva *correlación de fuerzas*, lograda a *sangre y fuego*, entre, por un lado, las fracciones más concentradas y oligopolizadas del capital, y por otro, el trabajo asalariado y las fracciones más débiles del empresariado local.

4. CONSIDERACIONES FINALES

Del análisis presentado en este trabajo se desprende que, lejos de encontrarse al borde de una “crisis terminal” como se postulaba desde el sector privado, la actividad vial mostró importantes signos de recuperación, e incluso de crecimiento (sobre todo en el subperíodo 1976-1978); dado el aumento de la inversión de la DNV y la legislación que garantizó, entre otras cosas, el pago y reconocimiento de mayores costos a los contratistas. Estos expedientes posibilitaron un incremento de las transferencias a las empresas constructoras, evidenciado en el ya referido aumento de dichas firmas dentro de la cúpula empresaria local. A su vez, la conjunción de estos factores con el deterioro de la *calidad de la intervención estatal*, dada la reducción del plantel laboral de la DNV, son indicios de la configuración y consolidación de un APA en torno a las obras viales.; replicando, en cierta medida, lo sucedido bajo el “Plan Vial Trienal” (1968-1970) ejecutado bajo la dictadura de Onganía.

También se observó que, pese a todas esas medidas encaradas por las autoridades, las cuales en cierta medida atendieron varios de los reclamos manifestados por el empresariado vial, el discurso de éste último siguió trazando un panorama “catastrofista” como parte de su estrategia política para presionar por la obtención de mayores concesiones y privilegios; tal como lo evidencia la exigencia de una casi completa exención tributaria para las firmas constructoras de obras viales.

Todo ello dispara nuevos interrogantes y líneas de indagación para abordar en ulteriores trabajos, a fin de obtener nueva evidencia empírica que de cuenta de la compleja trama de relaciones establecida entre el sector público y privado en la constitución y difusión de los APA vinculados a la realización de obras públicas en general, y de obras viales en particular.

5. ANEXO ESTADISTICO

Cuadro N° 1. Inversiones anuales de Vialidad Nacional. Total Período 1974-1982 (millones de pesos y evolución base =100)*

Año	Total General (a pesos constantes) **	Evolución (1974=100), en base a ICC de 1980	Total de Vialidad Nacional (a pesos constantes) ***	Evolución (1974=100), en base a ICC de 1980
1974	2.800.480	100	2.280.586	100
1975	1.662.783	59	1.381.867	61
1976	2.796.010	100	2.509.582	110
1977	3.626.997	130	3.235.263	142
1978	3.670.046	131	3.147.660	138
1979	3.273.163	117	2.794.440	123
1980	2.804.985	100	2.212.142	97
1981	2.209.252	79	1.698.913	74
1982	2.534.291	90	2.073.180	91
Totales	25.378.006		21.333.631	

* Nota: A precios de 1980, utilizando como deflactor el Índice del Costo de la Construcción (ICC) de la Ciudad de Buenos Aires.

** Nota: El Total General surge de la sumatoria del Total de Vialidad Nacional y las Transferencias a las Direcciones Provinciales de Vialidad.

*** Nota: El Total de Vialidad Nacional excluye las Transferencias a las Direcciones Provinciales de Vialidad.

Fuente: Elaboración propia en base a datos del *Anuario* del INDEC, 1983-1986.

Cuadro N° 2. Inversiones anuales de Vialidad Nacional distribuidas por rubro. Período 1974-1982 (millones de pesos y evolución base =100)*

Año	Obras de la Red Nacional (a precios constantes)	Evolución (1974=100), en base a ICC de 1980	Caminos de Fomento Agrícola - Fondo B (a precios constantes)	Evolución (1974=100), en base a ICC de 1980	Sub-Total Inversiones en Obras (a precios constantes)	Evolución (1974=100), en base a ICC de 1980
1974	1.291.257	100	31.847	100	1.323.104	100
1975	686.226	53	9.297	29	695.523	53
1976	1.689.186	131	18.397	58	1.707.583	129
1977	2.582.270	200	25.018	79	2.607.288	197
1978	2.153.285	167	20.788	65	2.174.073	164
1979	1.559.479	121	18.425	58	1.577.904	119
1980	1.172.259	91	4.950	16	1.177.209	89
1981	1.069.373	83	-	-	1.069.373	81
1982	1.035.806	80	-	-	1.035.806	78
Totales	13.239.141		128.722		13.367.863	

Cuadro N° 2 (Cont.). Inversiones anuales de Vialidad Nacional distribuidas por rubro. 1974-1982 (millones de pesos y evolución base =100)*

Año	Gastos de Personal afectado a la conservación de red nacional (a precios constantes)	Evolución (1974=100), en base a ICC de 1980	Otros gastos de conservación (a precios constantes)	Evolución (1974=100), en base a ICC de 1980	Compra de Equipos e instrumental (a precios constantes)	Evolución (1974=100), en base a ICC de 1980	Sub - Total Conservación de la Red Nacional (a precios constantes)	Evolución (1974=100), en base a ICC de 1980
1974	201.009	100	55.009	100	26.470	100	282.488	100
1975	153.109	76	71.906	131	17.418	66	242.433	86
1976	197.025	98	308.096	560	14.871	56	519.991	184
1977	141.243	70	327.927	596	15.648	59	484.817	172
1978	195.876	97	579.316	1.053	13.928	53	789.120	279
1979	177.444	88	809.995	1.472	23.095	87	1.010.534	358
1980	182.281	91	635.521	1.155	32.318	122	850.120	301
1981	141.853	71	340.741	619	24.098	91	506.693	179
1982	124.545	62	660.360	1.200	18.016	68	802.921	284
Totales	1.514.386		3.788.870		185.861		5.489.117	

Cuadro N° 2 (Cont.). Inversiones anuales de Vialidad Nacional distribuidas por rubro. 1974-1982 (millones de pesos y evolución base = 100)*

Año	Gastos en personal administrativo (a precios constantes)	Evolución (1974=100), en base a ICC de 1980	Otros gastos de Administración (a precios constantes)	Evolución (1974=100), en base a ICC de 1980	Sub -Total Gastos de Administración (a precios constantes)	Evolución (1974=100), en base a ICC de 1980
1974	131.525	100	543.469	100	674.994	100
1975	171.939	131	271.972	50	443.911	66
1976	49.237	37	232.771	43	282.008	42
1977	94.157	72	49.001	9	143.158	21
1978	105.470	80	78.996	15	184.466	27
1979	95.547	73	110.454	20	206.002	31
1980	98.151	75	86.662	16	184.813	27
1981	76.382	58	46.464	9	122.847	18
1982	37.202	28	197.251	36	234.452	35
Totales	859.611		1.617.040		2.476.651	

*Nota: Se excluyen las Transferencias a las Direcciones Provinciales de Vialidad.

Fuente: Elaboración propia en base a datos del *Anuario* del INDEC, 1983-1986.

Cuadro N° 3. Evolución de la dotación del personal de la Dirección Nacional de Vialidad. Años seleccionados 1975, 1978 y 1981 (en valores absolutos y porcentajes)

Año	Total	Variación interanual %	Evolución de la dotación del personal 1975 =100
1975	16.988	—	100
1978	13.120	(23%)	77
1981	9.600	(27%)	57

Fuente: Elaboración propia en base a datos de los *Anuarios* de la Dirección Nacional de Vialidad y *Memoria* del Ministerio de Economía 1976-1981.

Cuadro n° 4. Participación de rubros seleccionados en el Total de Recursos de Vialidad Nacional 1974-1982 (porcentajes)*

Año	Total General	Impuestos a los combustibles	Impuestos a los lubricantes	Impuestos a las cubiertas	Crédito Interno	Crédito Externo	Otros rubros
1974	100%	39,1%	7,6%	3,0%	8,4%	3,0%	38,9%
1975	100%	47,9%	3,1%	2,0%	3,3%	2,6%	41,1%
1976	100%	32,0%	,4%	,3%	—	6,0%	61,3%
1977	100%	28,4%	1,4%	1,1%	16,7%	3,7%	48,7%
1978	100%	33,0%	4,5%	1,1%	18,9%	10,0%	32,5%
1979	100%	30,4%	4,5%	2,4%	7,2%	1,2%	54,3%
1980	100%	38,0%	4,0%	2,8%	,8%	4,7%	49,7%
1981	100%	42,5%	4,8%	2,5%	6,4%	4,4%	39,4%
1982	100%	38,6%	5,9%	4,0%	13,8%	3,4%	34,3%
Total	100%	36,0%	4,0%	2,1%	7,2%	4,5%	46,2%

*Nota: El *Anuario* del INDEC no computa un préstamo externo otorgado por el Banco Nación, el cual sí está contabilizado en la *Memoria* de la DNV de 1977.

Fuente: Elaboración propia en base a datos del *Anuario* del INDEC, 1983-1986.

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

-Arceo, Nicolás; Monsalvo, Ana Paula; Schorr, Martín, y Wainer, Andrés (2008): *Empleo y salarios en la Argentina. Una visión de largo plazo*, Buenos Aires, Capital Intelectual.

-Azpiazu, Daniel, Basualdo, Eduardo M., y Khavisse, Miguel [1986] (2004): *El Nuevo Poder Económico en la Argentina de los Años 80*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores.

-Basualdo, Eduardo M. (2001): *Sistema político y modelo de acumulación en la Argentina. Notas sobre el transformismo argentino durante la valorización financiera (1976 - 2001)*, Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes.

----- (2006): *Estudios de historia económica argentina. Desde mediados del siglo XX a la actualidad*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores/FLACSO.

-Canitrot, Adolfo (1980): "La disciplina como objetivo de la política económica. Un ensayo sobre el programa económico del gobierno argentino desde 1976", *Desarrollo Económico*, Buenos Aires, IDES.

----- (1983): "Orden social y monetarismo", *Estudios CEDES*, N° 7, Vol. 4, Buenos Aires.

-Castellani, Ana (2004): "Gestión económica liberal – corporativa y transformaciones en el interior de los grandes agentes económicos de la Argentina durante la última dictadura militar", en Alfredo Pucciarelli (coord.), *Empresarios, tecnócratas y militares. La trama corporativa de la última dictadura*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores.

----- (2006): *Estado, empresas y empresarios. La relación entre intervención económica estatal, difusión de ámbitos privilegiados de acumulación y*

desempeño de las grandes firmas privadas. Argentina 1966-1989, Buenos Aires, Mimeo.

-Cavarozzi, Marcelo (2006); *Autoritarismo y Democracia (1955-2006)*, Buenos Aires, Ariel.

-Ferrerres, O. (dir.) (2005): *Dos siglos de economía argentina 1810-2004*, Buenos Aires, Fundación Norte y Sur.

-Gerchunoff, Pablo y Llach, Lucas (2007): *El ciclo de la ilusión y el desencanto*, Buenos Aires Emecé.

-Girbal-Blacha, Noemí; Balsa, Javier y Zarrilli, Adrián (2001): *Estado, economía y sociedad en la Argentina (1930-1997)*, Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes.

-Iramain, Lucas (2010): "Intervención estatal, desempeño empresario y ámbitos privilegiados de acumulación. El caso del sector vial durante la última dictadura militar, Argentina (1976-1981)", en *H-Industri@*, Año 4, N° 6, primer semestre de 2010, Buenos Aires.

-Llach, Juan (1997): *Otro siglo, otra Argentina*, Buenos Aires, Editorial Ariel.

-Nochteff, Hugo (1994): "Los senderos perdidos del desarrollo. Elite económica y restricciones al desarrollo en la Argentina", en Daniel Azpiazu y Hugo Nochteff, *El desarrollo ausente. Restricciones al desarrollo, neoconservadurismo y elite económica en la Argentina. Ensayos de Economía Política*, Buenos Aires, FLACSO / Tesis Norma.

----- (1998): "Neoconservadurismo y subdesarrollo. Una mirada a la economía argentina", en Nochteff, Hugo (editor) *La economía argentina a fin de siglo: fragmentación presente y desarrollo ausente*, Buenos Aires, FLACSO/ Eudeba.

-O'Donnell, Guillermo (1982): *El Estado Burocrático Autoritario*, Buenos Aires, Editorial de Belgrano.

----- [1984] (2008): "Apuntes para una teoría del Estado", en O' Donnell G., *Catacumbas*, Buenos Aires, Prometeo.

-Ortiz, Ricardo y Schorr, Martín (2007): "La rearticulación del bloque de poder en la Argentina de la post-convertibilidad", en *Papeles de Trabajo*, N° 2, Buenos Aires, IDAES/UNSAM.

-Oszlak, Oscar (s/f): "Privatización autoritaria y recreación de la escena pública", *Crítica & Utopía*, N° 10/11, Disponible en: <http://www.escenariosalternativos.org>

----- (1979): "Notas críticas para una teoría de la burocracia estatal", *Desarrollo Económico*, N° 74, vol. 19, Buenos Aires, IDES.

-Peralta Ramos, Mónica (2007): *La economía política argentina: poder y clases sociales (1930-2006)*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.

-Portantiero, Juan Carlos (1977): "Economía y política en la crisis argentina", en *Revista Mexicana de Sociología* (2), año 39, México.

-Poulantzas, Nicos (1979): *Estado, poder y socialismo*, México, Siglo XXI Editores.

-Pucciarelli, Alfredo (2004): "La patria contratista. El nuevo discurso liberal de la dictadura militar encubre una vieja práctica corporativa", en Alfredo Pucciarelli (coord.), *Empresarios, tecnócratas y militares. La trama corporativa de la última dictadura*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores.

-Rapoport, Mario y otros (2000): *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)*, Buenos Aires, Macchi.

-Sidicaro, Ricardo (2001): *La crisis del Estado y los actores políticos y socio-económicos en la Argentina (1989-2001)*, Buenos Aires, Libros del Rojas.

- Schvarzer, Jorge (1979): "Empresas públicas y desarrollo industrial en Argentina", *Economía de América Latina* (3), México.
- (1982): *Expansión económica del estado subsidiario 1976-1981*, Buenos Aires, CISEA.
- (1986): *La política económica de Martínez de Hoz*, Buenos Aires, Hyspamérica.
- (1991): *Empresarios del pasado. La Unión Industrial Argentina*, Buenos Aires, CISEA / Imago Mundi.
- (1998): *Implantación de un modelo económico. La experiencia argentina entre 1975 y el 2000*, Buenos Aires, AZ Editora.
- Todesca, Jorge (2006): *El mito del país rico. Economía y política en la Historia argentina*, Buenos Aires, Emecé.

7. FUENTES CONSULTADAS

- Anales de Legislación Argentina*, varios tomos, Biblioteca legal del Ministerio de Economía.
- Anuario Estadístico* del INDEC, varios números, Biblioteca del INDEC.
- Caminos*, Revista Técnica, varios números, Biblioteca de la Dirección Nacional de Vialidad
- Carreteras*, Revista de la Asociación Argentina de Carreteras, años 1975 a 1983, Biblioteca de la Dirección Nacional de Vialidad.
- Construcciones*, Revista de la Cámara Argentina de la Construcción, varios números, Biblioteca de la Facultad de Ingeniería, Universidad de Buenos Aires.
- El Asfalto*, Boletín de la Comisión Permanente del Asfalto, varios números.
- FIDE (1984), *Coyuntura y Desarrollo*, Anexo Estadístico XVII, Buenos Aires, abril de 1984.
- Memorias* de la Dirección Nacional de Vialidad, años 1974 a 1978, Biblioteca de la Dirección Nacional de Vialidad.
- _____ *Cinco años en el quehacer vial del país 1976-1981*, Biblioteca de la Dirección Nacional de Vialidad.
- Ministerio de Economía de la Nación, *Memoria del Ministerio de Economía 1976-1981*, Tomo I, Biblioteca del Ministerio de Economía.
- Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas de la Nación (s/f); *Informe 1976-1980*, Biblioteca de la Dirección Nacional de Vialidad.
- Tendencias Económicas (1985), *La Economía Argentina, Anuario - 84*, Edición N° 23, Buenos Aires, Consejo de Inversiones S.A.

¹ Acerca de la noción de ámbito privilegiado de acumulación consúltese Castellani (2006) e Iramain (2010).

² Sobre el concepto de intervención económica estatal véase Iramain (2010:5-6).

³ La trayectoria socio-profesional del Ing. Carmona describe un derrotero típico de una gran parte de los funcionarios públicos en la Argentina, quienes han exhibido una importante movilidad y circulación entre el sector público y el sector privado. Este tránsito entre el sector público y el sector privado, ha comportado, a lo largo de la historia argentina, una especial significación en relación a la *calidad* de la *intervención económica estatal*. Antes de tomar posesión del cargo de Administrador General de la DNV, Carmona contaba con una dilatada experiencia en el quehacer vial, habiéndose desempeñado tanto en organismos estatales como en el ámbito privado. Algunos de los puestos más relevantes ocupados por Carmona fueron su paso por la Dirección de Vialidad de la provincia de San Juan (en la que llegó a ser ingeniero – jefe y miembro del directorio de dicho ente) y por la firma privada Vialco S.A. (una de las más importantes entre las que se dedican a las construcciones viales), en la que se desempeñó desde 1964 hasta 1976, alcanzando la posición de director de asuntos técnicos de esa empresa. Luego de marzo de 1981 con el recambio de autoridades en el seno del gobierno militar, y tras el alejamiento del equipo económico comandado por Martínez de Hoz, Carmona abandonó su puesto al frente de la DNV y retornó a la firma Vialco S.A. en carácter de director suplente, también pasó a dirigir una empresa constructora (Electrometalúrgica Sociedad Anónima Industrial y Comercial) y, al mismo tiempo, se integró como vocal en el directorio del Automóvil Club Argentino (ACA).

⁴ Formalmente la DNV era un organismo descentralizado con autarquía financiera (sus principales recursos provenían, en lo fundamental, de los impuestos a los combustibles y lubricantes), pero políticamente dependiente del Poder Ejecutivo Nacional (PEN), quien era el encargado de designar al administrador general y al sub-administrador de la repartición. Sin embargo, en el período bajo análisis se ha constatado, tal como se verá más adelante, que uno de los principales reclamos, en especial del arco empresario ligado a la actividad vial, fue el de la restitución de dicha autarquía; aduciéndose que, a lo largo de los años, se habría operado una pérdida de importancia de los fondos derivados de los mencionados tributos, lo cual, presuntamente, habría generado una mayor dependencia financiera (y también política) de los aportes realizados por el Tesoro Nacional, y por ende, del PEN.

⁵ En rigor el análisis de los datos de inversión y de composición de los recursos abarcan el período 1974-1982. Asimismo es menester precisar que, en la mayoría de los casos, se ha tomado como punto de referencia el año 1974 para analizar la evolución de los distintos indicadores considerados en esta sección, ya que constituye el año previo a la instauración - "Rodrigazo" mediante- de un *régimen de alta inflación* que dificulta la realización de comparaciones y estimaciones adecuadas.

⁶ En esa línea argumentativa, la propia SETOP aducía en su informe correspondiente al período 1976-1980, que la mengua operada en el plantel de trabajadores de la DNV estaba ligada a "[...] las nuevas modalidades operativas introducidas en la repartición por las cuales se procura una prestación más eficiente y efectiva, al redimensionamiento de la red troncal y a la utilización al máximo de la privatización de las actividades 'periféricas' " (Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas, *Informe 1976 – 1980*, p. 36. Comillas propias).