



Título: Estado, política y obras públicas. El Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, 1917-1943.

Autora: Noelia Fernández

Dirección correo electrónico: noefernandez.16@gmail.com

Formación de grado y/o posgrado en curso: Licenciada en Ciencia Política (UBA) y Magíster en Ciencias Sociales con mención en Historia (UNLU) – **Posgrado en curso:** Doctorado en Ciencias Sociales con mención en Humanidades (UNQ)

Tipo de beca: CONICET – Finalización de doctorado

Tema de la tesis en preparación: Estado y obras públicas en la provincia de Buenos Aires, 1917 – 1943

Director de la beca: Dra. Anahí Ballent

Denominación del programa o proyecto en el marco del cual se inscribe la beca y director del mismo: **Proyecto:** Ingeniería y Estado. **Directora:** Dra. Anahí Ballent.

Unidad de investigación y director del mismo: Instituto de Estudios sobre la Ciencia y la Tecnología (IESCT). **Director:** Hernán Thomas.

Introducción

El Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires (MOPBA) ocupa en lugar central en el andamiaje institucional en tanto organismo con amplias incumbencias en el desarrollo de la obra pública provincial y en la construcción de políticas en torno a ellas. Desde su creación en 1885 – quince años antes que su par nacional – se forjó como un instrumento de intervención capaz de materializar y representar la acción estatal en distintos momentos históricos.

El estudio se propone un análisis del MOPBA a lo largo del período 1917 – año de acceso del radicalismo al poder provincial como resultado de la intervención federal – y 1943 – momento

de clausura de un ciclo político como consecuencia del golpe militar de junio. Durante esta etapa se sucedieron cinco gobiernos radicales: José Camilo Crotto (1918-1921), Luis Monteverde (1921-1922), José Luis Cantilo (1922-1926), Valentín Vergara (1926-1930) y Nereo Crovetto (1930), este último destituido por el golpe de 1930. A partir de allí, comenzó un período de preeminencia conservadora en la provincia, basada fundamentalmente en el fraude electoral: Federico Martínez de Hoz (1932-1935), Raúl Díaz (1935-1936), Manuel Fresco (1936-1940), Intervención federal (1940-1942) y Rodolfo Moreno (1942-1943).

El MOPBA es un complejo organismo que requiere de un análisis pormenorizado. Al tratarse de un trabajo en construcción y de una primera aproximación al objeto de estudio, circunscribimos el estudio a las características generales del MOPBA y a algunos temas específicos: por un lado, a la relación/tensión entre la esfera técnica y la esfera política (que consideramos característica del MOPBA) y, por otro lado, a ciertas rupturas y continuidades que se dieron a lo largo del período estudiado. En tal sentido, nuestro argumento señala que un cambio en el elenco gobernante no necesariamente implica un cambio similar en tendencias relacionadas con mayor intervención estatal o con cambios en los modos de gestión. Este recorte nos permitirá abordar en futuros trabajos la evolución del Estado bonaerense, los cambios y permanencias en sus modalidades de actuación estatal y la relación entre el MOPBA y los procesos políticos, entre otros.

Para el presente trabajo hacemos hincapié en el MOPBA como un ministerio en el cual coexisten decisiones técnicas y decisiones políticas. En otras palabras, es entendido como un espacio de tensión y confluencia de distintos intereses (sectoriales, políticos), tensión sostenida en la imagen del MOPBA como un instrumento para distribuir favores políticos y prebendas y para construir redes clientelares. Esta imagen que atraviesa a todos los gobiernos del período se contrapone a

los discursos públicos que, centrados en revertirla, intentaban organizar y ordenar al MOPBA a través del rediseño de su organización, la ampliación de sus funciones, entre otras. En síntesis, el MOPBA es entendido como un espacio de construcción de políticas públicas que operan sobre el territorio y la sociedad, donde se conjuga un entramado de actores e intereses.

1. Un nuevo ministerio para una “nueva” provincia: la creación del MOPBA

En la creación del MOPBA parecen condensarse procesos políticos, territoriales, estatales e históricos. La separación de la provincia de la ciudad de Buenos Aires en 1880 instó, como señala Míguez (2013: 16-17), a “crear algo totalmente nuevo” y a definir “una nueva Buenos Aires que nacía en aquella coyuntura.” Entre otras tareas, fue necesario dotar a la provincia de un nuevo centro de gobierno y de una nueva capital: de esta necesidad surgió la fundación de La Plata. El incremento de obras públicas que demandó su construcción en 1882 despertó el interés del gobierno de Carlos D’amico (1884-1887) por crear un organismo que concentrara la proyección y ejecución de la obra pública provincial, hasta ese momento a cargo del Departamento de Ingenieros. Si bien este fue el principal motivo para crear el MOPBA, también puede haber influido el proceso de cambios institucionales iniciado en la provincia luego de la federalización de la ciudad, al que alude Roy Hora en sus estudios.

En efecto, como destaca Hora, durante la década de 1880 los gobernantes volcaron recursos para dar impulso a la presencia del Estado y reafirmar la autonomía sobre el territorio provincial, que se había expandido rápidamente tras la Campaña del Desierto. La fundación de La Plata fue acompañada de iniciativas orientadas al estímulo productivo y la ocupación de las tierras que anteriormente ocupaban los indígenas pampeanos. En este contexto, los autonomistas (miembros del Partido Autonomista Nacional) presionaron a las empresas ferroviarias para que extendieran

la traza hacia el sur, impulsaron el tendido de la red telegráfica y promovieron la expansión de la administración pública y judicial en todo el territorio. Así, “el proyecto de crear un Estado provincial más poderoso y mejor articulado, capaz de ejercer un control más capilar sobre los habitantes y el territorio, pero también de llevar adelante las iniciativas de signo desarrollista y autoritario impulsadas por la elite dirigente, experimentó importantes progresos a lo largo de estos años” (Hora, 2013: 52-53). De este modo, se produjeron importantes cambios espaciales y territoriales: la redefinición de los límites político-territoriales de la provincia tras la Campaña del Desierto y el crecimiento económico del territorio provincial y de la nación, que dieron una dinámica urbana expansiva, aunque heterogénea, en el espacio (Gandolfi y Gentile, 2013: 419). Esta nueva configuración del territorio, más extenso e inexplorado, requería de la presencia del Estado, objetivado a través de sus instituciones. En paralelo, requería de obras y servicios que debían ser puestos en marcha por el propio Estado provincial. En tal sentido, como destaca Oszlak (2012: 165) a partir de 1880 si bien en ciertos terrenos (como la enseñanza, el registro civil y la beneficencia) las provincias verían sus actividades circunscriptas, invadidas o expropiadas por el Estado nacional, en otros aspectos como la ejecución de obras civiles y la prestación de ciertos servicios públicos, las provincias encontrarían oportunidades de desarrollar nuevas actividades. En síntesis, la creación del MOPBA también puede ser entendida como expresión de las transformaciones político-estatales, espaciales y territoriales que la provincia atravesaba a fines del siglo XIX.

Cabe destacar que antes de la creación del MOPBA, todo lo referente a las obras públicas se encontraba circunscripto a la órbita de competencia del Departamento de Ingenieros.¹ Con la

¹ El Departamento de Ingenieros fue creado en 1875 luego de la supresión del Departamento Topográfico. Entre sus atribuciones se encontraban: determinar sobre las cuestiones que fueran sometidas por el gobierno; examinar los planos, presupuestos y condiciones relativas a toda obra pública provincial; dirigir los estudios necesarios para la ejecución y trabajos llevados a cabo por el gobierno; presentar los pliegos de condiciones de las obras a licitarse,

creación del MOPBA, tanto el Departamento de Ingenieros como las direcciones existentes (Arquitectura, Ferrocarriles e Inspección de Máquinas y Electricidad; Hidráulica, Puentes y Caminos; Salubridad y Obras Sanitarias y Geología y Minas) pasaron a formar parte de la nueva cartera ministerial.² Según la ley que estableció la creación del MOPBA (1770) este organismo se encargaría de todo lo referente a obras públicas provinciales, ganadería, agricultura, comercio y colonias.³

2. Características, actores y tensiones del MOPBA

¿Cuál es la especificidad del MOPBA?, ¿por qué resulta importante estudiar este ministerio?, ¿qué nos permite observar? Como hemos mencionado, lo que caracteriza al MOPBA con respecto a otros organismos es su capacidad de intervenir en el territorio por medio de la ejecución de obras materiales. En otras palabras, cristaliza la acción estatal y traduce, de este modo, iniciativas, estilos de gestión y modos de hacer política de un determinado gobierno en distintos momentos históricos.

Hasta poco más de la mitad del siglo XX, el MOPBA era fundamentalmente proyectista de obra pública y no constructor. En otros términos, tenía el monopolio del proyecto de obra, pero no construía. Los trabajos que ejecutaba directamente – denominados “por administración” – eran

informar sobre las propuestas y ejercer la vigilancia de las mismas; inspeccionar los ferrocarriles; proyectar los estudios, construcciones y mejoras de los caminos, puentes, trabajos hidráulicos y demás obras públicas; dirigir la ejecución de las obras públicas, incluso las licitadas; desempeñar por medio de una sección de Geodesia las funciones del antiguo Departamento Topográfico; y proponer las medidas convenientes para la conservación de las obras propiedad de la provincia. (Esteban, 1968: 171-172). El Departamento de Ingenieros funcionó hasta su supresión en 1918.

² Estas reparticiones (a excepción de Geología y Minas que, como veremos, fue suprimida en 1918) continuaron con algunas modificaciones tanto en sus denominaciones como en sus funciones hasta el final del período de estudio. También se estableció que del MOPBA dependerían el Consejo de Higiene, la Dirección General de Ferrocarriles y Telégrafos, el Museo, la Biblioteca, el Observatorio Astronómico, la Escuela de Santa Catalina y la Escuela de Artes y Oficios.

³ Asimismo, estaba a cargo de lo relativo a caminos generales, municipales o vecinales; canales, puertos, ferrocarriles; formación de pueblos; asuntos de inmigración y colonización; salud pública y enfermedades contagiosas de animales.

obras de remodelación, de refacción o construcciones menores. Sobre todo por medio de licitaciones el MOPBA adjudicaba la construcción de las obras a empresas privadas, limitándose a la fiscalización de la ejecución a través de inspectores técnicos.

Al ser un organismo centralizado las facultades de decisión se encontraban reunidas en los órganos superiores de la administración, existiendo una subordinación jerárquica entre los mismos.⁴ Las reparticiones asumían forma de “direcciones” o “inspecciones generales” – estructura similar a la que alude Ballent (2008) en su estudio sobre el Ministerio de Obras Públicas de la Nación – es decir, eran dependencias subordinadas directamente a la conducción centralizada. Cabe destacar que el MOPBA no contó con entes autárquicos o descentralizados hasta el gobierno de Manuel Fresco (1936-1940) cuando fue creado el Instituto Autárquico de Colonización (1937), a cargo de las políticas de colonización de la provincia. En 1943, por decreto (3036) se estableció la autarquía administrativa y financiera definitiva de la Dirección Provincial de Vialidad (DVPBA) que había sido creada en 1936 en reemplazo de la Dirección de Puentes y Caminos, como veremos más adelante.

También en los años treinta, fueron creados dos cuerpos técnicos consultivos: el Consejo de Vialidad y el Consejo de Obras Públicas.⁵ El Consejo de Vialidad estaba compuesto por los directores de Puentes y Caminos; Pavimentación; Hidráulica; Agricultura, ganadería e Industrias; un representante de la Sociedad Rural Argentina; otro de la Federación Agraria Argentina y otro designado de común acuerdo por las autoridades del Automóvil Club Argentino y el Touring Club Argentino. Este Consejo tenía como atribuciones dictaminar sobre contratación de obras

⁴ “Existe centralización administrativa cuando la atención de los fines del Estado es directamente realizada por el ente o entes centrales. Implica reunir todas las atribuciones en el ente central, trayendo aparejado la subordinación jerárquica entre los mismos. Es un ordenamiento jerárquico” (Marienhoff, Tratado de Derecho Administrativo).

⁵ Desde 1852 la provincia contaba con un ente denominado “Consejo de Obras Públicas”, que fue modificando su denominación, funciones, composición y facultades a lo largo del tiempo y de acuerdo a los intereses de cada gobierno. En la actualidad funciona con una dinámica similar a la determinada en la ley de obras públicas de 1937

viales, elaborar planes camineros, resolver sobre la adquisición de equipos y materiales a pedido del Poder Ejecutivo.

Por su parte, el Consejo de Obras Públicas estaba constituido sólo por los directores de las reparticiones del ministerio y presidido, al igual que el de Vialidad, por el Oficial Mayor (cargo equivalente al de un viceministro). Este Consejo tuvo un rol destacado durante el gobierno de Fresco, dado que tuvo a su cargo no solo el rol de coordinación y articulación entre las reparticiones del ministerio y la resolución de asuntos que requirieran una opinión técnica. También tuvo a su cargo dos importantes tareas: por un lado, una con claros matices políticos, la elaboración de los planes de obras públicas y, por otro lado, tenía como deber la aprobación de numerosas licitaciones y contratos para la ejecución de trabajos en toda la provincia.⁶ Es importante destacar que ambos Consejos les otorgaban a los directores un mayor poder de decisión sobre asuntos técnicos, lo que constituía un avance sobre las decisiones políticas.

El MOPBA estaba compuesto por una burocracia de ingenieros que ocupaban los cargos de dirección. En efecto, los directores de las reparticiones eran profesionales de alguna rama de la ingeniería que tenían una carrera dentro del ministerio o que eran designados por el gobernador al asumir. La valorización del saber técnico para puestos directivos se debía al grado de especialización que requería dirigir las reparticiones, independientemente de las connotaciones políticas de las designaciones.

Por otro lado, los ministros eran designados por el gobernador, generalmente en consenso con el partido que accedía al poder e incluso, durante el período radical, con anuencia del presidente

⁶ Si bien la función de planificación de obra pública no estaba indicada de manera taxativa en la ley, en la misma se señalaba que el Consejo estaba autorizado a “sugerir la conveniencia o necesidad, según el caso, de practicar estudios, construir obras nuevas, reparar las existentes, o atender a su conservación” (Memoria del MOPBA, 1937: 226). Es decir, podía sugerir, pero no era una atribución exclusiva de este cuerpo. Esta es una diferencia con respecto al Consejo Nacional de Obras Públicas creado bajo la presidencia de Roberto Ortíz en 1938, que obligaba a todos los ministerios que realizaban sus propios planes de obras (como Marina o Guerra) a incorporarse al mismo, de modo que allí se centralizara la planificación de la obra pública nacional.

Yrigoyen. Sin embargo, observamos algunas excepciones, como las designaciones de Crotto y Fresco. Para la primera, el mayor problema residió en que fue una decisión inconsulta con el partido y con Yrigoyen. En efecto, como destaca Walter (1987: 76) para designar a su gabinete el mandatario confió en su círculo de amigos personales por encima de la refriega partidaria. Para dirigir al MOPBA, designó al ingeniero Enrique de Madrid, figura resistida por las dos alas predominantes del radicalismo, los metropolitanos y los provincialistas, ya que había formado parte de gobiernos anteriores (fue entre 1900 y 1918 subdirector de Geodesia y Catastro, director de Arquitectura y FFCC, entre otros cargos). Esto le sumó a Crotto más complicaciones políticas, y a de Madrid, recurrentes pedidos de interpelación por parte de la Legislatura.

Fresco, también decidió la designación del ingeniero José María Bustillo sin consultarlo con el partido. Aunque esto no trajo aparejado mayores inconvenientes para el ministro, dado que era miembro del Partido Demócrata Nacional (PDN) y provenía de una familia reconocida, al gobernador le valió la desconfianza de ciertos sectores del PDN que entendieron esa actitud como una señal del personalismo que caracterizaría gran parte de su gestión (Bejar, 2005). Al ser un cargo político, los ministros del MOPBA no debían ser necesariamente ingenieros aunque su número fue considerable: durante el período de estudio se detectaron 8 abogados, 6 ingenieros, un médico y un estanciero.⁷

Con respecto al tipo de política pública que elabora e implementa el MOPBA, corresponde señalar que si tomamos la clásica tipología expuesta por Lowi (1964) estas podrían encuadrarse

⁷ Esto constituye una diferencia con el Ministerio de Obras Públicas de la Nación, donde los ministros abogados constituyeron una amplia mayoría (Ballent, 2008). Los ministros fueron: 1917-1918 (Intervención Nacional), Alberto de Barry, estanciero; mayo de 1918- octubre de 1919, Enrique de Madrid, ingeniero; oct. 1919-dic. 1919, Tomás Puig Lomez, abogado; dic. 1919 – mayo 1920, Ernesto Boatti, ingeniero; mayo 1920-mayo 1921, Ignacio V. Aguirre, abogado; 1921-1922, Juan B. Rivera, Ingeniero; 1922-1926, Antonio Rodríguez Jáuregui, abogado; mayo 1930 – sept. 1930, Pedro Pagés, ingeniero; mayo 1931-oct. 1931, Alberto Medus, médico; febr. 1932-febr. 1934, Edgardo Míguez, abogado; febr. 1934-marzo 1934, Juan Vilgre Lamadrid, abogado; marzo 1934-julio 1934, Rodolfo Moreno, abogado; julio 1934-marzo 1935, Atilio Viale, abogado; marzo 1935-marzo 1936, Numa Tapia, ingeniero y 1936-1940, José María Bustillo, ingeniero.

dentro de las denominadas “políticas distributivas”, es decir, aquellas destinadas a prestar bienes o servicios a los ciudadanos (salud, educación, seguridad, infraestructura). Sin embargo, en la práctica no todas las políticas pueden ser identificables con una categoría única. En este sentido, las políticas de obras públicas exceden la prestación de un bien o un servicio, dado que también son favorables al desarrollo social, el crecimiento y el progreso, a la vez que son clave para el funcionamiento económico y social, la transformación del territorio, la generación de empleo, entre otras. Se trata de políticas muchas veces a largo plazo, que no se restringen a un determinado gobierno. En otras palabras, la construcción de una obra o la implementación de un plan pueden abarcar varios gobiernos incluso de distinto color político. Por ejemplo, empréstitos y leyes vigentes puestos en marcha entre 1924 y 1935 (para la construcción, reparación y ampliación de obras, entre otros) continuaron siendo ejecutados durante el período 1936-1939 (Cuatro años de gobierno, Tomo II, 1938). Asimismo, durante la administración de Fresco también fueron llevados adelante planes o programas elaborados en gestiones anteriores, y que por problemas financieros o de voluntad política, habían quedado en suspenso en su momento.⁸

Recordemos que en el *policy making* participan actores que ponen en juego sus capacidades técnicas, los recursos con los que cuentan, las limitaciones que encuentran y las tensiones que generan con otros actores. Entre los actores que influyen en el MOPBA podemos señalar una distinción entre los recursos “políticos” (es decir, los gobernantes habilitados para “tomar decisiones políticas”) y los recursos “administrativos” (los agentes encargados de ejecutarlas). Sin embargo, observamos que, como señala Lagroye, la distinción entre ambos - que el mismo autor plantea - “se borra cuando se estudian con precisión los procesos que conducen a la acción de gobierno” (Lagroye, año: 424). De este modo, “en el nivel del gobierno central, los

⁸ Por ejemplo, el Plan de Obras Públicas Municipales (ley 4017) elaborado en 1929 bajo el gobierno de Vergara debió ser suspendido por problemas financieros de la provincia. Años más tarde, durante el gobierno de Fresco, fue retomado con algunas modificaciones y puesto en marcha.

administradores cumplen un papel decisivo en la preparación de las decisiones, la elección y las modalidades de las acciones a emprender, incluso en la definición de los problemas a abordar; en el nivel local, los funcionarios electos participan directamente de la ejecución “técnica” de las políticas resueltas.” En tal sentido: ¿qué actores influían o participaban en las políticas y las acciones del MOPBA?

Por un lado, se encuentran los actores “internos” al ministerio: el ministro, cuyo poder de decisión es alto aunque también relativo (en tanto depende en última instancia del gobernador) y los directores de reparticiones. Nos hemos referido al carácter técnico de los directores, resta observar que además de su rol técnico, tenían también un rol político. En efecto, si bien se trataba de profesionales, dentro de la estructura de poder del ministerio ocupaban puestos jerárquicos y de dirección, promovidos por carrera o por decisiones políticas, como ya hemos señalado. En otras palabras, tenían un doble carácter: en tanto profesionales técnicos legitimados en su saber, y en tanto funcionarios a los que se les solicitaba algún tipo de lealtad política.⁹ Los directores también estaban supeditados a las decisiones que el ministro o el propio gobernador consideraran pertinentes, de modo que su poder de decisión era limitado.

Por otro lado, se encuentran los actores “externos” al ministerio: legisladores, intendentes, figuras con peso político o notables locales, cuya capacidad de negociación, presión y alianzas también influían en la definición de las políticas públicas del MOPBA. Un caso significativo lo constituye Alberto Barceló – caudillo y varias veces intendente de Avellaneda – cuyo fuerte peso

⁹ Por ejemplo, durante el gobierno de Crotto había sido suprimida la Dirección de Geología y Minas bajo el argumento de que en la misma, a cargo del ingeniero Cohen, reinaba la ineficiencia y la impericia no sólo de su personal, sino también de sus directivos como declaró el ministro de obras públicas Enrique de Madrid en la interpelación parlamentaria. Empero, los legisladores que interpellaron al ministro para que aclarara la situación sugirieron que, en realidad, la mencionada dirección había sido suprimida y declarado cesante todo su personal por las diferencias político-ideológicas entre el ingeniero Cohen (vinculado a Yrigoyen) y el gobierno de Crotto (enemistado con el presidente).

político en la provincia le valió la transferencia de recursos y obras a su distrito, de gobiernos como el de Cantilo, Martínez de Hoz y Fresco. Esto es de suma importancia, dado que la obra pública era empleada como un instrumento para disciplinar gobiernos locales, ganar aliados o castigar opositores y, en tal sentido, el MOPBA constituía el reducto en el cual se materializaban y hacían efectivas tales acciones. Parte de la prensa, la oposición e incluso sectores de mismo partido gobernante se hicieron eco de estas acusaciones a lo largo de todo el período de estudio.

En síntesis, pese a la influencia de la esfera política en las decisiones del MOPBA, frecuentemente las mismas estaban basadas en conocimientos técnicos proporcionados por especialistas. En otras palabras, eran políticas que muchas veces no surgían de los tableros técnicos de las reparticiones, sino que emergían de disputas, relaciones, intereses perseguidos por diversos actores políticos, pero que en muchos casos (aunque no siempre) tenían una base técnica. En síntesis, puede observarse en el MOPBA una tensión entre la esfera técnica y la esfera política, que normalmente se produce en el proceso de elaboración de políticas públicas, donde toda cuestión “técnica” conlleva cuestiones de “política” y cualquier cuestión “política” relevante implica la resolución de importantes cuestiones “técnicas” (Camou,1997: 54).

3. Expansión y cambios en el MOPBA

¿Qué cambios podemos observar en la estructura del MOPBA?, ¿los cambios propuestos, que creaban nuevas instancias burocráticas dentro del MOPBA, pueden ser considerados como parte de medidas más “políticas” que “administrativas”?, ¿cómo creció el MOPBA a lo largo del período y dónde es posible observar un mayor crecimiento?, ¿estos incrementos respondieron sólo a cuestiones clientelares o de “hipertrofia burocrática” o es posible observar un crecimiento vinculado al desarrollo de determinadas áreas? Intentaremos dar respuesta a estas preguntas a

partir de la observación de los presupuestos generales anuales, las memorias del MOPBA y otros documentos oficiales.

3.1. Presupuestos y personal

En primer lugar, para observar el crecimiento del MOPBA examinamos los presupuestos generales anuales entre 1919 y 1939 (que contemplan gastos generales y salarios del personal).¹⁰

A partir de ellos, intentamos examinar cuáles fueron las reparticiones que más se expandieron en cada período y cuáles fueron creadas, lo que nos permite aproximarnos a las prioridades de cada gobierno.

Conviene comenzar señalando algunas características generales de las condiciones económicas de la provincia, para ubicar al presupuesto del MOPBA en vinculación a ellas. El crecimiento presupuestario y la expansión administrativa tuvieron dos momentos clave: el primero, durante el gobierno de Cantilo, y el segundo, durante el de Fresco. Algo que caracterizó a ambos gobiernos fue el aumento del gasto público destinado a la ejecución de obras y a cubrir gastos administrativos, en el marco de una creciente ampliación del aparato estatal registrada con más fuerza a partir del gobierno de Cantilo. Estas características (aumento del gasto público y expansión del Estado) se exacerbaban durante la gestión de Fresco, cuando la austeridad financiera impuesta por la depresión de la primera mitad de los años treinta llegaba a su fin (Halperín Donghi, 1997: 102).¹¹

¹⁰ Tenemos en cuenta las limitaciones de esta fuente. Como como señala Degregori (s/f, 27) la ley de presupuesto “se plantea como una promesa en la oferta que el Estado realiza y que se propone llevar adelante mediante la asignación y utilización de los factores dentro del circuito económico.” Por otra parte, también tenemos en cuenta que se retornó a la práctica de poner en vigencia presupuestos de años anteriores, haciendo uso del duodécimo prescripto por ley (Regalsky y Da Orden, 2013: 276).

¹¹ Ejemplo de la expansión del gasto para obras públicas es el crecimiento registrado entre 1936 y 1938, donde se pasó de un 7,02 a 9,68% (Cuatro años de gobierno, VIII, 1940, p. 76-80)

Con respecto a los presupuestos, Degregori (1996: 17) señala que cuando Cantilo asumió la gobernación, la provincia tenía un crecimiento sostenido reflejado en el importante aumento de los presupuestos (especialmente entre 1923 y 1924) y relacionado a las condiciones económicas de la provincia. En efecto, luego del derrumbe, consecuencia de los efectos de la Primera Guerra Mundial, la economía bonaerense comenzó a recuperarse, lo que propició un rápido aumento del presupuesto en los gobiernos de Cantilo y Vergara (Regalsky y Da Orden, 2013: 277).

Por el contrario, durante 1930-1934 la economía sufrió las consecuencias de la crisis de 1929 que provocó la caída del comercio internacional sobre todo para los productos primarios, situación que retrajo la economía bonaerense (Degregori, 1996: 32). A la crisis se sumaba la inestabilidad fiscal de la provincia y el pago de los servicios de la deuda que provocaron, entre otras cosas, rebajas de salarios, reducción del empleo público y suspensión de jubilaciones (Béjar, 2005: 113-114). A partir de 1934, sin embargo, la economía comenzó a desarrollar una tendencia positiva logrando un mayor crecimiento entre 1936-1939 y un aumento significativo del gasto en esos años (Degregori, 1996: 32-33). Díaz (sucesor del destituido Martínez de Hoz) logró renegociar la deuda pública y normalizar la situación fiscal de la provincia, lo que motivó a Fresco y su equipo de gobierno a utilizar inmediatamente los recursos disponibles y los que podrían producirse al calor de la obra puesta en marcha, a la vez que le permitió recurrir nuevamente al crédito público. La reactivación económica, consecuencia de las buenas cosechas y al aumento de los precios de los productos agrícolas en el mercado mundial, provocó un importante crecimiento de la recaudación entre los años 1936 y 1937 (Béjar, 1997: 105-106). Teniendo en cuenta esta situación, observamos que para 1938 con un total de gastos equivalente al de 1937, la mayor parte de los rubros de la administración contó con mayores fondos y para 1939 – el último presupuesto elaborado por la gestión de Fresco – todas las reparticiones tenían

asignadas partidas superiores a las que había dejado el gobierno de Díaz, alcanzando su nivel más alto (Béjar, 1997: 108-109).

En cuanto al MOPBA, como se observa en el gráfico N°1, el presupuesto destinado al mismo registró un crecimiento del 5% en 1924 con respecto a años anteriores, aunque volvió a descender un 4% en 1926.¹² Parte del incremento de los gastos para el MOPBA del gobierno de Cantilo se debió a una expansión de la administración en general y, en particular, a la incorporación de nuevas reparticiones¹³ y el redimensionamiento de dos direcciones ya existentes: Obras Sanitarias y Puentes y Caminos.¹⁴ Para la primera, el presupuesto trepó de un 2% en 1919-1923 en 1923 a 6% en 1924, continuando en ascenso hasta 1939. Para la segunda, el presupuesto ascendió de 2% en 1919-1923 a 7% en 1924, y también continuó en aumento hasta 1936, año en que fue reemplazada por la DPVBA.

El aumento en las partidas para ambas reparticiones puede relacionarse con el interés del gobierno de Cantilo por promover el desarrollo de determinadas áreas a través de la vialidad y expandir los servicios de aguas y cloacas a nuevos puntos de la provincia. A través de la construcción de caminos, la Dirección de Puentes y Caminos asumía la tarea de acercar las zonas de producción a las estaciones ferroviarias y a las localidades donde esta podía colocarse en el mercado (Blasi, 2007). El proyecto vial contemplaba el mejoramiento de caminos existentes y la construcción de nuevos, lo que aumentaba el número de trabajadores empleados en las cuadrillas. Con respecto a las obras sanitarias, hasta ese momento, la Dirección de Obras

¹² Para los años comprendidos entre 1920 y 1923 se ejecutó el presupuesto de 1919.

¹³ Nos referimos a la Dirección General de Obras Públicas (DGOP) que funcionó hasta 1926; la Oficina Química de la Provincia, que funcionó hasta 1927; la Dirección de Geodesia, Catastro y Mapas, transferida desde el Ministerio de Gobierno a la órbita del MOPBA; y la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, creada en 1918, pero constituida como Dirección independiente del Gabinete del MOPBA en 1923.

¹⁴ El incremento en el presupuesto fue tal que aunque el Telégrafo de la provincia (que insumía alrededor del 10% del presupuesto y contaba con aproximadamente 670 empleados) fue transferido al Ministerio de Gobierno en 1924, no gravitó en el número final.

Sanitarias era, en rigor, una Oficina con jurisdicción en asuntos locales de aguas corrientes y obras cloacales de La Plata. El gobierno preveía expandir los servicios sanitarios a través de la inversión de una fuerte inversión en títulos para abonar los trabajos que se llevarían cabo en localidades cuya población fuera mayor de 6000 habitantes. Bajo esta gestión se proyectaron y comenzaron trabajos en ciudades como Necochea, Miramar, Arrecifes, Coronel Dorrego, 9 de julio, Lincoln y Chivilcoy (Blasi, 2007: 77).

Al observar el gráfico N° 1 observamos que el presupuesto para el MOPBA desciende notablemente en 1937 (casi a la mitad). En realidad esta reducción se debió a un reacomodamiento burocrático y no a una menor asignación de fondos. De hecho, al igual que otros rubros de la administración, el MOPBA creció en gran medida por la expansión de un Estado que debía hacerse cargo de nuevas funciones y que operaba como base de apoyo del equipo gobernante para consolidar su poder (Béjar, 1997: 111). La reorganización administrativa fue asumida como parte de estas nuevas funciones, en consonancia con un discurso oficial que sostenía la necesidad de ordenar y “racionalizar” una burocracia considerada “caótica y vetusta.” Por ello, a partir de abril de 1937 la Dirección de Higiene, que desde 1918 funcionaba bajo la órbita del MOPBA, fue transferida al Ministerio de Gobierno.¹⁵ El traspaso de esta dirección (que en 1936 contaba con 1022 empleados y absorbía casi un 40% del total del presupuesto) impactó en la merma del presupuesto proyectado para el MOPBA y también gravitó en el número de personal de esta cartera. También contribuyó la disolución de la Dirección de Puentes

¹⁵ Las funciones de la Dirección de Higiene tenía a su cargo la realización de obras de carácter hospitalario, la aplicación de leyes y reglamentaciones relativas a salud pública, la administración de diversos establecimientos sanitarios, la elaboración de planes de lucha contra enfermedades, entre otras (Memoria del Ministerio de Gobierno, 1938, Tomo V, p. 43-53) Asimismo, tenía como función la administración de todas las instituciones médicas de la provincia (hospitales, maternidades, escuela de parteras, dispensarios de lactantes, asistencia pública, entre otras)(Presupuesto General para 1936, 1935, La Plata)

y Caminos, que fue reemplazada por la DPVBA. Desde 1936, la DPVBA contaba con ley de presupuesto propio (4366) que para el ejercicio de ese año había sido estipulado por \$8.605.000 y ampliado luego por ley (4453) en \$2.155.332.¹⁶

El crecimiento del presupuesto del MOPBA bajo el gobierno de Fresco, al igual que en las administraciones radicales, también puede relacionarse con la incorporación de nuevas dependencias (Dirección de Tráfico, Comisión de Aviación, Oficina de Urbanización y construcción de Casas Baratas y Dirección de Pavimentación) y la transferencia de organismos (Oficina de Tierras Públicas) que sumaron aproximadamente un 10% del presupuesto. Estas nuevas reparticiones fueron creadas con el fin de cubrir nuevas expectativas del gobierno (como parte de las tareas del “Estado regulador”), pero también para dar solución a un conjunto de problemas propios del período.

Gráfico N° 1. Gastos de la provincia de Buenos Aires, 1919-1939. Principales rubros en porcentajes

	Total	Ministerio de Gobierno	Ministerio de Hacienda	Deuda Pública	Ministerio de Obras Públicas	Dirección General de Escuelas
1919-1923	73235385,4	24	4	38	12	20
1924	107402533,6	27	6	25	17	24
1925	108445568,8	27	7	28	15	24
1926	89621779,78	22	5	39	11	21
1927	123750323,9	25	4	36	11	23
1928 -1930	123900882,9	25	5	37	9	22
1932	156276648,3	20	5	32	10	19
1933	129609869,4	19	4	33	11	21
1934	124682657,8	20	5	33	11	22
1935	129436671,6	19	4	35	10	21
1936	135573092,8	20	13	38	6	22
1937	117412124,8	34	16	46	5	30
1938	112507719	43	12	40	7	30
1939	110809248,4	40	8	44	6	29

¹⁶ El número de personal de la DPVBA era de 956 empleados para 1936, dividido en: DPVBA (896), Consejo de Vialidad (6) y personal de la Dirección de Geodesia, Catastro y Mapas afectado al DPVBA (54). También había personal de la Dirección de Hidráulica y Perforaciones afectado a la DPVBA, pero sus salarios estaban estipulados en el presupuesto del MOPBA.

¿Qué dependencias fueron las que más crecieron a lo largo del período?, ¿a qué factores se debió tal expansión?¹⁷ Como observamos en el cuadro N° 2, las reparticiones que tuvieron un crecimiento sostenido a lo largo del período fueron la Dirección de Obras Sanitarias y la de Puentes y Caminos. Ambas dependencias, que habían crecido durante el gobierno de Cantilo al calor de los intereses de sus políticas, ampliaron sus funciones en los años treinta.

La importancia adquirida por la Dirección de Puentes y Caminos bajo el gobierno de Martínez de Hoz puede ser entendida como expresión de la expansión y el desarrollo de la vialidad nacional (recordemos que en 1932 fue creada la Dirección Nacional de Vialidad y sancionada la Ley Nacional de Vialidad N° 11658 bajo el gobierno de presidente Agustín Justo, que encabezó una activa política caminera en todo el país) y de una legislación provincial que se adecuaba a estas transformaciones (como las sancionadas ley provincial de Vialidad (4117) y ley de Bonos de Pavimentación) (Memoria del MOPBA, 1932, p. 6-8).¹⁸ En términos concretos, la Dirección de Puentes y Caminos pasó a ser una repartición clave dentro del MOPBA, en tanto absorbía casi la mitad de su presupuesto. Parte de estos gastos eran cubiertos con el impuesto al camino y la sobretasa a la nafta determinadas por la ley provincial de Vialidad.

A partir de 1936, como parte de las políticas camineras se creó la DPVBA conforme a lo estipulado en la Ley Nacional de Vialidad que establecía como requisito para acogerse a la ayuda federal, la organización de direcciones provinciales de vialidad. En un contexto de mayor expansión y desarrollo de actividades turísticas, para las cuales el camino se tornaba

¹⁷ Nos referimos a las reparticiones que tenían forma de Direcciones. Quedan de lado en el análisis oficinas como la Administración de la Rambla Bristol, el Jardín Zoológico o la Intendencia del Pasaje Dardo Rocha, que pertenecían al ámbito de competencia del MOPBA.

¹⁸ La ley 4117 se acogía a los beneficios de la Ley Nacional de Vialidad (11658) y autorizaba al Poder Ejecutivo provincial a convenir con el gobierno nacional o la Dirección Nacional de Vialidad, el trazado de la red caminera a ejecutarse en la provincia (Registro Oficial, 1932)

fundamental, la DPVBA planificó la construcción de 2500 km de caminos pavimentados, que beneficiaron a ciudades turísticas como Mar del Plata, Necochea y Miramar, pero también facilitaron las comunicaciones entre localidades.¹⁹ De todos modos, Fresco parecía menos interesado que Cantilo en el uso de los caminos para el desarrollo de actividades vinculadas al agro, y esto da la pauta de prioridades diferentes en los modos de gestión: la obra caminera más emblemática de Fresco – y que fue presentada desde la propaganda y el discurso oficial como su mayor logro – fue la construcción de la ruta Dolores – Mar del Plata (Pastoriza, 2011: 113).

Con respecto a la Dirección de Obras Sanitarias, corresponde señalar que hay una correspondencia entre mayor presupuesto y expansión de la prestación de servicios. En efecto, a partir de 1932 se libraron al servicio público las obras de salubridad construidas en Mercedes, Necochea y Chacabuco, y con ellas ascendieron a nueve las localidades de la provincia que contaban con servicios sanitarios dependientes de esta repartición (Memoria del MOPBA, 1932, p.71), que habían comenzado a pensarse, proyectarse y ejecutarse bajo los gobiernos radicales, como señalamos con anterioridad.²⁰ Estas nuevas secciones requirieron de mayores recursos, sobre todo para el pago del personal incorporado a cada una de ellas (Ley de presupuesto para 1932, 1931, p. 215-227). El aumento demográfico de las poblaciones con servicios sanitarios a cargo de la provincia y la mayor urbanización de las mismas, como consecuencia de la ejecución de nuevas obras (pavimentación, edificación, entre otras) exigieron más estudios para la ampliación de dichos servicios, que comenzaron a realizarse bajo la gestión de Fresco (Memoria

¹⁹ La política de caminos pavimentados constituye una diferencia con la política vial de la nación, dado que esta última se inclinaba hacia la construcción de caminos de bajo costo dirigidos sobre todo al transporte de la actividad agropecuaria, dejando para el futuro la concreción de caminos pavimentados no ligados a estas actividades, como por ejemplo, los turísticos (Ballent, 2006: 118).

²⁰ La ciudad de La Plata y Chivilcoy tenían servicios de aguas corrientes y cloacas; en Saladillo, Rojas, Mitre, Necochea, Chacabuco y Carlos Casares solamente se prestaba el servicio de aguas corrientes. En tanto que en Bahía Blanca, en la que existían ambos servicios, Obras Sanitarias tenía a su cargo únicamente las cloacas, corriendo el agua corriente por cuenta de una empresa particular (Memoria del MOPBA, 1937, p. 564).

del MOPBA, 1937: 501). Las políticas de obras sanitarias pueden ser entendidas como políticas a largo plazo, lo que refuerzan nuestro argumento que sostiene que una misma obra o incluso plan pueda atravesar diversas gestiones indiferentemente del gobierno de turno.

Las demás direcciones también tuvieron crecimientos más sostenidos. La Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias creció en promedio un 10% entre 1936 y 1939.²¹ Cabe destacar que si bien Cantilo fue el promotor de esta dirección – como parte de un paquete de medidas en defensa de los productores agropecuarios y en salvaguarda de la fuente más importante de riqueza (Blasi, 2007: 49) – sus acciones todavía eran limitadas bajo su gobierno, aunque sí tuvo amplia publicidad de las exposiciones y concursos que organizaba, difundidas por su propia Oficina de Publicidad. Al observar las memorias de esta repartición entre 1924 y 1937, podemos inferir que no fue sino hasta 1937 que esta repartición cobró mayor importancia, en términos no sólo de presupuesto sino también de asignación y complejización de labores. Al programa inicial de la Dirección (que apuntaba, además de la organización de exposiciones, a la plantación de árboles y la enseñanza agrícola) se le sumaron las labores de fijación de dunas, censo forestal, creación de estaciones zootécnicas, construcción de parques, entre otras (Memoria del MOPBA, 1937, p. 179).²²

La Dirección de Geodesia y Catastro también tuvo mayor repercusión a partir de 1937, momento en el cual se intensificaron las tareas por las obras viales iniciadas en años anteriores: catastros especiales correspondientes a las leyes de vialidad de la provincia (4117), de Bonos de

²¹ Creada en 1918, la Dirección de Agricultura había funcionado hasta junio de 1923 como una sección dependiente del Gabinete del MOPBA. Bajo el gobierno de Cantilo “fue organizada asignándole la importancia que debe tener en un Estado eminentemente agrícola-ganadero, como es la provincia de Buenos Aires”.(Memoria del MOPBA, 1924, p. 811). Bajo su órbita de competencia se encontraban las chacras experimentales, los viveros y las Escuelas agrícolas de la provincia.

²² Otro indicador del crecimiento moderado de esta repartición lo constituye el movimiento de sus expedientes: en 1924 el número llegó a 1637, mientras que en 1937 ascendió a 2312 (Memoria del MOPBA, 1924, p. 811 y Memoria del MOPBA, 1937, p. 179).

Pavimentación (4125), y la medición de las zonas afectadas por las mismas (Memoria del MOPBA, 1937, p. 7-42). Una situación similar ocurrió con la Dirección de Arquitectura, que a partir del gobierno de Fresco cobró más impulso en la proyección de edificios públicos y obras de equipamiento urbano.

Gráfico N° 2. Crecimiento de las principales reparticiones del MOPBA. Gastos (%) y personal

Año	Puentes y Caminos		Obras Sanitarias		Agricultura		Geodesia y Catastro		Arquitectura y FFCC		Hidráulica		Higiene	
	Gasto	Personal	Gasto	Personal	Gasto	Personal	Gasto	Personal	Gasto	Personal	Gasto	Personal	Gasto	Personal
1924	7	173	6	251	2	72	1	53	1	67	1	27	12	932
1925	6	170	6	158	3	72	1	53	1	66	1	26	13	931
1926	9	335	6	312	3	76	2	90	1	72	2	45	14	935
1927	15	380	11	310	4	53	2	88	2	72	2	49	17	935
1928-1930	15	380	11	310	4	53	2	88	2	72	2	49	17	935
1932	47	421	11	342	3	59	3	91	2	80	3	36	20	935
1933	49	369	11	350	3	50	4	94	1	35	3	36	21	924
1934-1935	50	369	12	351	3	48	4	172	1	35	3	36	21	943
1936			20	351	5	48	6	137	1	31	14	93	40	1022
1937			36	380	11	75	10	147	5	60	7	38		
1938			33	467	16	150	11	167	4	72	7	44		
1939			21	467	13	152	9	167	4	72	4	44		

Fuente: Presupuestos oficiales

Corresponde señalar la relación entre aumento del personal de la administración en general y el MOPBA en particular y las prácticas políticas. Hora (2013: 71) señala que durante los años veinte, el gasto público formó parte del proceso de construcción de una administración pública más “eficiente y calificada” que, en paralelo, adquiriría ámbitos de competencia más amplios. El fuerte incremento salarial que se registraba desde principios de los años veinte estaba relacionado íntimamente con las nuevas condiciones políticas que la democratización (1912) había inaugurado y daba impulso a los gobiernos radicales a expandir, a través del aumento del salario y del personal, su base política. A esta afirmación se suma que, como subraya Persello (2000: 126) en el plano de la administración pública, uno de los aspectos más destacados los estudiosos de los gobiernos radicales es la injerencia de la “política” en la administración, y el

hecho de que en los espacios provinciales “cada vez que un gobierno radical sucede a otro del mismo signo pero de distinto “color” los primeros conflictos se producen por los nombramientos administrativos y es práctica corriente que el gobernador, al asumir, declare al personal en comisión para producir luego los reemplazos deseados.” Esto ocurrió, por ejemplo, cuando Crotto asumió la gobernación. En efecto, inmediatamente dejó cesante al personal nombrado por la intervención federal de Cantilo y provocó un quiebre en su relación con Yrigoyen que perjudicó sustancialmente su gestión (Barba, 2010: 48)

El MOPBA empleaba grandes cuadrillas de trabajadores y tenía una historia de trabajo sostenido en criterios partidistas, ya que habían sido empleadas reiteradamente como base para el reclutamiento de clientelas electorales. Aunque, desde 1912 “la gravitación de esas redes se redujo, a la vez que crecía la relevancia política de la inversión pública como un instrumento capaz de suscitar un consenso favorable a los gobernantes. Y en un régimen de sufragio más amplio, las prioridades se alteraron a favor de emprendimientos de alto impacto electoral y en desmedro de trabajos de infraestructura de lenta maduración” (Hora, 2013: 71).

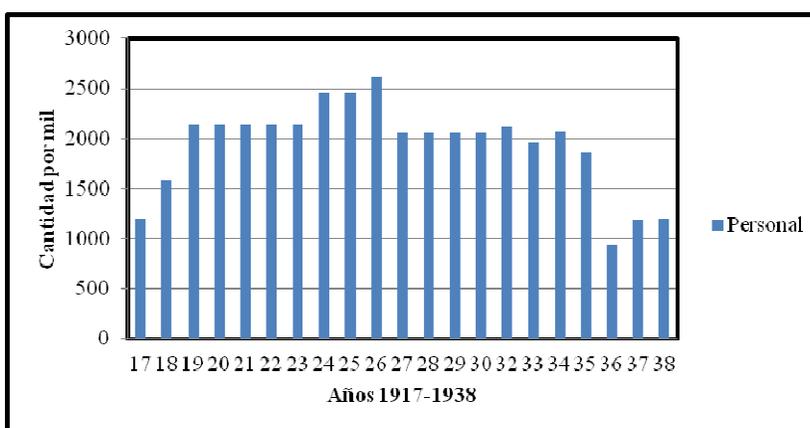
Durante el gobierno de Cantilo se produjo un fuerte aumento del personal que trabajaba para la provincia, muchos de los cuales eran profesionales que se habían ido incorporando a los departamentos técnicos, obreros y trabajadores calificados que se empleaban tanto en los ministerios como en las empresas estatales de la provincia (Regalsky y Da Orden, 2013: 278). A través de esta estrategia Cantilo se aseguraba el apoyo de los empleados públicos. En un intento por achicar al aparato estatal, el gobierno de Vergara suprimió partidas, personal y reparticiones del MOPBA (como la DGOP y la Oficina Química) e incluso fusionó reparticiones que habían sido separadas por el gobierno de Cantilo (Arquitectura volvió a ser Arquitectura, FFCC, Máquinas y Electricidad, lo que “ahorraba” el sueldo de un director) (Ley de Presupuesto de

1926). A pesar de sus intenciones, los ajustes de Vergara fueron moderados, dado que no podía arriesgarse a debilitar su respaldo político (Walter, 1987: 102)

Durante el gobierno de Fresco, la creación de reparticiones y las nuevas funciones que las existentes adoptaron requirieron de la incorporación de más personal, aunque en el gráfico N° 3 observamos un brusco descenso por la ya mencionada transferencia de la Dirección de Higiene. En efecto, el MOPBA contaba en 1936 con 1854 empleados y, al año siguiente, este número descendió a 936. Sin embargo, al igual que en los gobiernos radicales, la administración de Fresco también fue acusada de construir clientelas políticas a través del crecimiento desmedido y arbitrario del personal (Béjar, 1997: 111).

En síntesis, no descartamos que el aumento de personal a lo largo de todo el período haya provocado una “hipertrofia burocrática” o que formara parte de estrategias para construir o ampliar el electorado. Sin embargo, la expansión del aparato estatal y la programación de obras públicas necesariamente implicaba la inclusión de nuevos empleados administrativos, técnicos y obreros.

Gráfico N°3. Personal del MOPBA entre 1917-1938



Fuente: Leyes de presupuesto

Consideraciones finales

Como señala Gené (2012: 72), un ministerio constituye un espacio de tensión entre la inercia de la administración pública y el carácter imprevisto de la coyuntura política; entre la estabilidad de sus estructuras institucionales y la impronta de quienes las hacen existir. La complejidad del MOPBA reside en que a pesar de ser un organismo fundamentalmente técnico, como hemos observado la política y sus actores tuvieron una incidencia decisiva en la formulación de sus políticas públicas, la conformación de su personal, la preeminencia de determinadas reparticiones sobre otras y la creación de nuevas dependencias. La política también ha sido importante en la valoración del MOPBA como herramienta político-partidaria, lo que le restaba legitimidad frente al conjunto de la sociedad. De este modo, en diversos sentidos la tensión entre la esfera técnica y la esfera política resulta una característica del MOPBA a lo largo de todo el período de estudio.

Por otro lado, hemos observado que las políticas adoptadas, muchas veces amparadas en los intereses de los gobiernos de turno o en las ideas y concepciones de los distintos equipos políticos, no necesariamente se restringían a ellos, sino que tenían continuidad en gestiones precedentes.

Al tratarse de una primera aproximación al objeto de estudio, resta profundizar en los temas expuestos, como así también, observar otros problemas: la conformación de los cuerpos técnicos; los cambios en los modos de actuación estatal; la valoración de la obra pública en su dimensión no sólo económica, política o estatal, sino también en términos de representación; la producción material del organismo, entre otras.

Bibliografía

- Ballent, Anahí (2006), ;“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”*, Tercera Serie, Nro. 27, 1º semestre, págs. 107 - 137.
- Ballent, Anahí (2008), “El rol del Ministerio de Obras Públicas de la Nación en la construcción del territorio nacional.”
- Barba, Fernando (2010), José Camilo Crotto. Un gobierno en medio de la borrasca, La Plata, Instituto Cultural de la Provincia.
- Béjar, M. Dolores (1997), “El gobierno de Manuel Fresco. Entre la justicia social y el fraude patriótico” en *Cuadernos del CISH*, Año 2, Nro. 2-3, págs. 79 -124.
- Béjar, M. Dolores (2005), *El régimen fraudulento. La política en la provincia de Buenos Aires, 1930-1943*, Buenos Aires, Siglo XXI.
- Blasi, Hebe (2005), José Luis Cantilo. Interventor y gobernador, La Plata, Instituto Cultural de la Provincia.
- Camou, Antonio (1997), “Los consejeros del príncipe. Saber técnico y política en los procesos de reforma económica en América Latina” en *Nueva Sociedad*, N° 152, noviembre-diciembre, págs. 54-67.
- Degregori, Daniel (1996), “El gasto público en la provincia de Buenos Aires, 1914-1940”, en *Faces*, Universidad Nacional de Mar del Plata, págs. 27-47.
- Gandolfi, Fernando & Gentile, Eduardo (2013), “Ciudades bonaerenses. Un palimpsesto en la Pampa”, en Palacio, J. M., *Historia de la Provincia de Buenos Aires. De la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo (1880-1943)*, Tomo IV, Buenos Aires, Edhasa.
- Gené, Mariana (2012), “Prácticas, destrezas y códigos del trabajo político en democracia. Una aproximación desde el Ministerio del Interior en Argentina”, en *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, UNAM, Año LVII, n° 215, mayo-julio, págs. 71-96.

- Halperín Donghi, Tulio (1997), “El populismo de Manuel Fresco a la luz de su impacto electoral” en Cantón, D. y Jorrat, R. (comps.), *La investigación social hoy*, Buenos Aires, Instituto de Investigaciones Gino Germani.
- Hora, Roy (2013), “La política bonaerense: del orden oligárquico al imperio del fraude”, en Palacio, J. M., *Historia de la Provincia de Buenos Aires. De la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo (1880-1943)*, Tomo IV, Buenos Aires, Edhasa.
- Lagroye, Jacques (1993), *Sociología política*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.
- Lowi, Theodore (1964), *American Business, Public Policy, Case-Studies, and Political Theory*, USA.
- Míguez, Eduardo (2013), “La provincia de Buenos Aires entre 1880 y 1943”, en Palacio, J. M., *Historia de la Provincia de Buenos Aires. De la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo (1880-1943)*, Tomo IV, Buenos Aires, Edhasa.
- Oszlak, Oscar([1984] 2011), *La formación del Estado argentino. Orden, progreso y organización nacional*, Buenos Aires, Ariel.
- Pastoriza, Elisa (2011), *La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina*, Buenos Aires, Edhasa.
- Persello, Ana V. (2001), “Administración y política en los gobiernos radicales, 1916-1930”, en *Sociohistórica*, N° 8, págs. 121-152.
- Regalsky, Andrés y Da Orden, Virginia (2013), “Banca y finanzas públicas”, en Palacio, J. M., *Historia de la Provincia de Buenos Aires. De la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo (1880-1943)*, Tomo IV, Buenos Aires, Edhasa.
- Reitano, Emir (2005), *Manuel Fresco, entre la renovación y el fraude*, La Plata, Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires.
- Walter, Richard (1987), *La provincia de Buenos Aires en la política argentina (1912-1943)*, Buenos Aires, Emecé.

