

3803

Historia y Sociedad

ISSN: 0121-8417

ISSN: 2357-4720

Facultad de Ciencias Humanas y Económicas de la
Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín

Salomón, Alejandra

La irrupción del tractor en los caminos de la pampa bonaerense a finales de
la década de 1950 y principios de la de 1960: significados, usos y conflictos*

Historia y Sociedad, núm. 40, 2021, Enero-Junio, pp. 89-115

Facultad de Ciencias Humanas y Económicas de la Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín

DOI: <https://doi.org/10.7440/res64.2018.03>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=380370313005>

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

redalyc.org
UAEM

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

La irrupción del tractor en los caminos de la pampa bonaerense a finales de la década de 1950 y principios de la de 1960: significados, usos y conflictos*

Alejandra Salomón**

DOI: <http://dx.doi.org/10.15446/hys.n40.86757>

Resumen | Dentro de los recientes estudios rurales la movilidad ha cobrado creciente interés académico, pero su historia mantiene enormes vacíos, a pesar de encontrarse atravesada por significados, experiencias y conflictos que trascienden el tiempo presente. Frente a tal situación, la propuesta del artículo consiste en examinar las implicancias socio-políticas de la irrupción del tractor en la pampa bonaerense (Buenos Aires, Argentina) a finales de la década de 1950 y principios de la de 1960, en un análisis que considera a esta máquina menos como elemento de trabajo y más como medio de transporte. En particular, se estudiarán, por un lado, sus valores ambivalentes –progreso versus destrucción– y su utilización como vehículo no convencional de desplazamiento de personas y productos; y, por otro lado, se tratará la acción estatal –punitiva y educativa– con respecto al deterioro de caminos rurales que tales prácticas de movilidad generaron. Por medio de un corpus diverso de fuentes textuales y visuales se demostrará que la mecanización ocurrida en el agro bonaerense trascendió el ámbito meramente productivo y desencadenó perjuicios viales y desafíos al ordenamiento normativo de tránsito.

Palabras clave | movilidad rural; transportes; tractor; caminos; provincia de Buenos Aires.

* **Recibido:** 29 de abril de 2020 / **Aprobado:** 10 de septiembre de 2020 / **Modificado:** 15 de octubre de 2020. Artículo de investigación resultado del proyecto “Políticas públicas, infraestructura y condiciones de vida en ámbitos rurales de la provincia de Buenos Aires (1940 y 1980)”, el cual es financiado por el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y por el Centro de Estudios de la Argentina Rural (CEAR) de la Universidad Nacional de Quilmes (Buenos Aires, Argentina).

** Doctora en Ciencias Sociales y Humanas por la Universidad Nacional de Quilmes (Buenos Aires, Argentina). Investigadora adjunta del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) (Buenos Aires, Argentina) y profesora e investigadora del Centro de Estudios de la Argentina Rural (CEAR) de la Universidad Nacional de Quilmes (Buenos Aires, Argentina)  <https://orcid.org/0000-0002-3533-5391>  asalomon@unq.edu.ar



Cómo citar / How to Cite Item: Salomón, Alejandra. “La irrupción del tractor en los caminos de la pampa bonaerense a finales de la década de 1950 y principios de la de 1960: significados, usos y conflictos”. *Historia y Sociedad*, no. 40 (2021): 89-115. <http://dx.doi.org/10.15446/hys.n40.86757>



The Irruption of the Tractor on the Roads of the Buenos Aires Pampas in the Late Fifties and Early Sixties: Meanings, Uses and Conflicts

Abstract | Within recent rural studies, mobility has gained increasing academic interest, but its history maintains enormous gaps, despite being crossed by meanings, experiences and conflicts that go beyond the present time. Faced with such a void, the aim of the article is to examine the socio-political implications of the diffusion of the tractor in the Buenos Aires Pampa region in the late fifties and early sixties, considering it less as a work item and more as an instrument of transportation. Specifically, it will explore, firstly, its ambivalent values –progress in contrast to destruction– and its use as an unconventional vehicle for the transportation of people and products. Secondly, it will research the state action –punitive and educational– against the deterioration of rural roads that such mobility practices generated. By means of a diverse corpus of primary textual and visual sources, it will be shown that the mechanization that occurred in the agricultural area of Buenos Aires transcended the merely productive sphere, motivating road damage and challenging the regulatory ordering of traffic.

Keywords | rural mobility; transportation; tractor; roads; Buenos Aires province.

O advento do trator nos caminhos da pampa bonaerense no final dos anos 1950 e início dos anos de 1960: significados, usos e conflitos

Resumo | Dentro dos recentes estudos rurais, a mobilidade tem tido um crescente interesse acadêmico, mas a história sobre a mesma mantém enormes vazios, apesar de se encontrar atravessada por significados, experiências e conflitos que transcendem o tempo presente. Frente a tal ausência, a proposta do artigo consiste em examinar as implicações sócio-políticas do advento do trator na pampa bonaerense, no final dos anos cinquenta e início dos anos sessenta, o considerando menos como elemento de trabalho e mais como um meio de transporte. Em particular, se discutirá, por um lado, os seus valores ambíguos –progresso versus destruição– e a sua utilização como veículo não convencional de transporte de pessoas e produtos. E por outro lado, será discutida a ação estatal – punitiva e educativa – frente à deterioração dos caminhos rurais que tais práticas de mobilidade geraram. Por meio de um conjunto diversificado de fontes primárias textuais e visuais se demonstrará que a mecanização ocorrida no agro bonaerense transcendeu o âmbito meramente produtivo, motivando inconvenientes viários e desafiando o ordenamento normativo do trânsito.

Palavras-chave | mobilidade rural; transporte; trator; caminhos; província de Buenos Aires.

Introducción

Producto de la globalización, el recrudecimiento del despoblamiento rural, los nuevos patrones de ocio y turismo, los movimientos migratorios y la modernización de los medios de transporte y comunicaciones, entre otros fenómenos, la movilidad rural se ha constituido en un problema singular del siglo XXI. Intrínsecamente conformada por dimensiones sociales, culturales, políticas, económicas, tecnológicas y territoriales, dicha movilidad se ha convertido en un factor explicativo del desarrollo rural, la pobreza, la desigualdad y la sostenibilidad y en un disparador de nuevos interrogantes científicos.

Con independencia de los matices conceptuales y bajo el impulso de un nuevo paradigma, los académicos suelen entender las movilidades como el desplazamiento territorial –real o potencial– de personas, objetos, ideas e información, el cual está mediado por normas, conocimientos, representaciones e infraestructuras¹. Siguiendo a Tim Cresswell se puede agregar que las movilidades son prácticas sociales con sentido, por ende, experiencias situadas en un tiempo y un espacio que expresan y producen relaciones sociales y de poder –de clase, género y etnia, por ejemplo². Guiadas por el llamado “giro de la movilidad”, las ciencias sociales resaltan la relevancia del transporte como expresión y reproducción de lo social. En general, lo definen como el componente material de la movilidad –ligado a los medios técnicos de desplazamiento– sin subsumir en él su dimensión cultural o subjetiva³.

Para los estudios rurales, la movilidad posee al menos dos cualidades relevantes. Primero, permite incorporar dimensiones espaciales a objetos de estudio que no suelen ser tan sensibles al impacto de la espacialidad en prácticas sociales rurales. Por ejemplo, la sociabilidad, la educación y la asistencia sanitaria se encuentran atravesadas por la accesibilidad física a estos servicios o actividades. En segundo término, al centrarse en las prácticas cotidianas de los habitantes, el enfoque de la movilidad entiende que la vida rural trasciende el ámbito productivo-reproductivo, al existir –gracias a los desplazamientos– complejas tramas sociales que lo sustentan. Indagar este, casi inexplorado, aspecto de la historiografía rural y del transporte busca poner en discusión la idea de que los espacios rurales se caracterizan exclusivamente por el aislamiento y la inmovilidad.

1. Paola Jirón y Walter Imilán, “Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea”, *Quid* 16, no. 10 (2018): 17-36, <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/2899>; Mimi Sheller y John Urry, “The New Mobilities Paradigm”, *Environment and Planning A: Economy and Space* 38, no. 2 (2006): 207-226, <https://doi.org/10.1068/a37268>; John Urry, *Mobilities* (Cambridge: Polity Press, 2007), 207-226.

2. Tim Cresswell, “Towards a Politics of Mobility”, *Environment and Planning D: Society and Space* 28, no. 1 (2010): 17-31, <https://doi.org/10.1068/d11407>

3. Colin Divall y George Revill, “Cultures of Transport: Representation, Practice and Technology”, *The Journal of Transport History* 26, no. 1 (2005): 99-111, <https://doi.org/10.7227/TJTH.26.1.6>; Andrea Gutiérrez, “¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte”, *Bitácora Urbano Territorial* 21, no. 2 (2012): 61-74, <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/29076>

De todos modos, no debe reemplazarse un énfasis excesivo en la estabilidad por la sobreestimación de la movilidad. Más bien, conviene reunir una apreciación equilibrada de ambos y su constitución mutua en la vida social⁴.

Si bien dentro de los recientes estudios rurales la movilidad ha cobrado creciente interés académico, su historia mantiene enormes vacíos, teniendo en cuenta que se encuentra atravesada por sujetos, significados, experiencias y conflictos que trascienden el tiempo presente. Cuando Marc Augé se pronuncia “por una antropología de la movilidad” afirma que “concebir la movilidad en el espacio, pero ser incapaz de concebirla en el tiempo es, finalmente, la característica que define al pensamiento contemporáneo, atrapado en una aceleración que lo sorprende y lo paraliza”⁵. La apuesta consiste entonces en historizar la movilidad rural ya que como fenómeno social obedece a una construcción temporal, diversa y en transformación que es necesario develar⁶. De un modo muy sugerente, Cresswell se refiere a las constelaciones de movilidades como formaciones de movimiento histórica y geográficamente determinadas⁷.

En los territorios rurales la movilidad está atravesada por conflictos, aunque por lo general son minimizados o ignorados desde las visiones urbano-céntricas. Uno de ellos se refiere a los inconvenientes que genera el déficit o deterioro de los caminos de tierra, ya que estos afectan las posibilidades del movimiento de personas o de mercaderías; una situación especialmente visible en jornadas de lluvia en las que se producen anegamientos. Es en estas ocasiones cuando se evidencian los modos divergentes en que usuarios y poderes públicos conciben y disputan el control del espacio público y la circulación, aún más en contextos en que la modernización de los transportes desafía la normativa vigente sobre el tránsito. Ante la intransitabilidad de los caminos, la búsqueda de responsabilidades, la fijación de prioridades de desplazamiento y las propuestas de solución expresan la puesta en juego de intereses y valoraciones particulares.

Con la finalidad de abrir nuevas posibilidades de análisis que enriquezcan el campo de estudio del transporte rural –entendido como una de las dimensiones de la movilidad– se visibilizará un vehículo no convencional en la pampa bonaerense (Buenos Aires, Argentina)⁸ que se usó a finales de la década de 1950 y principios de la de 1960: el tractor. Se trata

4. Michel Bell y Giorgio Osti, “Mobilities and Ruralities: An Introduction”, *Sociología Ruralis* 50, no. 3 (2010): 199-204, <https://doi.org/10.1111/j.1467-9523.2010.00518.x>

5. Marc Augé, *Por una antropología de la movilidad* (Barcelona: Gedisa, 2007), 89.

6. Pocos investigadores han adoptado una mirada sobre las formas de movilidad del pasado y sus aportes se refieren al ámbito urbano. Por ejemplo, Dhan Zunino Singh, “Where Are We Going? A Discussion of Mobility History in Latin America”, *Mobility in History* 6, no. 1 (2015): 54-62, <https://doi.org/10.3167/mih.2015.060106>; Melina Piglia, *Autos, rutas y turismo: el Automóvil Club Argentino y el Estado* (Buenos Aires: Siglo XXI, 2014).

7. Cresswell, “Towards a Politics”, 17-31.

8. La pampa bonaerense se refiere a los espacios rurales de la provincia de Buenos Aires, los cuales forman parte de la región pampeana. Se trata de una zona/núcleo de la producción agropecuaria nacional que, desde mediados del siglo XIX, ha ocupado un lugar cardinal dentro del imaginario político, social y cultural.

en este caso de recuperar lo subsumido o no considerado por las narrativas rurales, para revelar su funcionalidad en los desplazamientos. Pese a que este artefacto no tuvo un lugar destacado en los relatos, su utilización suscitó tensiones en torno al uso de los caminos rurales y la reglamentación del tránsito en el arco temporal mencionado. Posteriormente, la confluencia de una serie de fenómenos –entre ellos, el incremento de la pavimentación, el acceso a vehículos automotores o motocicletas y la extensión (limitada) del transporte público– habrían motivado la atenuación de tales conflictos. La identificación de estos indicios invita a indagar por el carácter situado –contextual– del transporte en entornos rurales. Como plantea Gijs Mom, los historiadores deberíamos desarrollar la sensibilidad para historias subversivas y ocultas de lo no hegemónico de la movilidad⁹.

La incorporación de la maquinaria agrícola a las actividades rurales pampeanas de mediados del siglo XX ha sido extensamente abordada por la historiografía, la cual resalta el hecho de que la tractorización inyectó una nueva energía al sector y revirtió el proceso de estancamiento productivo¹⁰. Otros estudios, en cambio, se han interesado por la industria de tractores y su vinculación con la política estatal¹¹. Aquí se propone repensar la tractorización con los lentes del paradigma de la movilidad y demostrar que la mecanización ocurrida en el agro bonaerense trascendió el ámbito meramente productivo, afectando el transporte y la vialidad y desafiando el ordenamiento normativo de tránsito. Además, aunque el tractor no fue el vehículo más utilizado, expresó y produjo discursos y prácticas significativas que representaron el modo en que la modernidad atravesó la vida rural de entonces. Desde esta doble perspectiva –material y simbólica– y con el foco puesto en la relación tractor/caminos, el movimiento se transforma en el eje organizador de las preguntas, exploraciones e interpretaciones de este trabajo.

Como aproximación analítica, se optará por la investigación documental, la cual constituye para la historia una útil estrategia metodológica para recolectar y examinar datos de diversos reservorios con el fin de reconstruir conceptualmente una realidad determinada. Se recurrirá a un corpus diverso de fuentes primarias textuales y visuales, fundamentalmente, publicaciones

9. Gijs Mom, "The Crisis of Transport History: A Critique, and a Vista", *Mobility in History* 6, no. 1 (2015): 7-19, <https://doi.org/10.3167/mih.2015.060102>

10. Osvaldo Barsky y Jorge Gelman, *Historia del agro argentino. Desde la Conquista hasta comienzos del siglo XXI* (Buenos Aires: Sudamericana, 2009); Floreal Forni y María-Isabel Tort, "La tecnología y el empleo en un nuevo enfoque del desarrollo agropecuario. El caso argentino", *Desarrollo Económico* 19, no.76 (1980): 499-538; Edith Obschatko y Martín Piñeiro, *Agricultura pampeana: cambio tecnológico y sector privado* (Buenos Aires: Centro de Investigaciones Sociales sobre el Estado y la Administración, 1986); José Pizarro, "La evolución de la producción agropecuaria pampeana en la segunda mitad del siglo XX", *Revista Interdisciplinaria de Estudios Agrarios* 18, no. 1 (2003): 63-125, http://bibliotecadigital-old.econ.uba.ar/?c=riea&a=d&d=riea_v18_n1_03

11. Damián Bil, "Desarrollo y límites de la producción argentina de tractores (1955-1978). Su situación en el marco de la competencia internacional", *Mundo Agrario* 15, no. 28 (2014), <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4714712>; Mario Raccanello y Marcelo Rougier, "La mecanización agrícola en la crisis de balance de pagos del peronismo. La apuesta trunca de IAME y su tractor Pampa", *Estudios Rurales* 2, no.3 (2012): 40-74.

periódicas, legislación, estadísticas, archivo fotográfico y actas de congresos viales. Cabe anticipar que en este punto se da una brecha entre las ideas del nuevo paradigma en movilidad rural y su tratamiento metodológico, que se manifiesta en las limitaciones con las fuentes trabajadas. De allí que esta investigación, de carácter preliminar, procura visibilizar formas de movilidad rural del pasado y reconocer la trayectoria contradictoria de la modernidad cinética en espacios rurales, con la presencia de vehículos motorizados que atravesaban caminos de tierra. Más que conclusiones taxativas, en muchos casos se presentarán interrogantes y conjeturas que, a futuro y con metodologías complementarias de investigación –como la historia oral y el microanálisis, por ejemplo– podrán ser corroboradas.

Para la contextualización del análisis se reseñará la difusión del tractor como parte de las transformaciones socio-económicas que experimentaron las zonas rurales de la provincia de Buenos Aires a mediados del siglo XX. A continuación, se hará énfasis en la ambivalencia de valores y su uso como medio de transporte a finales de la década de 1950 y principios de la de 1960. Por último, se reconstruirá la acción estatal –punitiva y educativa– que surgió frente a los perjuicios viales y a las tensiones con la reglamentación de tránsito vigente. Como se demostrará, la utilización de tal maquinaria en caminos como medio de locomoción de personas y mercancías despertó conflictos que generaron distintas respuestas de las autoridades –municipales y provinciales– y dieron lugar a normativas específicas.

El tractor: corazón de la agricultura mecanizada

“El tractor: corazón de la agricultura mecanizada”, así titulaba *La Chacra* en 1962 una de sus notas, para captar con sensibilidad una realidad que por entonces no pasó inadvertida¹². El ingreso de tal artefacto tecnológico al país ocurrió en los años de 1920, aunque fue entre fines de la década de 1950 y comienzos de la siguiente cuando su presencia se diseminó. Como es sabido, el tractor permitía arar mayor superficie en menor tiempo, por lo cual reducía costos, ganaba nuevas tierras aptas para la siembra y obtenía mayores rendimientos. Hasta la Segunda Guerra Mundial, el mercado interno se proveía de importaciones principalmente norteamericanas. Tras el inicio de la contienda bélica, el comercio de maquinaria agrícola se retrajo, a causa del estancamiento de la agricultura y del boicot de Estados Unidos.

La situación cambió en la posguerra, cuando el proceso de modernización adquirió mayor dinamismo y comenzó a revertirse la caída de la producción agraria. Nuevas inversiones y un significativo progreso técnico incrementaron la productividad y los rendimientos, en tanto que una renovada demanda internacional, mejores precios

.....
12. *La Chacra*, no. 378 (1962), 18.

y medidas favorables hacia el sector –devaluación, beneficios impositivos, créditos subsidiados, derogación del congelamiento de los arrendamientos– fueron alicientes en este nuevo escenario. La modernización involucró nuevas formas de organizar la producción y supuso una masiva difusión de implementos agrícolas –pesticidas, herbicidas, insecticidas, fertilizantes, semillas genéticamente mejoradas– y maquinarias –entre ellas, se destacan la cosechadora mecánica y el tractor–. El cambio tecnológico –incentivado por el Estado y por la necesidad de resolver el problema de escasez de mano de obra– es clave para explicar el proceso, a tal punto que algunos autores se refieren a ese momento como una “revolución”¹³.

En este contexto se ubica la tractorización, cuya demanda fue atendida casi en su totalidad por producción local a cargo de empresas instaladas en el país, como Fiat, Deutz, J. Deere, Fahr y Hanomag, que contaron con el impulso de medidas de protección –aranceles, tipo de cambio, subsidios, exenciones impositivas y otras formas de transferencia–¹⁴. En este proceso cabe mencionar otra modalidad de acción estatal en la materia: la fabricación. En efecto, luego de la crisis del sector externo entre 1949 y 1952 y con el fin de paliar la falta de equipos para el agro, en 1952 el Gobierno de Juan Domingo Perón creó la empresa estatal Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAAME) que, entre otras tareas, se propuso la fabricación de tractores. Como explican Mario Raccanello y Marcelo Rougier, se buscaba ofrecer al productor un tractor simple, económico, fácil de mantener y que cumpliera con las prestaciones básicas¹⁵. Así nació el “Pampa”, considerado el primero de elaboración nacional, aunque en realidad constituía una réplica de inspiración alemana que nunca logró alcanzar gran escala. Si bien en 1954 la Fábrica de Tractores pasó a manos de FIAT y el “Pampa” retuvo un lugar marginal en el mercado, la labor estatal contribuyó a la radicación de empresas extranjeras, lo que hacia finales de la década de 1950 posibilitó el autoabastecimiento del rubro.

En cuanto a las implicaciones económicas más destacadas, la introducción de maquinaria moderna –como fue el caso del tractor– no solo aumentó fuertemente las utilidades sino que fomentó asimismo modificaciones en la estructura de las explotaciones agropecuarias. El resultado fue la desconcentración, es decir, la fragmentación de grandes propiedades y la desaparición de las pequeñas, con un crecimiento de los estratos medios de 2000 a 5000 ha¹⁶. Como los nuevos patrones productivos exigían la utilización de maquinarias cada vez más complejas y onerosas, la escasa magnitud de muchas explotaciones les impidió encarar inversiones de envergadura. Por otra parte, se difundió la figura del contratista,

13. Adolfo Coscia, *La segunda revolución agrícola de la revolución pampeana* (Buenos Aires: Cadia, 1983); Alfredo Pucciarelli, “Cambios en la estructura agraria de la pampa bonaerense (1960-1988)”, *Ciclos* 3, no. 5 (1993): 69-91.

14. Bil, “Desarrollo y límites de la producción”, 1-37.

15. Raccanello y Rougier, “La mecanización agrícola”, 40-74.

16. Barsky y Gelman, *Historia del agro argentino*, 376-377.

empresario dotado de un amplio parque de maquinarias que prestaba el servicio de operaciones mecanizadas a los productores. Cabe agregar que el nuevo esquema de trabajo supuso también un cierto grado de especialización entre el personal de las explotaciones mayores, las cuales disponían de un tractorista y de una persona que se hacía cargo del mantenimiento y las reparaciones menores de las máquinas.

La modernización del agro bonaerense trajo aparejada una importante mutación en la vida rural y en las relaciones con el espacio¹⁷. Por un lado, la tecnificación agropecuaria ocasionó un marcado descenso en las necesidades de mano de obra, la cual fue absorbida principalmente por la demanda de trabajo generada por las industrias urbanas. Este fenómeno abarcó tanto a productores agrícolas, especialmente a sus hijos, como a asalariados rurales. Por otro lado, muchos productores reemplazaron paulatinamente las labores físicas por las gerenciales, delineando un nuevo perfil que se definía como profesional y descalificaba el modo de vida rural. La mayor capitalización y la difusión de nuevas pautas de consumo que los asemejaban a los sectores medios urbanos, en combinación con la desvalorización de los productos elaborados por la propia familia o comunidad, los involucró cada vez más en el mercado. A su vez, el deseo de bienes de consumo masivo así como de participar en actividades culturales o de esparcimiento, el visitar al médico, al abastecimiento de insumos o la reparación de maquinarias más complejas incrementaron la frecuencia de los viajes a las ciudades –de una o dos veces al mes a dos o tres veces por semana–; e incluso motivaron el abandono de la explotación como residencia permanente¹⁸. Así, los pequeños pueblos dejaron de ser centros de la vida social agraria y las ciudades-cabecera de los distritos ocuparon su lugar como espacios de sociabilidad.

Este fue el contexto en que se diseminó el uso del tractor en la pampa bonaerense. Dado que su cantidad respondía, inicial y fundamentalmente a la producción agrícola, creemos conveniente evaluar la cantidad de artefactos en términos de cantidad de explotaciones. Los datos censales indican un significativo salto en la década de 1950. En el caso de la provincia de Buenos Aires, se pasó de un tractor cada 14.4 explotaciones en 1937 a uno cada 11.6 en 1947, 2.9 en 1960 y 1.06 en 1988¹⁹. Una valiosa investigación sobre las familias de los sectores medios de la región pampeana realizada por extensionistas del

17. Christophe Albaladejo, “Dinámica de la inserción territorial de la agricultura pampeana y emergencia del agribusiness”, en *El agro como negocio: Producción, Sociedad y Territorios en la Globalización*, comps. Carla Gras y Valeria Hernández (Buenos Aires: Biblos, 2017), <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01585737/document>

18. Javier Balsa, *El desvanecimiento del mundo chacarero. Transformaciones sociales en la agricultura bonaerense, 1937-1988* (Bernal: Universidad Nacional de Quilmes, 2006).

19. República Argentina, Ministerio de Agricultura, *Censo Nacional Agropecuario, 1937*; República Argentina, Dirección Nacional de Investigaciones, Estadísticas y Censos, *Cuarto Censo General de la Nación, 1947*; República Argentina, Dirección Nacional de Estadísticas y Censos, *Censo Nacional Agropecuario, 1960*; República Argentina, Dirección Nacional de Estadísticas y Censos, *Censo Nacional Agropecuario, 1988*.

Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA) puso de manifiesto que la adopción del tractor en el universo estudiado llegaba a un 64 % de las explotaciones en los años de 1970²⁰. La cifra solo contempla la propiedad del tractor, lo cual no significaba que el porcentaje restante no lo empleara. Con frecuencia resultaba más conveniente la contratación del tractorista y su máquina.

¿Cuán accesible era la compra de un tractor? Según plantea Bil, en los años de 1960, si bien su precio representaba un 40 % superior al de otros países, una serie de factores tendían a contrarrestar el elevado monto para los compradores internos, tales como el crédito para la compra, acompañado de una tasa de interés negativa y la exención impositiva²¹. Por un lado, el Banco Nación ofrecía líneas de financiamiento de hasta el 70 % del precio del tractor con tasas de interés inferiores a las del mercado –líneas similares brindaba el Banco Provincia–. Por otro lado, el Gobierno autorizaba deducciones de hasta el 100 % en el monto imponible según lo invertido en maquinaria agrícola.

Significados ambivalentes: progreso vs destrucción

A mediados del siglo XX el tractor materializaba la cultura del progreso y reforzaba la confianza en que los adelantos científicos y tecnológicos mejoraban la actividad productiva. Junto con otros objetos, sintetizaba en el agro las aspiraciones de la modernidad. Para alcanzarla y vivir sus valores, servía obtener un tractor, símbolo inequívoco del prestigio social y del poder económico de quien lo poseía. No casualmente, las ambiciones de los padres –transmitidas a los hijos– consistían prioritariamente en la adquisición de un tractor antes que en el acceso a bienes de consumo. De hecho, era común que en las fotografías familiares se inmortalizara el recuerdo de la compra del primer tractor, el cual cristalizaba el esfuerzo conjunto y el crecimiento económico²².

La fotografía no solo reforzaba el ícono del progreso sino el modo en que un espacio natural se transformaba en uno tecnológico, y quedaba en evidencia el dominio de la humanidad sobre la naturaleza; una valoración que no era original pero que de esta manera reforzaba tal visión. Por lo general, las fotos de las revistas escritas e ilustradas –como *La Chacra y Carreteras*– y las halladas en el Archivo General de la Nación de Argentina muestran al artefacto en plena actividad agropecuaria, generalmente sin gente alrededor.

20. Roberto Brie, *Estructura social de los sectores medios rurales. Un análisis de la región pampeana* (Buenos Aires: Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria, 1977), 51.

21. Bil, “Desarrollo y límites de la producción”, 1-37.

22. Celeste De Marco y Alejandra Salomón, “Voces y miradas sobre la niñez rural. Una propuesta para nuevas aproximaciones (Argentina, mediados del siglo XX)”, *Apuntes* 45, no. 83 (2018): 175-203, <https://doi.org/10.21678/apuntes.83.921>

En las notas periodísticas solía aparecer junto a su imagen un cúmulo de información técnica que engrandecía el aura de dicha tecnología. Adjetivaciones positivas como “máquina moderna”, “moderna creación”, “el corazón de la agricultura mecanizada”, “símbolo de fuerza y prosperidad del campo”, “máquina clave de la chacra moderna”, “dueños y señores del campo de hoy” fueron expresiones recurrentes que atravesaban los discursos técnicos, políticos y económicos. A su vez el elogio a sus beneficios –“menor trabajo y mayor utilidad”, “ahorro de esfuerzo y tiempo”, “economía en el trabajo y rendimiento máximo”– expresa una valoración económica del tiempo y del esfuerzo humano. Esta mercantilización implicaba el cálculo monetario de ambos fenómenos, al transmitirse en palabras como “ahorrar” o “aprovechar”.

Las estrategias comerciales también enunciaban y construían esas representaciones que se manifestaron en dos dimensiones. Primero, se promocionaba el sistema de créditos y entrega inmediata que posibilitaba la compra del tractor y su fácil utilización, combinado con un bajo costo operativo. Incluso, en algunos casos se ofrecía servicio mecánico gratuito en el campo, repuestos legítimos asegurados a precios oficiales, demostraciones y la aceptación en pago del tractor usado²³. Segundo, los anuncios enlazaban al artefacto con la modernidad, la potencia, la rentabilidad y la reducción de costos en la explotación. Por ejemplo, la empresa Fahr produjo publicidad con las siguientes consignas: “Mecanizar con Fahr es progresar”, “El tractor Fahr ha conquistado el campo argentino”, “Tres nobles potencias para el agro argentino”²⁴. Por su parte, RYD y John Deere promocionaban sus tractores de la siguiente manera: “Reduzca los costos automatizando la producción” y “Potencia, rendimiento y economía”²⁵. Hanomag pretendía cautivar a sus clientes con mensajes como “Haga un excelente negocio” y “Aproveche el momento”²⁶; mientras que FIAT-SOMECA seducía con “modelos y potencias para cada necesidad y con todas las facilidades”²⁷ (figuras 1 y 2). La fuerza de tracción, presentada como un atributo, iba de la mano de la optimización del dinero. Inclusive, se muestra el beneficio del tractor para la vida familiar porque aumentaba la disponibilidad de tiempo del hombre²⁸.

23. *La Chacra*, no. 310 (1956); *La Chacra*, no. 400 (1964); *La Chacra*, no. 414 (1965).

24. *La Chacra*, no. 263 (1961); *La Chacra*, no. 383 (1962).

25. *La Chacra*, no. 383 (1962); *La Chacra*, no. 414 (1965).

26. *La Chacra*, no. 383 (1962); *La Chacra*, no. 398 (1964).

27. Asociación Argentina de Carreteras (AAC), *Carreteras*, no. 22 (1960).

28. *La Chacra*, no. 444 (1967).

Figura 1. Publicidad de tractor John Deere



Fuente: La Chacra, no. 415 (1965).

Figura 2. Publicidad de tractor Fahr



Fuente: La Chacra, no. 398 (1965).

Ahora bien, en este caso los ideales de modernidad se ligaban estrechamente con las representaciones sobre la masculinidad. Todas las fotos e ilustraciones en las que se hace presente una figura humana asociada al tractor incluyen la hegemónica presencia del hombre. En él, más que el físico, el valor o la estatura se enfatizaba la pericia técnica y comercial, gracias a las cuales la rentabilidad y el ahorro de tiempo y esfuerzo se instituían como directrices. Tanto la publicidad como las notas técnicas que aparecían en la prensa, incluso los cursos para tractoristas, estaban dirigidos a los hombres. Una excepción a este patrón lo exhibe el periódico *Noticias Gráficas*, al mostrar como un hecho curioso y anecdótico la presencia de una mujer en un curso de tractoristas (figura 3). La nota que acompaña la imagen, que reproduce el diálogo entre un testigo y la protagonista, resulta elocuente de las representaciones de género en el ámbito de la tecnología agropecuaria:

—A usted deberían interesarle más los modelos de vestidos y las fiestas.
A lo que Amanda respondió:
—A mí me interesan, únicamente, las máquinas agrícolas y los repuestos.
Y sin perder su sonrisa, agregó —Porque yo aro el campo de mi padre

Figura 3. Fotografía de mujer en un curso de tractoristas de Chivilcoy, 1952



Fuente: Archivo General de la Nación (AGN), Buenos Aires-Argentina, Sección: Departamento Documentos Fotográficos, Fondo: Acervo Gráfico Audiovisual y Sonoro, Serie: Repositorio Gráfico, caj. no. 1030, sobre 2, no. de inventario 9556.

Si bien el tractor se instituía como un emblema de la modernidad, no estaba exento de representaciones negativas; tal ambivalencia puede advertirse en la prensa escrita. Cabe preguntarse aquí sobre la relevancia de estas fuentes para reconstruir las percepciones. Dado que en esta instancia de la investigación no contamos con las voces de productores y trabajadores rurales, recurrimos a columnas, notas y noticias periodísticas que manifestaban el malestar de las autoridades municipales e incluso de vecinos por el uso del tractor como elemento de transporte. Por ejemplo, el comisionado de Roque Pérez, Saúl Berti, se refería a la máquina como un “monstruo mecánico que destruye caminos”²⁹. Una opinión similar se observa en los dichos de Raúl Vacarezza, intendente de Alberti: “La tracción mecánica destroza los caminos. Los daños que los tractores causan al camino hacen que diariamente tengamos pedidos múltiples de cada cuartel para el arreglo”³⁰. El intendente de General Pinto, Guerino Volpe, advirtió: “Es evidente que el tránsito se ha intensificado en forma muy apreciable y la vida de los caminos es corta cuando la gente solo repara en su comodidad, saliendo en días lluviosos con el tractor”³¹. Titulada “El tractor destruye los caminos de tierra”, una nota de *Vialidad Municipal* planteaba que:

Un problema que cada día toma mayor incremento y que afecta considerablemente a los caminos de tierra del territorio bonaerense es el abuso de la circulación de tractores, ya como vehículo de transporte o para arrastrar cargas en acoplados (...) Se ha podido observar que basta que circule un solo tractor después de una lluvia, para malograr una labor de conservación de varias semanas que ha costado sumas considerables.³²

En este punto se debe resaltar que las representaciones sobre el tractor se construyeron por discursos de diferente tipo que daban cuenta de intereses y experiencias vividas. La destrucción de caminos y la necesidad de reparaciones permanentes se erigían como reclamos típicos de las autoridades viales y municipales. En cambio, productores y trabajadores solían elogiar sus virtudes en cuanto al ahorro de tiempo y esfuerzo físico en las labores de la explotación; e incluso apreciaban la posibilidad de usarlo en el desplazamiento de personas y cargas, sorteando –parcialmente– la necesidad de compra de otro vehículo.

.....
29. Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA), *Vialidad Municipal*, no. 36 (1963), 1.

30. DVBA, *Vialidad Municipal*, no. 52 (1964), 12.

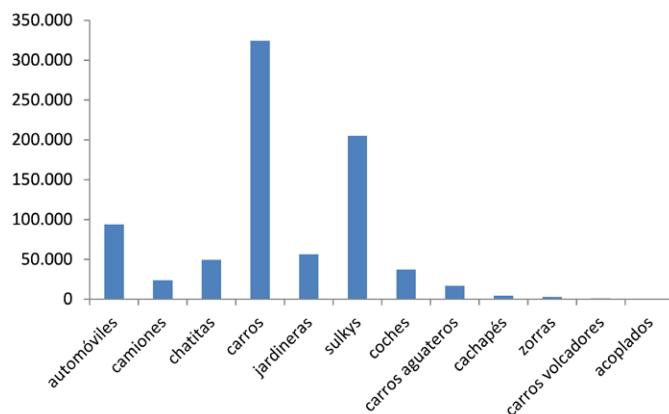
31. DVBA, *Vialidad Municipal*, no. 52 (1964), 10.

32. DVBA, *Vialidad Municipal*, no. 2 (1960), 1.

El tractor como instrumento de transporte

Durante las primeras décadas del siglo XX, si bien el ferrocarril había provocado un cambio sustancial en las prácticas de viajes cotidianos, el ámbito rural bonaerense seguía estando dominado por la tracción a sangre. El censo nacional agropecuario de 1937 revela la variedad de medios de transporte y el peso de la tracción no motorizada: las 452 007 explotaciones disponían solo de 93 805 automóviles y 23 738 camiones frente a 49 435 chatitas, 324 446 carros, 56 275 jardineras, 204 947 sulkys, 37 242 coches, 16 819 carros aguateros, 4432 cachapés, 2787 zorras, 1208 carros volcadores y 936 acoplados (figura 4). Al clasificar los rodados y vehículos según el tipo de tracción, se vislumbra que la mecánica era minoritaria, el 14 %.

Figura 4. Cantidad de rodados y vehículos en la provincia de Buenos Aires, 1937



Fuente: República Argentina, Ministerio de Agricultura, Censo Nacional Agropecuario, 1937.

Por falta de datos no es factible reconstruir estadísticamente la motorización en las zonas rurales. Sin embargo, otras fuentes –como testimonios, publicidades, fotografías y prensa local– sugieren una transición más lenta y tardía respecto a las áreas metropolitanas –allí se había acelerado en los años de 1920–, aunque con no menor impacto sobre la movilidad cotidiana. Tal vez con un sesgo de exageración, el intendente de Juárez, Aldo Mosse, afirmaba que: “A la gente del interior ya no les llama la atención ver que hasta los peones rurales tienen algún vehículo para desplazarse”³³. Además, si hacia mediados del siglo XX el cambio era evidente, también lo era la persistencia de diferentes movilidades, como los carros tirados por caballos o personas, que todavía se veían en los caminos rurales. Pese a que la movilidad no motorizada experimentó un repliegue –hacia los sectores de

33. DVBA, Vialidad Municipal, no. 52 (1964), 11.

menores recursos y los desplazamientos de menor alcance— no se extinguió por completo. La motorización, como proceso dominante, omite muchas veces la pervivencia de formas tradicionales o no convencionales, como podría pensarse desde una perspectiva evolucionista. Por otra parte, guardó una relación conflictiva con la propulsión animal y humana, lo cual generó una disputa por la hegemonía. La convergencia en un mismo espacio de *sulkys*, carros, haciendas, jinetes, automóviles, tractores, camiones y pick-up rurales marcó un amplio período de conflictividad en torno al camino rural y a la reglamentación de tránsito, lo cual trasuntó las sesiones de los congresos viales.

En este escenario variopinto, podría considerarse al tractor como un transporte no convencional, aunque no se sabe cuán extendido estaba su uso. Adquirido inicialmente por los productores para la mecanización de las faenas agrícolas, el tractor adoptó otras funciones tal como lo atestiguan fuentes diferentes a las censales. Por ejemplo, arrastraba acoplados con productos o implementos rurales y trasladaba personas hacia otros campos o al casco urbano. En ese sentido, múltiples alocuciones resultan ilustrativas y además expresan los perjuicios ocasionados al sistema vial por este tipo de usos. El secretario de la localidad de Suipacha, Juan Arainty, advertía sobre el inevitable y constante desgaste de los caminos comunales debido al diario movimiento de carros y tractores transportadores de leche hacia la planta industrializadora³⁴. En relación al uso no estrictamente productivo del tractor, el comisionado municipal de Ayacucho, Alfredo Barbieri, se refería a esta situación en una nota remitida a *Vialidad Municipal*:

En la actualidad, estos vehículos [tractores] son empleados por la mayoría de la gente que los posee para diversos usos fuera del suyo específico, y en modo especial, para el transporte de cargas y personas. Y es así, un espectáculo común ver en los días de lluvia y cuando los caminos se hallan más intransitables cómo aparecen por las calles de las ciudades y pueblos, o estaciones de campo. Y a veces el único motivo es llegar hasta el almacén para adquirir los “vicios”.³⁵

A fines de los años cincuenta del siglo XX y principios de los sesenta, en la mayor parte de las asiduas reuniones viales zonales y provinciales, la cuestión del tractor ocupó un lugar cardinal en la agenda de discusión. En una de ellas, un representante municipal se quejaba: “El tractor, pese a ser un vehículo rural, se lo usa actualmente como movilidad para menesteres ajenos totalmente a la función específica que tiene”³⁶. En el mismo sentido, otro representante manifestaba los daños generados a los caminos, debido a su utilización como medio de transporte de cargas y, en muchos casos, para el simple traslado de un lugar a otro³⁷.

.....
34. DVBA, *Vialidad Municipal*, nos. 24/25 (1962), 5.

35. DVBA, *Vialidad Municipal*, nos. 39/40 (1963), 3.

36. DVBA, *Vialidad Municipal*, no. 34 (1963), 8.

37. DVBA, *Vialidad Municipal*, no. 29 (1962), 6.

Concebir la movilidad como práctica social y cultural presume la consideración de la toma de decisiones para definir los desplazamientos. ¿Por qué los productores decidían utilizar el tractor? Si bien en esta instancia de la investigación estamos lejos de llegar a conclusiones taxativas, las fuentes insinúan una serie de variables a tener en cuenta y sobre las cuales vale la pena reflexionar. Entre ellas, la de la eficiencia. Como es de suponer, la movilidad basada en el uso de animales –caballos, burros– no solo incrementaba el esfuerzo y el tiempo, sino que admitía una menor capacidad de carga que la motorizada, justo en tiempos de retroceso ferroviario y de dilatación de la red caminera. Por otro lado, el prestigio social que detentaba aquel que se insertaba en la senda de la modernidad es otro elemento a ponderar, por lo que no es de extrañar que a veces los viajes estuvieran inspirados por una voluntad de ostentación. Es decir, es preciso recoger y revalorizar lo subjetivo en la explicación.

Asociada a la dimensión cultural, están los condicionamientos materiales de la movilidad. En general, los pequeños productores accedían antes a un tractor que a un automóvil, camión o utilitario. Inclusive, estos en muchos casos por su costo tampoco constituyan una alternativa. Posteriormente, todo indica que la expansión de otros medios de transporte motorizados, junto a la sofisticación del artefacto habrían eclipsado el uso del tractor como vector de la movilidad. Por otra parte, una cuestión no menor es que este, a diferencia del automóvil, tenía mayor potencia para sortear los obstáculos de los caminos de tierra. Como planteaba *La Chacra*, “muchas veces los tractores a oruga y el camión lograban vencer el barro, pero destrozaban los caminos”³⁸.

La aprehensión de la movilidad rural quedaría incompleta si no consideráramos las necesidades cotidianas de los individuos rurales, vinculadas a la localización de la vivienda, la distribución de la población, las infraestructuras, los servicios y las actividades llevadas a cabo. En esta dirección y desde una perspectiva histórica, conviene indagar cómo influían las distancias en las prácticas, aunque existe poca información al respecto. El censo de 1937 suministra algunos datos esenciales: el 25.28 % de las explotaciones bonaerenses se ubicaba entre 2 y 5 km de la escuela más próxima, en tanto que el 20.88 % estaba entre 5 y 10 km y el 18.59 % a más de 10 km. Solo el 18.85% de las explotaciones se situaban a menos de 2 km³⁹. Según la investigación de Brie, la distancia del domicilio al centro urbano más cercano que predominaba era la de 5 a 20 km (49.7 %), seguida por entre 20 y 40 km (19.6 %), 1 a 5 km (13.5 %) y más de 40 km (6.1 %); además el 10.9 % habitaba dentro del pueblo; y de estos el 40 % de las familias distaba 1 km del vecino más próximo⁴⁰. Estos guarismos sugieren que la distancia era un factor que incidía en las formas de movilidad rural, y por eso es necesario trasladar la mirada al sujeto y a la especificidad de su accionar.

38. *La Chacra*, no. 195 (1955).

39. República Argentina, Ministerio de Agricultura, Censo Nacional Agropecuario, 1937.

40. Brie, *Estructura social de los sectores*, 29-30.

Por otro lado, así como no se explica el accionar del sujeto sin la existencia del vehículo-objeto, no se entiende la forma y el significado de este sin las motivaciones y necesidades de aquel. En efecto, a fines de la década de 1950 e inicios de la siguiente se observa una mayor complejidad y dispersión de los desplazamientos, así como un incremento de las distancias recorridas en los viajes y una expansión de la red caminera, que permitían ampliar los espacios de interacción cotidianos de la población en función de la distribución de las oportunidades y servicios –laborales, comerciales, de ocio–. Esto se produjo en un contexto en el cual las ciudades o pueblos concentraron aún más la oferta de antiguos y nuevos servicios y productos, lo que obligó a la población de la periferia –que había incrementado sus consumos– a viajar con mayor frecuencia. A este elemento, debe sumarse la escasa o nula oferta de transporte público para aquellos habitantes que vivían en lugares relativamente alejados de los epicentros de la vida socio-económica. En suma, la mayor diversidad y complejidad de la experiencia rural a mediados del siglo XX puso el foco en las relaciones entre usos, significaciones y representaciones del transporte, el cual tuvo manifestaciones concretas en la transformación de la manera de desplazarse y en la instauración de nuevas normativas y acuerdos sociales adecuados.

El Estado frente a las transgresiones normativas y la destrucción de caminos

Hemos visto la poderosa imagen del tractor que representaba la vitalidad del campo, pero esta estampa de progreso sucumbía ante la experiencia cotidiana de la destrucción de caminos. A fines de los años cincuenta, la mayor parte de la red vial de la provincia de Buenos Aires era de tierra (95.6 %) y pertenecía a los municipios (66.9 %)⁴¹. El incremento paulatino del tránsito, las cargas y la velocidad obligaba, junto a la construcción de nuevas obras, a una tarea intensiva de mantenimiento que enfrentaba mayores dificultades en el ámbito rural. El creciente uso de vehículos motorizados para el transporte de mercaderías y personas se acompañó de exigencias por la adecuación de los caminos, soportes físicos de la movilidad. De allí que la conservación y la pavimentación ganara visibilidad en la agenda pública, tal como lo evidencia la proliferación de publicaciones técnicas, las iniciativas gubernamentales a favor de la acción privada y el refuerzo de partidas.

Aunque la congestión, el ruido, el caos vehicular, el peligro para los peatones y los continuos accidentes de tránsito no fueron experiencias que afectaran con frecuencia a los sujetos rurales, otras realidades eran objeto de preocupación. Una de las que asiduamente

41. Alejandra Salomón, “Caminos transversales por el interior de la provincia de Buenos Aires: el Plan Vial 1959-1963”, *Revista Transporte y Territorio*, no. 21 (2019): 189-211, <https://doi.org/10.34096/rtt.i21.7152>

asoma en las reuniones viales zonales, la prensa y los congresos viales es la del tránsito de tractores en los caminos de tierra durante y después de las lluvias. La queja del representante de Exaltación de la Cruz en el Primer Congreso Municipal Vial de la Provincia de Buenos Aires (1961), Edmundo Orlando, resulta representativa:

En los días de lluvia, muchos tractores circulan por las rutas provinciales, municipales y nacionales. Esto no siempre cumple fines de transporte de los productos de la zona. A veces algunos productores poco escrupulosos transitan con ellos en días de lluvia, creando infinidad de perjuicios (...) Vemos en la ruta llegar, los días domingos, tractores llenos de barro que se paran frente a los cines, a los bares, que no cumplen función específica.⁴²

En el mismo sentido apuntaba el ingeniero Horacio Montes, representante en el Directorio de Vialidad, en 1957 que: "En Pergamino se quejan mucho de este problema de los tractores, al igual que en Saladillo y en Arrecifes. Realmente es un abuso, porque hasta el cine va en tractor la gente de los alrededores de la ciudad"⁴³. Al año siguiente, en otra de las reuniones del mencionado organismo, Juan Cibraro enfatizó que:

El problema que tantas veces ha ocupado nuestra atención relacionado al empleo de tractores en los caminos de tierra en estas últimas semanas se ha agudizado. Han llegado informaciones (...) haciendo denuncias que en partes es necesario pasar por campos particulares para eludir los inconvenientes ocasionados en los caminos de tierra.⁴⁴

El problema comúnmente era atribuido a la inadecuación de la legislación y a la falta de control. El Código de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires (Ley 5800) que rigió entre 1954 y 1995, definía al tractor como un vehículo automotor, dividido en dos tipos: tractor –aquel que arrastraba otros vehículos– y tractor agrícola –empleado para trabajos y faenas generales, cuyo tránsito por la vía pública era solo accidental y para trasladarlo de un lugar a otro–⁴⁵. Para circular libremente por los caminos le correspondía cumplir una serie de requisitos que se exigían a los demás automotores, como dimensiones, peso máximo, freno, bocina, espejo retrovisor, paragolpes, parabrisas, luces, chapas y patentes y licencia del conductor. Además, regía la obligatoriedad de disponer de suspensión elástica y llantas neumáticas, mientras que los provistos de llantas metálicas y orugas debían transitar fuera de los caminos. La legislación, si bien prohibía a los vehículos de peso transitar

42. Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, *Primer Congreso Municipal Vial de la Provincia de Buenos Aires. La Plata 7 de octubre de 1961* (1961), 115.

43. DVBA, *Actas del Directorio de Vialidad*, Sesión no. 66 del 18 de diciembre, 1957, 3.

44. DVBA, *Actas del Directorio de Vialidad*, Sesión no. 100 del 13 de agosto, 1958, 3.

45. Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, Ley 5800 de 1954, 30 de septiembre. Boletín Oficial 12.781, <https://normas.gba.gob.ar/ar-b/ley/1954/5800/9472>

por los caminos de tierra hasta tres días después de la lluvia –salvo permiso especial– no especificaba puntualmente el asunto de los tractores.

Para saldar tal vacío, en 1958 las direcciones de Vialidad y Transporte emitieron en conjunto un comunicado de prohibición de circular tractores en días de lluvia por la red provincial y nacional, excepto autorización expresa otorgada por los jefes de zona de la repartición vial, autoridades del transporte, policía o funcionarios municipales. Entre los fundamentos, se argumentaba “el auge que ha tomado la utilización del tractor agrícola como vehículo de transporte y los perjuicios que causan estas maquinarias en los caminos”⁴⁶. A raíz de la medida se generaron debates en los medios de comunicación sobre un problema que no había gozado de centralidad en los años previos. Ilustrativamente, *La Chacra* publicó una nota titulada “¿El tractor debe circular por los caminos?”, en la que plasmaba los intereses de tres sectores: productores, fabricantes y autoridades viales. Desde la perspectiva de los productores primaba el pragmatismo económico, tal como aducía uno de ellos: “¿Cómo haremos en el futuro si no nos permiten traer combustible, semillas, otros materiales en los acoplados tirados por tractores de un campo a otro? ¿Deberá cada productor adquirir, además de su tractor, un camión?”⁴⁷. Para el director técnico de una fábrica de tractores, Luigi Crosat, era inverosímil que el artefacto, que pesaba cerca de 3000 kg y no desarrollaba velocidades superiores a los 20 km/h no pudiera circular⁴⁸.

Por su parte, las autoridades viales estaban más preocupadas por la prevención de accidentes y la transitabilidad de los caminos. Reiteradamente, los representantes municipales, en los congresos viales y en reuniones zonales o con autoridades de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA), solicitaron –infructuosamente– reformas al Código de Tránsito, a efecto de autorizar medidas más drásticas tales como patentamiento obligatorio, cobro de una patente igual o mayor a la de los automóviles, multas más elevadas a los infractores, secuestro del vehículo, arresto del conductor y constitución de un cuerpo especializado de vigilancia para reprimir las transgresiones⁴⁹. El argumento principal con el cual se esgrimían modificaciones era la necesidad de adaptar la legislación a los cambios tecnológicos y a la modernización de los medios de transporte. Asimismo, exigía una colaboración más estrecha por parte de la policía⁵⁰. Para aplicar las sanciones estipuladas por la reglamentación debía labrarse un acta y buscar la intervención de una autoridad policial, lo cual en la campaña se tornaba difícil. Lo confirman los dichos del comisionado municipal de Lincoln, Rafael Calace, en una reunión zonal:

.....
46. DVBA, *Revista Vialidad*, no. 3 (1958), 38.

47. *La Chacra*, no. 330 (1958), 82.

48. *La Chacra*, no. 330 (1958), 82.

49. DVBA, *Actas del Directorio de Vialidad*, Sesión no. 96, 16 de julio de 1958, 3; DVBA, *Revista Vialidad*, no. 29, (1964), 71.

50. Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, *Segundo Congreso Vial Municipal de la Provincia de Buenos Aires* (La Plata, 1965), 242-243.

Se producen con frecuencia transgresiones que atentan contra el patrimonio del Estado y la seguridad en los caminos. Estas se particularizan en cuatro hechos fundamentales: tránsito inmediatamente después de las lluvias, suelta de animales, destrucción de señales y arrojo de desperdicios y aguas servidas. Estas infracciones obedecen frecuentemente a la inoperancia de los cuerpos policiales.⁵¹

La búsqueda de un apoyo policial más efectivo en la vigilancia del tránsito de vehículos pesados en días de lluvia se convirtió así en un reclamo habitual de los representantes municipales. Por lo visto, la cuestión de la definición de la autoridad de aplicación de la reglamentación no era tema de debate. Se discutía, en cambio, sobre la inevitabilidad del deterioro vial: hubo quienes sostenían que el problema se revertiría con el dictado de reglamentaciones municipales de tránsito, en tanto que otros aducían la imposibilidad de frenar el imperioso acarreo de artículos perecederos⁵².

Para paliar el problema, algunas municipalidades acordaron con los usuarios que transportaban dichas mercaderías el recorrido de circuitos fijos en días de lluvias⁵³. Pero las ordenanzas para prohibir el tránsito de tractores en los días de lluvia fue la respuesta más usual, en virtud de las facultades otorgadas por la Ley Orgánica de Municipalidades⁵⁴. El testimonio de camineros, policías e inspectores; denuncias de vecinos; o rastros de vehículos o haciendas constituían pruebas suficientes para determinar las responsabilidades. Cabe destacar la búsqueda de colaboración vecinal, para lo cual la prensa visibilizaba ejemplos de personas que actuaban a favor de la conservación de los caminos. Por ejemplo, Vialidad Municipal celebraba la denuncia realizada por un vecino de Coronel Dorrego, en la que demostraba “el celo y la preocupación de los pobladores por defender los intereses de la comunidad”⁵⁵. Esta arenga se ubica dentro de un clima de ideas que ensalzaba el compromiso de los usuarios del camino rural con el patrimonio común. Ilustrativamente, el intendente de Salliqueló, Andrés Sanseau, adujo en una entrevista: “Hoy, esa tierra de nadie [los caminos comunales], se ha convertido en patrimonio de todos”. Iguales conceptos presentaba un editorial de Vialidad Municipal: los caminos de tierra han pasado de ser “tierra de nadie” a “patrimonio de todos”⁵⁶.

Mientras la mayoría de los funcionarios tanto provinciales como municipales anteponían la acción punitiva, otros optaban por la educación vial como método para frenar los abusos cometidos por el tránsito de tractores. Por ejemplo, en una de las reuniones del Directorio de Vialidad, sus integrantes aludieron al desconocimiento del Código de Tránsito

51. DVBA, *Vialidad Municipal*, no. 33 (1963), 5.

52. Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, *Segundo Congreso Vial*, 262.

53. DVBA, *Vialidad Municipal*, nos. 50/51 (1964), 20.

54. Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, Decreto-ley 6769 de 1958, 29 de abril. Boletín Oficial 12.781, <https://normas.gba.gob.ar/b-decreto-ley/1958/6769/1719>

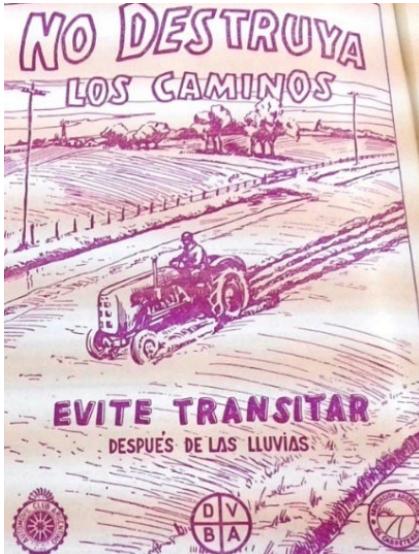
55. DVBA, *Vialidad Municipal*, nos. 43/44 (1963), 8.

56. DVBA, *Vialidad Municipal*, nos. 37/38 (1963), 2; DVBA, *Vialidad Municipal*, no. 47 (1964), 3.

y a la necesidad de crear conciencia en torno a los perjuicios que los tractores causaban en los caminos. De allí su promoción de una campaña de difusión mediante afiches, la emisora oficial L.S. 11, los diarios e incluso una película “documental e instructiva”⁵⁷. A nivel municipal se replicaron algunas respuestas similares. Ilustrativamente, la municipalidad de Salliqueló no dispuso por entonces medidas represivas: “Vale más una efectiva educación vial” adujo el tesorero de la comisión vial, Edgardo Marduel⁵⁸. Más allá del lugar asignado a la misma dentro de la agenda pública, las comunas iniciaron campañas de difusión a través de la prensa y la radio para inculcar una conciencia sobre el tránsito tanto en espacios urbanos como rurales, bajo la premisa de que el desconocimiento de la reglamentación operaba a favor de la inobservancia. Cabe agregar que a la acción de educación vial aportaba la formación de múltiples consorcios camineros con fines de conservación.

En el ámbito bonaerense se realizó en 1962 la Campaña de Educación Vial que llevaron a cabo la DVBA, la Asociación Argentina de Carreteras, el Automóvil Club Argentino y el Touring Club Argentino con el fin de concientizar a la población sobre los riesgos en la vía pública. Uno de los afiches alusivos –habría tenido 14 000 ejemplares impresos– se refiere a la prohibición de circulación de tractores por los caminos de tierra después de las lluvias (figura 5)⁵⁹.

Figura 5. Afiche de la Campaña de Educación Vial, 1962



Fuente: DVBA, Vialidad Municipal, no. 22 (1962), 2.

57. DVBA, Actas del Directorio de Vialidad, Sesión no. 100 del 13 de agosto, 1958, 3-4.

58. DVBA, Vialidad Municipal, no. 47 (1964), 7.

59. DVBA, Revista Vialidad, no. 22 (1962), 2; DVBA. Vialidad Municipal, no 29 (1962), 1.

[110] La irrupción del tractor en los caminos de la pampa bonaerense

En el mismo sentido, la DVBA patrocinó en 1963 un concurso de dibujos destinado a los alumnos de 6.^º grado de los establecimientos rurales de la provincia, cuyo tema fue “tránsito de tractores en días de lluvia” y con el que se pretendía inculcar en el medio rural la necesidad de defender el camino de tierra, para formar una conciencia entre quienes debían ser “celosos custodios de su patrimonio”. Puntualmente, el concurso perseguía la finalidad de que:

El niño de campo, a través de sus realizaciones gráficas, interprete con claridad cuáles son los problemas e inconvenientes que origina la falta de cumplimiento por parte de sus mayores de las disposiciones vigentes sobre la circulación de tractores y demás vehículos pesados en los caminos de tierra.⁶⁰

La DVBA también apeló a uno de sus órganos de difusión, Vialidad Municipal, para difundir precauciones y cuidados generales que debían seguirse en el uso del tractor. Dentro de las sugerencias, dos imágenes aluden al artefacto como medio de transporte: “No corra con el tractor” y “El tractor no es un ómnibus” (figuras 6 y 7). Por lo que se deduce que la alta velocidad y el acarreo de personas eran prácticas cotidianas que pretendían ser erradicadas por las autoridades.

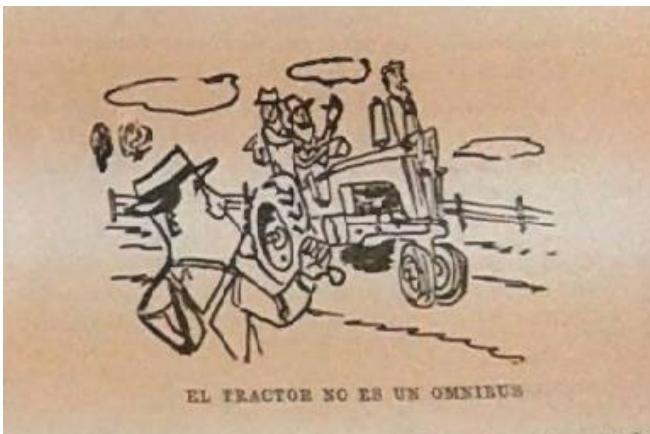
Figuras 6 Precauciones y cuidados generales para el uso del tractor 1



Fuente: DVBA, Vialidad Municipal, no. 36 (1963).

.....
60. DVBA, Vialidad Municipal, no. 34 (1963), 1; DVBA, Revista Vialidad, no. 33 (1965), 38.

Figuras 7 Precauciones y cuidados generales para el uso del tractor 2



Fuente: DVBA, Vialidad Municipal, no. 36 (1963).

En suma, la preocupación gubernamental por el tránsito de tractores por caminos de tierra durante y después de las lluvias no había tenido centralidad en los años previos. A fines de la década del cincuenta y comienzos de la siguiente, el fenómeno detentó la atención estatal, expresada en dos respuestas: la acción punitiva y la educación vial. Una vez reconocida su problematización social, quedaría como desafío investigar la efectividad de tales medidas.

Conclusiones

Este trabajo partió de considerar el significado que tenían las movilidades en los espacios rurales del pasado y cómo estas han dado forma a espacios, prácticas y representaciones que afectaban la vida cotidiana. La aplicación del enfoque de la movilidad contribuye a develar nuevas dimensiones del transporte y la vialidad rural, al priorizar el significado y las prácticas que los sujetos asocian a estos fenómenos. Con la finalidad de abrir nuevas posibilidades de análisis que enriquecieran este campo de estudio y de enfatizar la preeminencia del automóvil o el camión, se propuso indagar sobre el tractor como medio transporte no convencional en la provincia de Buenos Aires entre fines de la década de 1950 y principios de la de 1960 y sobre su impacto en la definición del uso del espacio rural. El aporte permite incorporar otras prácticas y salir de la mirada tecnoproduciva e industrial que ha sido predominante en los estudios sobre la tractorización. Dicho vehículo se convirtió por entonces en un actor de los caminos rurales –entendidos en tanto soporte físico del movimiento– y, por lo tanto, sujeto de reglas y condicionamientos.

El artículo expuso la pertinencia de una mirada simbólica o cultural para complementar los análisis materiales u objetuales. En este sentido, se focalizó tanto en prácticas como en discursos para dar cuenta de las representaciones ambivalentes suscitadas por el tractor. Por un lado, dicha maquinaria brindada soluciones —a las faenas agrícolas, a labor vial— que contribuían a una apreciación simbólica de la modernidad como sinónimo de productividad y desarrollo, en estrecha vinculación con la masculinidad. Pero, por otro lado, el tractor también atentaba contra el ideario del progreso, por sus perjuicios a los caminos rurales. De allí que detectamos ambigüedades y conflictos surgidos de la experiencia de su uso. Las transgresiones de tránsito y el deterioro de la red vial motivaron una doble respuesta por parte del Estado, tanto punitiva como educativa.

El trabajo despierta múltiples aristas de investigación. Entre ellas, la pregunta por cómo los sujetos rurales se movían, vivían y experimentaban el mundo en formas no convencionales o esperadas, como el desplazamiento por medio de tractores. Una vista desde abajo a la movilidad permitiría un examen de la forma en que esta tecnología fue apropiada por distintos sectores sociales y cómo han variado sus percepciones y sus prácticas en el tiempo. Además, como no toda singularidad implica necesariamente localismo o nacionalismo, habría que ver en futuros estudios comparativos si este fenómeno es extensible a otras latitudes. Por otra parte, consideramos imperativo definir y discutir la singularidad de la movilidad rural, lo cual al momento no se ha hecho en profundidad. ¿Cuál es la especificidad de la movilidad rural, si existe? ¿Con qué conceptos se puede nutrir? A modo de inicial aproximación analítica, y sin ánimos concluyentes, consideramos que esta implica un entramado social que conjuga prácticas, espacios, representaciones, experiencias, artefactos tecnológicos e infraestructuras dotados de singularidad. El resultado es una compleja y particular constelación de relaciones, jerarquías y fricciones que abre un abanico de miradas e interrogantes desde el prisma de la historia. Asimismo, permite comprender un fenómeno que en los últimos años ha ganado protagonismo en la agenda pública: el deficiente estado de los caminos rurales y su impacto en las formas de desigualdad social y territorial.

Bibliografía

Fuentes primarias

Archivos

- [1] Archivo General de la Nación (AGN), Buenos Aires-Argentina. Sección: Departamento Documentos Fotográficos. Fondo: Acervo Gráfico Audiovisual y Sonoro, Serie: Repositorio Gráfico.

Publicaciones periódicas

- [2] Asociación Argentina de Carreteras (AAC). *Carreteras*, no. 22 (1960).
- [3] Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA). *Revista Vialidad*, Argentina, 1958; 1962; 1964; 1965.
- [4] *Vialidad Municipal*, Argentina, 1960; 1962; 1963; 1964.
- [5] *La Chacra*. Argentina, 1955; 1956; 1958; 1960; 1961; 1962; 1964; 1965; 1967.

Documentos impresos y manuscritos

- [6] Brie, Roberto. *Estructura social de los sectores medios rurales. Un análisis de la región pampeana*. Buenos Aires: Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria, 1977.
- [7] Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA). *Actas del Directorio de Vialidad*, Sesión no. 66 del 18 de diciembre, 1957.
- [8] Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA). *Actas del Directorio de Vialidad*, Sesión no. 96, 16 de julio de 1958.
- [9] Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA). *Actas del Directorio de Vialidad*, Sesión no. 100 del 13 de agosto, 1958.
- [10] Legislatura de la Provincia de Buenos Aires. Decreto-ley 6769 de 1958, 29 de abril. Boletín Oficial 13.676. <https://normas.gba.gob.ar/ar-b/decreto-ley/1958/6769/1719>
- [11] Legislatura de la Provincia de Buenos Aires. Ley 5800 de 1954, 30 de septiembre. Boletín Oficial 12.781. <https://normas.gba.gob.ar/ar-b/ley/1954/5800/9472>
- [12] Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires. *Primer Congreso Municipal Vial de la Provincia de Buenos Aires. La Plata 7 de octubre de 1961*, 1961.
- [13] Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires. *Segundo Congreso Vial Municipal de la Provincia de Buenos Aires. La Plata*, 1965.
- [14] República Argentina, Dirección Nacional de Estadísticas y Censos. *Censo Nacional Agropecuario*, 1960.
- [15] República Argentina, Dirección Nacional de Estadísticas y Censos. *Censo Nacional Agropecuario*, 1988.
- [16] República Argentina, Dirección Nacional de Estadísticas y Censos. *Cuarto Censo General de la Nación*, 1947.
- [17] República Argentina, Ministerio de Agricultura. *Censo Nacional Agropecuario*, 1937.

Fuentes secundarias

- [18] Albaladejo, Christophe. “Dinámica de la inserción territorial de la agricultura pampeana y emergencia del agribusiness”. En *El agro como negocio: Producción, Sociedad y Territorios en la Globalización*, compilado por Carla Gras y Valeria Hernández. Buenos Aires: Biblos, 2017. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01585737/document>

[114] La irrupción del tractor en los caminos de la pampa bonaerense

- [19] Augé, Marc. *Por una antropología de la movilidad*. Barcelona: Gedisa, 2007.
- [20] Balsa, Javier. *El desvanecimiento del mundo chacarero. Transformaciones sociales en la agricultura bonaerense, 1937-1988*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes, 2006.
- [21] Barsky, Osvaldo y Jorge Gelman. *Historia del agro argentino. Desde la Conquista hasta comienzos del siglo XXI*. Buenos Aires: Sudamericana, 2009.
- [22] Bell, Michel y Giorgio Osti. "Mobilities and Ruralities: An Introduction". *Sociología Ruralis* 50, no. 3 (2010): 199-204. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9523.2010.00518.x>
- [23] Bil, Damián. "Desarrollo y límites de la producción argentina de tractores (1955-1978). Su situación en el marco de la competencia internacional". *Mundo Agrario* 15, no. 28 (2014): 1-37. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4714712>
- [24] Celeste De Marco y Alejandra Salomón. "Voices and Miradas sobre la niñez rural. Una propuesta para nuevas aproximaciones (Argentina, mediados del siglo XX)", *Apuntes* 45, no. 83 (2018): 175-203. <https://doi.org/10.21678/apuntes.83.921>
- [25] Coscia, Adolfo. *La segunda revolución agrícola de la revolución pampeana*. Buenos Aires: Cadia, 1983.
- [26] Cresswell, Tim. "Towards a Politics of Mobility". *Environment and Planning D: Society and Space* 28 (2010): 17-31. <https://doi.org/10.1068/d11407>
- [27] Divall, Colin y George Revill. "Cultures of Transport: Representation, Practice and Technology". *The Journal of Transport History* 26, no. 1 (2005): 99-111. <https://doi.org/10.7227/TJTH.26.1.6>
- [28] Forni, Floreal y María-Isabel Tort. "La tecnología y el empleo en un nuevo enfoque del desarrollo agropecuario. El caso argentino". *Desarrollo Económico* 19, no. 76 (1980): 499-538.
- [29] Gutiérrez, Andrea. "¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte". *Bitácora Urbano Territorial* 21, no. 2 (2012): 61-74. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/29076>
- [30] Jirón, Paola y Walter Imilán. "Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea". *Quid* 16, no. 10 (2018): 17-36. <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/2899>
- [31] Mom, Gijs. "The Crisis of Transport History: A Critique, and a Vista". *Mobility in History* 6, no. 1 (2015): 7-19. <https://doi.org/10.3167/mih.2015.060102>
- [32] Obschatko, Edith y Martín Piñeiro. *Agricultura pampeana: cambio tecnológico y sector privado*. Buenos Aires: Centro de Investigaciones Sociales sobre el Estado y la Administración, 1986.
- [33] Piglia, Melina. *Autos, rutas y turismo: el Automóvil Club Argentino y el estado*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2014.
- [34] Pizarro, José. "La evolución de la producción agropecuaria pampeana en la segunda mitad del siglo XX". *Revista Interdisciplinaria de Estudios Agrarios* 18, no. 1 (2003): 63-125. http://bibliotecadigital-old.econ.uba.ar/?c=riea&a=d&d=riea_v18_n1_03
- [35] Pucciarelli, Alfredo. "Cambios en la estructura agraria de la pampa bonaerense (1960-1988)". *Ciclos* 3, no. 5 (1993): 69-91.

- [36] Raccanello, Mario y Marcelo Rougier. “La mecanización agrícola en la crisis de balance de pagos del peronismo. La apuesta trunca de IAME y su tractor Pampa”. *Estudios Rurales* 2, no. 3 (2012): 40-74.
- [37] Salomón, Alejandra. “Caminos transversales por el interior de la provincia de Buenos Aires: el Plan Vial 1959-1963”. *Revista Transporte y Territorio*, no. 21 (2019): 189-211. <https://doi.org/10.34096/rtt.i21.7152>
- [38] Sheller, Mimi y John Urry. “The New Mobilities Paradigm”. *Environment and Planning A: Economy and Space* 38, no. 2 (2006): 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- [39] Urry, John. *Movilities*. Cambridge: Polity Press, 2007.
- [40] Zunino Singh, Dhan. “Where Are We Going? A Discussion of Mobility History in Latin America”. *Mobility in History* 6, no. 1 (2015): 54-62. <https://doi.org/10.3167/mih.2015.060106>