



Rivar (Santiago)

ISSN: 0719-4994

Universidad de Santiago de Chile. Instituto de Estudios Avanzados.

L., Alejandra

Camino vecinales en el campo bonaerense: entre las restricciones estatales y las iniciativas locales (primera mitad del siglo xx)*

Rivar (Santiago), vol. 7, núm. 19, 2020, Enero-Marzo, pp. 69-87

Universidad de Santiago de Chile. Instituto de Estudios Avanzados.

DOI: <https://doi.org/10.35588/rivar.v7i19.4353>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=469566078004>

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

UAEH  redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc

Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Camino vecinales en el campo bonaerense: entre las restricciones estatales y las iniciativas locales (primera mitad del siglo XX)*

Neighborhood Roads in Buenos Aires Countryside: between State Restrictions and Local Initiatives (First Half of the 20th Century)

Alejandra L. Salomón**

Resumen

La descomposición de la cuestión social rural conlleva considerar una amplia serie de coordenadas, lógicas y sujetos, que no se circunscriben a las duplas gobierno nacional/gobierno provincial o a tierra/trabajo, las cuales han concitado mayor atención académica. En el interior de la provincia de Buenos Aires, la constatación de las restricciones en que se desenvolvían las agencias estatales nacionales, provinciales y municipales permite reconocer el rol singular que asumieron otros actores en la gestión de recursos de uso común, como es el caso de los caminos vecinales. En tal sentido, el artículo visibiliza el lugar que la iniciativa local, institucionalizada o espontánea, ocupó en la provisión de infraestructura rural. Para ello recoge experiencias de cooperación y autogestión que, muchas veces en coordinación con el Estado, se dedicaron a la construcción, mantenimiento y mejoramiento de los caminos vecinales en el campo durante la primera mitad del siglo XX. Prensa, congresos viales y documentación oficial oficiaron como punto de partida para reconstruir la pluralidad de sujetos encargados de los mismos (individuos particulares, consorcios, sociedades de fomento, comisiones).

Palabras clave: caminos, espacio rural, acción colectiva, Estado, provincia de Buenos Aires.

Abstract

The decomposition of the rural social issue entails the consideration of a wide range of coordinates, logical and subjects, which are not limited to the national government/provincial government or to land/work, which have received greater academic attention. In the interior of the province of Buenos Aires, the

* El presente artículo es fruto de la labor desarrollada dentro del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y del Centro de Estudios de la Argentina Rural (CEAR), este último dependiente de la Universidad Nacional de Quilmes.

** Universidad Nacional de Quilmes, Quilmes, Argentina, alejandra.l.salomon@gmail.com, ORCID 0000-0002-3533-5391

verification of the restrictions in which the national, provincial and municipal state agencies developed allows to recognize the unique role that other actors assumed in the management of resources of common use, as is the case of neighborhood roads. In this sense, the work makes visible the place that the local initiative, institutionalized or spontaneous, occupied in the provision of rural infrastructure. For this, it collects experiences of cooperation and self-management that, many times in coordination with the State, were dedicated to the construction, maintenance and improvement of neighborhood roads in the countryside during the first half of the twentieth century. Press, road congresses and official documentation will officiate as a starting point to reconstruct the plurality of subjects in charge of them (private individuals, consortia, development societies, commissions).

Keywords: roads, rural space, collective action, State, province of Buenos Aires.

Introducción

A mediados del siglo XX, afirmaba el ingeniero Marcelo Álvarez:

El abandono de la red vial vecinal contribuye a mantener el aislamiento espiritual y material de los habitantes del campo y los pequeños núcleos poblados, agudizando el contraste con las mayores posibilidades de los grandes centros urbanos. Mientras un país no resuelva en forma integral el problema de sus comunicaciones interiores, sus habitantes no lograrán el mínimo standard de vida (Álvarez, 1957: 14-15).

En el campo, los caminos vecinales —aquellos que permiten el acceso a las explotaciones agropecuarias, vinculándolas con caminos de mayor jerarquía, pueblos y otras propiedades rurales— cumplen un importante rol en el desarrollo de las actividades productivas y en la mejora de las condiciones de vida de la población. No constituyen apenas elementos indispensables para la producción y comercialización de los productos agropecuarios, sino que además posibilitan la sociabilidad, la educación, la salud y la integración comunitaria. De modo que estos caminos asumen una doble funcionalidad, material y simbólica. Tanto el bienestar social —en su dimensión tanto objetiva como subjetiva— como el desarrollo económico están condicionados por la presencia de una red de caminos transitables en cualquier época del año. Pero su relevancia no se condice con la atención que históricamente le ha brindado el Estado, en especial en sus niveles nacional y provincial.

En esta dirección, la descomposición de la cuestión social rural conlleva la consideración de una amplia serie de coordenadas, lógicas y sujetos, que no se circunscriben a las duplas

gobierno nacional/gobierno provincial o a tierra/trabajo, las que han concitado mayor interés académico. En el interior de la provincia de Buenos Aires, la constatación de las restricciones en que se desenvolvían las agencias estatales nacionales y provinciales permite reconocer el rol singular que tuvieron otros actores en la gestión de recursos de uso común, como es el caso de los caminos rurales (Ostrom, 2015).

Los académicos que tienen por objeto de investigación la política vial durante la primera mitad del siglo XX (entre otros, Lacoste *et al.*, 2000; Ballent, 2005 y 2008; Piglia, 2011 y 2014; Ospital, 2002; Gómez y Tchordonkian, 2014; Fernández, 2016) suelen otorgar un protagonismo casi excluyente al Estado nacional y provincial y a las elites que controlaban sus dispositivos de gobernación, aunque también reconocen el rol de las asociaciones no estatales (como el Automóvil Club Argentino y el Touring Club Argentino). Por un lado, en esa historiografía se reconoce una tendencia a sobredimensionar la eficacia de dichas agencias, en especial durante la década de 1930. Y, por otro, se atribuye a sus funcionarios un conjunto de proyectos definidos y consensuados, sustentados en una homogeneidad institucional interna. Ahora bien, una mirada atenta a los matices en el proceso histórico revela que el Estado, en materia vial, habría sido una construcción heterodoxa y menos eficaz en su pretensión de erigir un país integrado y conectado. Como plantea Soprano Manzo para las agencias estatales, habría existido una distancia entre las caracterizaciones académicas, muchas de ellas con carácter panorámico, y la realidad operativa de aquellas en los vastos territorios del país (Soprano Manzo, 2007). No solo evidenciamos una asimetría sustantiva entre el quehacer vial en espacios urbanos y rurales, sino también al interior de los propios espacios rurales. En especial, entre los principales centros productivos y aquellos alejados física y simbólicamente de los polos de poder. Allí tampoco habrían operado las asociaciones que bregaban por el impulso del turismo o del deporte automovilístico, más interesadas por el mejoramiento de las grandes carreteras (Piglia, 2014; Lacoste *et al.*, 2000) que por los caminos vecinales.

Por otro lado, el sesgo estatalista de los estudios —centrados en la génesis y el desarrollo de la política vial provincial y nacional (aunque aún hoy resultan fragmentarios y poco sistemáticos)— eclipsa la actuación de otros agentes. Un cambio de mirada muestra que en espacios locales de base rural fueron múltiples los sujetos —dentro y fuera del ámbito estatal— que, con lógicas, prácticas sociales y representaciones plurales, motorizaron la construcción, el mejoramiento y la conservación de caminos, allí donde las agencias provinciales y nacionales no llegaban. En este sentido, vale la pena avanzar en el conocimiento de trayectorias de instituciones, individuos y grupos estatales localizados en el nivel municipal, ya que han quedado notoriamente sub-estudiados frente al predominante nivel nacional centrado en las ciudades capitales y la principal agencia del poder ejecutivo nacional abocada a la vialidad.

A nivel local observamos una organización vial más bien desarticulada, con una débil presencia en las localidades rurales bonaerenses, y no del todo eficaz. Con esta agenda de investigación pretendemos mostrar, siguiendo a Bohoslavsky y Soprano (2010: 18), lo que Estado no pudo hacer, a los lugares a los que no llegó ni alcanzó. Y junto a ello, la historia de los modos por los cuales agencias y funcionarios estatales ubicados en ámbitos social y/o

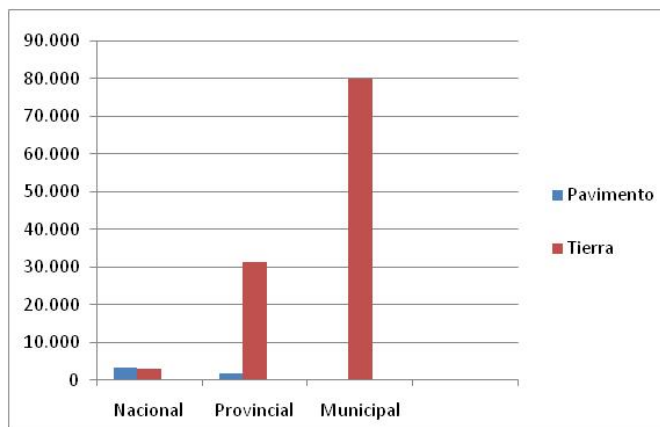
geográficamente periféricos respecto de los centros metropolitanos de la Argentina, replican (o no) lo que ocurre en los niveles nacionales. Tal recorrido por las periferias rurales permite ver cómo los compromisos e intercambios personalizados y la porosidad de las esferas de sociabilidad influyen en el curso de las actividades estatales cotidianas.

Al tratarse de una primera aproximación al objeto de estudio, asumimos la existencia de vacíos y saltos en el análisis. Aquí, en base a algunos hallazgos, comenzamos dos vías de indagación. Por un lado, reconstruimos la normativa referida a los caminos vecinales que rigió en la provincia de Buenos Aires durante la primera mitad del siglo XX. Más precisamente, examinamos la conceptualización de los mismos, las reparticiones responsables y los recursos reconocidos para tal tarea. Y, por otro, visibilizamos el lugar que la iniciativa local, institucionalizada o espontánea, ocupó en la provisión de infraestructura rural. Para ello recogimos experiencias de cooperación y autogestión que, muchas veces en coordinación con el Estado, se dedicaron a la construcción, el mantenimiento y el mejoramiento de los caminos vecinales en el campo durante la primera mitad del siglo XX. El trabajo culmina a mediados del siglo XX porque, a partir de entonces, diversas políticas públicas (Plan de Caminos de Fomento Agrícola en 1956, Ley de Coparticipación Vial Municipal en 1957, Plan Vial 1959-1963, Ley 15.274/1960, etc.) otorgaron un peso mayor al Municipio y a la iniciativa privada en la vialidad de los espacios del interior de la provincia (Salomón, 2018). Prensa, congresos viales y documentación oficial oficiarán como punto de partida para reconstruir la pluralidad de sujetos encargados de los caminos vecinales (individuos particulares, consorcios, sociedades de fomento, comisiones).

Para dimensionar la situación en la que se encontraban los caminos de la provincia de Buenos Aires a mediados del siglo XX vale la pena realizar algunos señalamientos. Con una extensión de 119.500 kilómetros, contenían serias deficiencias. En su mayoría eran de tierra y se hallaban a cargo de Municipios desprovistos de recursos (Gráfico 1).

Gráfico 1. Red vial en la provincia de Buenos Aires (en kilómetros), año 1959

Graphic 1. Road network in Buenos Aires province (in kilometres), 1959



Fuente/Source: Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, 1959: 3495.

Los caminos vecinales, surgidos inicialmente en la etapa colonial, proliferaron luego por la subdivisión y el loteo de campos y sin ningún control de los poderes públicos; estos, a lo sumo, tomaban conocimiento. A pesar de constituir un entramado nodal del resto de la red, no se hallaban inventariados. Además, la falta de conservación permanente los hacía proclives a la erosión y al anegamiento, razón por la cual solían ser intransitables en épocas de lluvias.

Primeras clasificaciones y jurisdicciones de la red vial en la provincia de Buenos Aires

En el Primer Congreso Nacional de Vialidad, en 1922, el doctor Nicanor A. de Elía, alertaba sobre el “concepto poco preciso y hasta equivocado sobre el régimen económico de los caminos rurales” (Touring Club Argentino, 1923: 375). Sus dichos invitan a indagar sobre la conceptualización de los caminos vecinales, su jurisdicción y financiamiento. La legislación y los informes y ponencias por parte de expertos (ingenieros, abogados, agrimensores) evidencian la ambigüedad del término. A principios del siglo XX, en unos casos se aceptaba esta denominación para los caminos de tierra que se diferenciaban de la red municipal y, en otros, se la empleaba como sinónimo de esta. Para demostrar dicha ambigüedad reconstruiremos la normativa que rigió en la provincia durante la primera mitad del siglo XX.

Para empezar, tomaremos el primer Código Rural —vigente entre 1865 y 1970—, donde se clasifica a los caminos en generales o principales y vecinales. Los primeros eran definidos como aquellos que, partiendo de la ciudad o de otros puntos, cruzaban la campaña o conducían a otro partido. Si bien constituían propiedad de la provincia, las autoridades locales podían intervenir en los permisos de cercado de campos, pero no consentir en su clausura. Por su parte, los caminos vecinales eran aquellos que solo atravesaban todo o parte del partido, por tierras públicas o particulares, abiertos o conservados por sus vecinos; aunque se aclaraba que también las Municipalidades se encargarían de ellos, haciendo cumplir las disposiciones y contribuyendo a su conservación. El Código, que tuvo la virtud de plasmar costumbres y nuevas nociones de derecho, se preocupó, entre otras cuestiones, por la defensa de la propiedad privada, la imposición de la obligación de cerramiento de los campos y el tránsito con animales. Por ende, no es de extrañar que detallara disposiciones e infracciones que afectaban a los caminos. Por ejemplo, todo propietario que cercase su fundo, junto a la solicitud de un permiso municipal, estaba obligado a dejar a la orilla un camino vecinal de 5 varas (4,3 m) y tranqueras para la libre circulación. El dispositivo no solo dio lugar a innumerables pleitos entre vecinos o entre estos y la Municipalidad, sino también a los caminos vecinales; así, proliferaron al calor del proceso de acaparamiento de tierras y delimitación de la propiedad privada.

Para la reconstrucción de la normativa dedicada al ordenamiento territorial, merece mención la Ley de Caminos, Cercas y Tranqueras 2.193/1889 (Ministerio de Obras Públicas, 1960), la cual modificó la Ley 1.329/1880. Al igual que el Código Rural, rigió durante toda la primera

mitad del siglo XX y ejerció incidencia en la vialidad. Estableció la división de los caminos en dos categorías: (a) caminos de interés colectivo, tanto generales como parciales; y (b) caminos de interés local, que englobaba a los caminos municipales, vecinales y calles que cruzaban los pueblos o centros agrícolas. Eran caminos municipales los que, dentro de un Municipio, atravesaban varias propiedades, dando acceso a caminos generales, estaciones de ferrocarriles, pueblos, vías de tranvías, etc. En cambio, la categoría caminos vecinales designaba a toda comunicación entre propiedades rurales, y tendía a quedar subsumida tras la anterior y equiparada a caminos rurales. Como se advierte, esta clasificación no coincidía exactamente con el Código Rural, aunque compartía el interés por avanzar en las especificaciones (apertura, trazado, competencia, etc.) y delimitar lo público de lo privado. Además, la ley fijaba que la jurisdicción, vigilancia y mantenimiento de los caminos municipales correspondía exclusivamente a las Municipalidades o, en su defecto, a las comisiones municipales. Pero además obligaba a los propietarios que obtuvieran el permiso de alambrado a la conservación de los caminos que recorrían su propiedad. Respecto a los recursos, se aclaraba su origen impositivo (contribución territorial, impuesto agropecuario, impuesto a los alcoholes) y la posibilidad de que, en caso de necesidad, la Legislatura girara fondos.

La primera ley que amparó el desenvolvimiento de los caminos vecinales fue la Ley 5.315 de 1907, la que arbitraba recursos regulares y continuos para aquellos que se complementarían con las redes ferroviarias. El artículo 8 establecía que por cuarenta años las empresas ferroviarias aportarían el 3% del producto líquido a la construcción y reparación de acceso a las estaciones, por lo general de la zona agrícola (República Argentina, 1907: 86).¹ De esta manera, se estimuló la formación de redes alimentadoras de la Red Ferroviaria de Argentina (FFCC). Mientras tanto, el resto de los caminos se construían con los recursos asignados en las leyes de presupuesto anual, de manera inorgánica y sin una concepción integral. De modo que la planificación y edificación de caminos, complementarios al FFCC, fueron realizadas con los recursos y el criterio de las compañías ferroviarias. Con el paso de los años, y en particular a partir de los años treinta, estas perdieron injerencia en el sector caminero, paralelamente a su declinación y a la competencia de los automotores. Mientras se reducían los aportes de las empresas, el desarrollo de los caminos locales quedó librado al esfuerzo del vecindario, de las comisiones de fomento y de los intendentes.

Un hito dentro de la vialidad bonaerense fue la creación, en 1910, de la Dirección General de Caminos (Ley 3.231),² exponente de un tipo más específico de intervención estatal. La fundación de esta repartición, réplica de su homónima a nivel nacional y dependiente del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, expresó el surgimiento de nuevos temas prioritarios dentro de la agenda pública. En reemplazo de la tarea desempeñada por el Departamento de Ingenieros (D'Agostino y Banzato, 2015), tenía por función la “superintendencia técnica y administrativa de todos los caminos generales y

¹ Primero los fondos estaban administrados por un ente autárquico y en 1925 pasó a depender directamente del Ministerio de Obras Públicas.

² A partir de 1913 fue reorganizada y denominada Dirección de Puentes y Caminos. Desde 1915, se llamó Dirección de Hidráulica, Puentes y Caminos y en 1923 retomó su denominación original de 1913.

parciales existentes o futuros, como también de los municipales y vecinales” (Vialidad, 1961: 41). La delimitación entre estos últimos no quedaba del todo clara, por lo que esta clasificación mantuvo la ambigüedad de las denominaciones vigentes.

Una de las principales novedades de la disposición estribó en la conformación de una comisión local en cada ciudad o pueblo, presidida por el Intendente e integrada por cuatro vecinos propietarios de predios rurales y contribuyentes al fondo de caminos. La comisión se encargaría de informar sobre las necesidades viales de sus jurisdicciones, cumplir las resoluciones emanadas de la comisión central, intervenir en la aplicación de las disposiciones de la Ley de Caminos, Cercas y Tranqueras, nombrar comisiones auxiliares y conservar los caminos a su cargo.

Ya desde el siglo XIX, de acuerdo a la Constitución provincial y a la Ley Orgánica Municipal, era atribución inherente al régimen municipal tener a su cargo la vialidad pública. Al respecto, la primera Ley Orgánica Municipal de 1854, la Constitución provincial de 1873 y luego la Ley Orgánica Municipal de 1876 establecieron la figura del municipio-partido. A pesar de las enmiendas a la Ley Orgánica en 1886, 1890 y 1937, el régimen municipal no alteró su esencia, al menos hasta 1949 (Recalde, 2008; Cortabarría, 2008). Como garantía de la autonomía municipal, se otorgaba al Concejo Deliberante la facultad para reglamentar lo concerniente a la apertura, ensanche, construcción, conservación y mejoramiento de calles y caminos. En caso de creación o aumento de impuestos, debía contar con el aval de los mayores contribuyentes. Esto último, junto a la disposición de nombrar una comisión de propietarios electores del distrito para que desempeñara o dirigiera las obras públicas, este último fue suprimido en 1949. De allí que los poderes municipales contaban con amplias facultades para el progreso local (Parry, 1942).

Ahora bien, en cuanto a la vialidad, no solo muchas veces quedaba relegada frente a otras prioridades (ferrocarril, casa municipal, escuelas, cementerio), sino que además mayor interés concitaba la construcción de calles dentro de los pueblos cabecera de partido y de caminos que se conectaran con las puntas de rieles. Respecto a la campaña, no se elaboró ninguna red caminera, sino que se limitó a la provisión de fondos para subvenciones que se aplicaban de acuerdo con las necesidades expresadas en informes municipales y rendiciones de cuenta a la administración central (Illobre y Ravina, 1987).

Lo mencionado hasta aquí indica el consenso en cuanto a las autoridades encargadas de la construcción y conservación de los caminos que eran generales o parciales, por un lado, y locales, municipales o vecinales, por otro; si bien una mirada atenta identifica cruces e indeterminaciones en las funciones prácticas de la Provincia y los Municipios.³ Por otra parte, las fuentes sugieren la existencia de pleitos en torno a la inserción de los caminos en una u otra red, así como en la definición de lo público y lo privado, lo cual ameritaría un futuro

³ Por ejemplo, el art. 7 de la Ley 3.231 establecía que le correspondía a la Dirección General de Caminos “entender en todos los asuntos que se relacionen con los caminos generales o parciales y municipales o vecinales”.

análisis. Lo que sí se puede aseverar es que hasta principios del siglo XX, así como la creación de un camino en la campaña solía ser una iniciativa privada con aval gubernamental, el mantenimiento consistía en una tarea compartida con la Municipalidad, al menos desde el punto de vista legal. Esta última controlaba los trabajos, efectuados por medio de comisiones nombradas a tal efecto, no existiendo un organismo con personal especializado. La Provincia, por su parte, proveía subvenciones y cuadrillas para atender las prioridades, concentradas en el caso urbano y en la conexión con el tendido ferroviario. Lo subrayó con claridad el agrimensor e inspector de caminos Octavio Airbus: “Los gobiernos nacional y provinciales, ahogados por el crecimiento prodigioso de las tierras puestas en cultivo, no pueden proveer a los poblados de caminos transitables” (Ardibus, 1922). En tal contexto, los caminos que daban acceso y salida a la propiedad rural quedaron netamente postergados.

El fondo de caminos y los recursos municipales

En 1910 no solo se discriminaron con mayor especificidad los roles de los gobiernos provincial y municipal, sino también se avanzó en el financiamiento, aunque con problemas. En efecto, se constituyó por primera vez un fondo de caminos, manejado por la Dirección General de Caminos. El nuevo esquema expresa la inquietud gubernamental por la planificación centralizada y el acrecentamiento de las partidas destinadas a la obra vial, si bien lógicamente la información ofrecida por los presupuestos permitiría adentrarnos con mayor solvencia en la estructura de funcionamiento de la agencia estatal. Lo que al momento hemos hallado fue un cúmulo de críticas respecto a las dificultades para la recaudación efectiva.⁴

El fondo de caminos estaba compuesto por varias fuentes. En primer lugar, quedaron grabados los propietarios rurales por medio de la contribución de caminos, impuesto adicional de cuatro centavos por hectárea o fracción que pagarían anualmente todos los bienes inmuebles alcanzados por la contribución territorial, con exención de los edificios, solares y manzanas comprendidos dentro de la planta urbana de las ciudades y pueblos. Es decir, la contribución de caminos supuso una recaudación sustentada en la campaña, pero que tendía a destinarse al casco urbano. Por ello, en el debate del Primer Congreso Vial Municipal, un participante adujo: “las entradas de los Municipios, cuando se habla de arreglar caminos, vienen del campo, no vienen de la ciudad” (Ministerio de Obras Públicas, 1961: 58). Como el Fisco provincial —amparado en Ley de Caminos, Cercas y Tranqueras— recaudaba esta contribución, las Municipalidades se encontraban coartadas para imponer otra similar y, por ende, no resulta extraño que exigieran la transferencia de dicha carga a su órbita (Touring Club Argentino, 1923: 227). Otros recursos ayudaban a conformar el fondo de caminos: rentas generales, multas y el importe del 10% anual del cálculo de recursos de las Municipalidades.

⁴ Por ejemplo, en la Ponencia “Caminos”, de Matías Sturiza. En Touring Club Argentino, 1923: 301.

La creación de una repartición, un impuesto y un fondo que atañían concretamente a la vialidad preanunció un cambio de actitud gubernamental. Ahora bien, ¿hasta qué punto los recursos fluían hacia las Municipalidades y les permitían desplegar las capacidades determinadas por las leyes viales y la Ley Orgánica de las Municipalidades? Como demuestran Batakis y Lódola (2015), ya desde la constitución del régimen municipal, las Municipalidades oficiaban como entes recaudadores de la Provincia y recibían un porcentaje a cambio, que oscilaba entre el 10% y el 20% según la época y el impuesto, por lo que suponemos que esa proporción, sumada a las dificultades de cobranza, no representaba una suma significativa en los presupuestos municipales.

La sinuosa y compleja trayectoria de la tributación evidencia los magros recursos que detentaban los Municipios para destinar directamente a la obra vial. En 1914, la Ley 3.537 unificó los tributos de contribución territorial, impuesto a la producción agropecuaria y contribución de caminos en el impuesto a la valuación, mientras que la contribución de caminos pasó a gravar el 0,33 por mil a las propiedades rurales. En general, esta denominación y su diseño se mantuvieron hasta 1927, aunque la participación municipal se redujo. En 1925 la contribución de caminos fue elevada al 1 por mil y en 1927 los tributos sobre la valuación fiscal tomaron la denominación que se mantiene en la actualidad: impuesto inmobiliario. La Ley 3.901/1927 reglamentó la alícuota del 6 por mil sobre todo bien raíz y una contribución de caminos del 1 por mil, excepto para los urbanos. La norma declaró renta municipal al 7% del producido por el impuesto y distribuyó a su vez el 30% de la contribución de caminos, que debía invertirse exclusivamente en el manejo y conservación de los caminos del partido, bajo la responsabilidad personal del Intendente. Por su parte, la Ley 4.204/1934 elevó al 8% la suma que del impuesto a los inmuebles se destinaba a renta municipal. Durante la etapa peronista, la Ley 5.127 modificó tal estructura para el año 1947: estableció rentas municipales al 3% de lo recaudado y destinó el 30% de este monto al arreglo y conservación de calles y caminos. En síntesis, los guarismos de este recorrido evidencian una ralentización de los recursos destinados a la obra vial municipal hacia la mitad del siglo XX y, junto a ello, la imposibilidad de una planificación sistemática. Los balances municipales confirman el exiguo presupuesto consignado en el fondo de caminos.

No existía un plan estatal que coordinara las reparticiones nacionales, provinciales y municipales y que atendiera los gastos de conservación permanente (Touring Club Argentino, 1923: 115). En el caso de la red de menor jerarquía, la municipal, comunal o vecinal, se reconocía la jurisdicción de los Municipios, pero no se la dotaba de recursos suficientes. Si bien contaban con mecanismos de control y ayuda financiera desde el gobierno provincial, las Municipalidades gozaban de una reducida participación en la percepción impositiva. Asimismo, las comunas contaban con escasos fondos propios en concepto de rentas e impuestos. Dadas la autonomía municipal, la falta de uniformidad de los montos y las denominaciones de los tributos a lo largo de la primera mitad del siglo XX, es imposible formular conclusiones taxativas sobre la magnitud de los recursos y en qué medida se destinaban a la obra vial.

A falta de otros indicadores, la prensa y los congresos viales ofrecen una dimensión aproximada del problema. En estas fuentes se advierten dos opciones a las que recurrieron los Municipios. Primero, al financiamiento discrecional por parte del gobierno provincial, como lo expresara un delegado municipal: “Para hacer o conservar los caminos de campaña no existe ninguna autoridad local. Por consiguiente, cuando es necesaria una obra de esta naturaleza, hay que pedirla como un favor de gobierno” (Touring Club Argentino, 1929: 151). Segundo, la mayor parte de las Municipalidades, para reforzar las partidas destinadas a la obra vial, crearon un impuesto sobre la propiedad rural (Ministerio de Obras Públicas, 1965: 148). Tal medida recibió fuertes críticas por parte de los propietarios, quienes en muchos casos litigaron arguyendo su carácter anticonstitucional y, mediante acción judicial, se resistieron al pago. Por su parte, las Municipalidades planteaban que no se trataba de un nuevo impuesto, sino un gravamen de tipo retributivo por prestación de servicios. Lo anterior es abonado por el Dr. Bedacarratz, representante vial de la localidad de Adolfo Alsina, quien se quejaba:

En casi todos los distritos rurales hemos tenido que aplicar el impuesto a la tasa de campo, siempre con gran resistencia de un gran sector ganadero propietario que cree que es una sobreimposición de impuestos. A pesar de esas tasas que se han aplicado [...], la resistencia a pagarla siempre hace que se recaude un 40 o 50% (Ministerio de Obras Públicas, 1961: 61).

En este sentido, no es de extrañar que la Comisión de Caminos de la zona 1 de Puán emitiera un comunicado en la prensa recordando a los contribuyentes la fecha de vencimiento de la tasa de campo (El Justicialista, 1948: 4).

La política vial a partir de la década de 1930: cambios y continuidades

La sanción de la Ley Nacional de Vialidad 11.658/1932 dio inicio a una nueva era en materia vial (Ballent, 2008 y 2005). Sus disposiciones fundamentales dieron lugar a la institución de un sistema troncal de caminos; un organismo autárquico encargado de la proyección, construcción y conservación de caminos (la Dirección Nacional de Vialidad, en adelante DNV); un fondo nacional de vialidad y un sistema de ayuda federal a las provincias para la construcción de caminos provinciales. Para disponer de estos fondos, las provincias debían acogerse a la normativa nacional, organizando sus propios organismos viales autárquicos. A partir de entonces no solo se crearon mejores condiciones para el desarrollo de la técnica vial, también la disponibilidad de recursos regulares permitió la formulación de planes de más largo alcance.

Dicha ley clasificó, de modo jerárquico y sistemático, los caminos de la República en cuatro categorías: nacionales, provinciales, vecinales y especiales.⁵ Los caminos vecinales, también denominados terciarios, comunales o municipales, eran definidos por exclusión, es decir, quedaban por fuera de las demás categorías. El intenso accionar de la DNV a lo largo de la década se tradujo en el tendido de una red nacional o troncal de carreteras —destinada a comunicar ciudades o centros de producción, provincias y territorios nacionales, y a dar acceso a los países limítrofes, estaciones ferroviarias y puertos— y de los caminos provinciales que empalmaban con ella. Más allá de medidas aisladas, los caminos vecinales no se habían convertido, por entonces, en una preocupación estatal inmediata. Ello obedece a que el criterio de la cantidad de tránsito y del bajo costo era determinante para la decisión de las prioridades camineras.

En la provincia de Buenos Aires, la Ley 4.117 constituyó un Consejo de Vialidad que administraría el fondo de caminos. Este último se compondría del impuesto de caminos, la sobretasa a la venta y consumo de nafta en la provincia, el producido del impuesto al mayor valor de los terrenos beneficiados por la obra vial, el fondo propio de la ayuda federal, los ingresos provenientes de donaciones y multas, recursos provinciales, el aporte de las Municipalidades o vecinos en los casos de consorcios y el producido de las ventas de materiales de canteras y fábricas fiscales. Fue principalmente el impuesto a la nafta lo que engrosó las partidas viales. No obstante, los problemas presupuestarios resultaron agobiantes en toda la década, fruto de la depresión, el endeudamiento crónico, los conflictos políticos y un aparato estatal con serias dificultades de administración (Regalsky y Da Orden, 2013: 280).

De acuerdo a la normativa, el Estado provincial otorgaría preferencia a aquellos caminos que sirvieran a las poblaciones de mayor importancia por número de habitantes, comercio y producción industrial, que condujeran a los centros de mayor producción o consumo y que llevaran a puertos o a estaciones ferroviarias. Las Municipalidades, a cambio del financiamiento del arreglo de calles y caminos, debían entregar a la Dirección de Puentes y Caminos el 30% del impuesto de caminos y el producido del medio centavo por litro de nafta consumida en el partido. Solicitarían las obras y, previo estudio y estimación de precio hecho por la Dirección, quedaban a merced de la ejecución por parte del Consejo. Es decir, dependían financiera y técnicamente de la agencia estatal provincial. Por otro lado, vale la pena aclarar que la ley autorizaba al Consejo a formar consorcios con comisiones vecinales, autoridades comunales y vecinos interesados, para reparar o construir caminos generales o parciales.

En 1936 se creó la Dirección Provincial de Vialidad (DVPBA) en reemplazo de la Dirección de Puentes y Caminos, y en 1943 se estableció su autarquía administrativa y financiera. La jerarquización de la entidad contribuyó a que fuera, entre sus pares, una de las más fecundas en cuanto a obras por cuenta propia (Piglia, 2011). El año 1943 marcó un punto de inflexión en las curvas de recaudaciones e inversiones, ralentizando el accionar. Más allá de esto y de la pérdida de autarquía de la DNV en 1943 y de la DVPBA en 1947, la etapa peronista significó

⁵ Por ejemplo, los caminos de la Ley 5.315 o los de interés militar.

una continuidad respecto a la década anterior, puesto que los ejes de la política vial mantuvieron el proyecto fundacional. Incluso cuando durante la gobernación de Domingo Mercante (1946-1952) la provincia fue testigo de una prolífica construcción de obras de infraestructura (Lacunza, 2004), las obras viales se siguieron condensando en los distritos que estrechaban centros turísticos, productivos y comerciales. La prioridad a caminos de bajo costo dejó al rezago la interconexión de pueblos y parajes (Salomón, 2017).

Ahora bien, ¿qué sucedió a nivel municipal? Si bien al menos en los primeros tiempos el crecimiento de los recursos impositivos provinciales tuvo un correlato con el gasto en políticas públicas (Da Orden, 2011), los escasos recursos que la planificación del gobierno provincial cedía para el manejo de los Municipios, las limitaciones impuestas por la organización político-administrativa y los recortes para los distritos opositores habrían obrado en detrimento de la iniciativa local. De todos modos, la imagen de ahogo de las finanzas de los Municipios no aparece tan nítida, puesto que si la Provincia tendió a cercenar ingresos de aquellos, la Nación les aseguró una cuota del 10% de lo recibido por cada provincia en la coparticipación fiscal (Ferreyra, 2011: 181).

Aunque aún poco conocemos sobre el entramado institucional local y su vinculación con la provincia, así como la estructura de recursos y gastos, comprobamos ciertas continuidades en relación a la política vial municipal. Un punto a destacar es la carencia de un inventario de la red, cuya evolución, en permanente movilidad, respondía más a la subdivisión de la propiedad inmobiliaria antes que a la planificación. Además, ante la ausencia de una oficina especializada dentro de las comunas, las tareas de índole solían ser absorbidas por agentes administrativos. (Ministerio de Obras Públicas, 1965: 230). A lo sumo, se conformaban comisiones viales que adolecían de conocimiento experto. En cuanto al equipamiento, se estimaba que cubría mínimamente las necesidades, abarcando entre el 10 y el 15% (Petriz, 1957: 6). En síntesis, los Municipios carecían de instrumentos adecuados, recursos y personal capacitado.

Experiencias de cooperación y autogestión de caminos vecinales

En la primera mitad del siglo XX, el camino constituía mucho más que un conector económico. En la mentalidad de la época era un símbolo, se le percibía como un vector capaz de activar y enriquecer la vida social y cultural. Pero dicha valoración social contrastaba con la marginal atención de las reparticiones viales nacional y provincial. Los caminos vecinales no estuvieron escudados en su desenvolvimiento por un régimen orgánico y permanente: tendieron a ser acciones aisladas de vecinos, muchas veces junto a los Municipios, tal como evidencian los ejemplos que se enuncian a continuación. Los mismos invitan a un análisis más pormenorizado sobre la pluralidad y la evolución en el tiempo de las configuraciones y trayectorias de cooperación y autogestión.

Una forma frecuente de intervenir en la obra vial era el compromiso a título personal, que exhibe la preocupación vecinal por los asuntos locales. La participación directa en ámbitos celulares de la sociedad, inorgánica y espontánea, se nutrió del protagonismo de alguna figura “respetable”. A pesar del contexto de aislamiento y de débil relación con el mundo urbano, las comunidades rurales estimaban el compromiso y la aglutinación a fin de buscar soluciones a sus problemas cotidianos e inmediatos. Así, no es de extrañar que dicha valoración, junto a la utilidad práctica, incidieran en las iniciativas locales:

En Olavarría, por iniciativa y un pequeño concurso de la Municipalidad, una comisión de respetables vecinos acaba de construir 50 kilómetros de camino [...]. Esos mismos vecinos, con la Champion, arado y pala de buey han arreglado infinidad de caminos vecinales [...]. En General Lamadrid, el Sr Pedro Jouandón, hacendado de aquel partido, adquirió hace pocos años una máquina niveladora Standard y a la fecha se ha construido ya por cuenta del mismo señor y de otros vecinos, muchos kilómetros de buenos caminos. Exactamente ocurre en Coronel Suárez con otra niveladora Standard por un estanciero (Touring Club Argentino, 1923: 354-355).

La prensa local solía hacerse eco de las acciones vecinales para afrontar las falencias viales. *El Justicialista*, de Puán, celebraba el “ejemplo alentador y magnífico de muchos vecinos que mediante su esfuerzo y aporte personal, en cooperación con la comuna, han realizado verdaderos prodigios en arreglos camineros”. A lo mismo apuntaba el periódico *El Orden*, de Mercedes: “Las iniciativas vecinales han contribuido en muchas ocasiones a la concreción de obras de bien público que, de esperarlas de la acción oficial, se habrían quedado dormidas. [...] En varias oportunidades fueron los vecinos los que comenzaron y concluyeron calles urbanas, caminitos de acceso” (El Orden, 1956: 1). La exaltación de la intervención vecinal solía encerrar, más abierta o solapadamente, críticas hacia las autoridades, como lo ilustra *El Independiente*: “Es harto deplorable el estado de los mismos (caminos) [...] la Dirección de Vialidad, encargada de velar por el cuidado y atención de los caminos de la zona, no ha cumplido con la responsabilidad que le atañe” (El Independiente, 1958: 1).

La participación también se encauzó mediante asociaciones civiles más orgánicas, tales como comisiones especiales o sociedades de fomento, que proliferaron durante la primera mitad del siglo XX. Especialmente, es posible identificar en las décadas de 1910 y 1920, y en años peronistas, un particular impulso. Una serie de impresiones —ni exhaustivas ni concluyentes— sugieren que el asociacionismo en tanto forma de intervención en la vida pública se difundió en ambos momentos, exhibiendo la preocupación vecinal por los asuntos locales. Por un lado, la apertura democrática que siguió a la reforma electoral de 1912 habría despertado una mayor participación directa en ámbitos celulares de la sociedad, como fue el caso de los caminos. De hecho, en los dos primeros congresos viales (1922 y 1929) las alocuciones de los delegados dan cuenta del accionar vial local de las asociaciones vecinales —en confluencia con los Municipios— que procuraba ser estimulado a través de un cúmulo

de propuestas (convocatoria a un Congreso de Municipalidades, ayuda provincial, impulso a comisiones camineras municipales, etc.).

Por ejemplo, merece mención la Comisión de Caminos del partido de Castelli, creada por iniciativa de un grupo de vecinos y del Intendente en 1919. La misma en 1920 decidió la realización de una contribución voluntaria, en la que cincuenta y un hacendados se comprometieron a abonar 0,10 centavos por hectárea al año. La suma recaudada, sumada a una rifa caballar “Pro arreglo de Caminos”, fondos entregados por la Municipalidad y otras donaciones, permitió el arreglo de 156 km de caminos en un plazo de quince meses. Para el trabajo se contó con los caballos prestados por los mismos hacendados y con los potreros necesarios para su pastoreo, los que se solicitaban a inmediaciones de los puntos donde se trabajaba (Touring Club Argentino, 1923: 223-224).

Sin una perspectiva microhistórica y con las fuentes disponibles, es imposible reconstruir la trayectoria de las asociaciones. De allí que solo a modo de conjetura sostengamos que, lejos de alcanzar solidez y estabilidad, la mayoría naufragó en los primeros tiempos de existencia. Aunque hay excepciones, tal como ocurrió con la Sociedad de Fomento “Cañada de Arias”, constituida en 1927 por vecinos productores de Luján, General Rodríguez y Las Heras a fin de lograr el mantenimiento del camino Luján-Navarro, así como otros transversales y accesorios. Logró constituir su sede social y adquirir sus propias maquinarias y elementos necesarios, ambos síntomas de estabilidad. Con el tiempo, y ya mecanizada la asociación, fue contratada por la DVPBA a título de contratista, conformó consorcios con las Municipalidades de General Rodríguez y Luján y fundó la Asociación Rural de Productores del Este (entidad interesada en el progreso y bienestar de los habitantes rurales, mediante buenos caminos, energía eléctrica y educación con orientación rural) (Besozzi, 2005: 143-144). En este y otros casos destacan, por un lado, la acción de un núcleo de vecinos que asumía la iniciativa destinada a revertir el doble vacío de infraestructura vial y de acción estatal. Y, por otro, muestran que el fomentismo fue un interlocutor de la Municipalidad e incluso del Estado provincial. En algunas oportunidades sus dirigentes se especializaron en la compleja tarea de gestionar ante las autoridades y ante sus representantes políticos, lo que los empujó a involucrarse en la política.

El golpe de estado de 1930 tensó la institucionalidad republicana, aunque podría plantearse que el devenir del asociacionismo transcurrió por rumbos menos agitados que la política. De todos modos, al conjugarse con la crisis económica y la conformación de los entes viales nacional y provincial, produjo cambios en las actividades desplegadas a nivel local. La evolución de la técnica vial y los mayores costos imposibilitaban —o dificultaban, en el mejor de los casos— la construcción de caminos por parte de las Municipalidades y asociaciones de la sociedad civil. Además, según expresan los Congresos Nacionales de Vialidad de 1937 y 1940, lo local se eclipsó tras la mentada centralización y coordinación (VV.AA., 1937; VV.AA., 1940). Luego del advenimiento del peronismo al poder, en un contexto en el cual el Estado se consolidó como un espacio de viabilidad de las demandas, se amplificó la posibilidad de materializar pedidos de solución a problemas vinculados a la vialidad, entre otras cuestiones.

De allí que, tal como ilustra la prensa local, se avivara la articulación de intereses por medio de reuniones, asambleas, comisiones y asociaciones “pro caminos” (Salomón, 2016). Advertimos entonces otro momento de eclosión del asociacionismo local, aunque —como ya advertimos— harían falta estudios específicos para formular una afirmación taxativa.

A partir de 1956, una figura que cobró relevancia en el quehacer vial fue el consorcio caminero. Si bien su existencia no resulta novedosa, tras la Revolución Libertadora obtuvo respaldo institucional.⁶ El consorcio, según la normativa, reunía a no más de cinco vecinos “de arraigo y responsabilidad” para propiciar la ejecución de un trabajo caminero específico. Sus integrantes colaboraban con dinero, materiales, equipos o personal. Con el status jurídico, el gobierno bregaba por encauzar el interés de la población rural por los buenos caminos y utilizar el personal, equipo y caballada de los agricultores durante los meses ociosos. Entre los fundamentos de la reglamentación se planteaba un “vasto problema para el cual (la Provincia) necesita y reclama la colaboración de todos, ya que las soluciones dada la magnitud de la cuestión no podrían apresurarse sin contar con ese concurso general”. Las fuentes exhiben el beneplácito de autoridades y expertos por los consorcios, por ofrecer recursos y voluntades a la obra vial municipal.

Más adelante, hacia los años sesenta, se añadió un nuevo sujeto en el mantenimiento de los caminos vecinales en el campo: el Instituto Agrario de la Provincia de Buenos Aires (IABA). El mismo, por Ley 6.254, constituía con los adjudicatarios de las tierras en colonización un consorcio caminero para la conservación de la red de caminos propios de la colonia.⁷ La normativa establecía que ningún adjudicatario podía abstenerse o excusarse. El IABA aportaba un equipo caminero (constituido por un tractor, trilla de arrastre, niveladora y/u otros accesorios necesarios) y caños para alcantarillas, en tanto que los colonos contribuían con personal (pago) para el manejo del equipo y un canon semestral por hectárea que sería recaudado por el instituto. Una Comisión Administradora integrada por seis colonos elegidos en asamblea y por un síndico del IABA resolvía la realización y supervisaba los trabajos. La normativa establecía que el consorcio caminero subsistiría hasta que por lo menos el 75% de los colonos recibieran la escritura de dominio correspondiente a sus lotes.

Reflexiones finales

En este trabajo procuramos incursionar en una temática poco estudiada: la gestión de los caminos vecinales en ámbitos rurales de la provincia de Buenos Aires durante la primera mitad del siglo XX. ¿Qué actores intervinieron, con qué modalidades de acción y con qué

⁶ A nivel nacional, estaban regidos por la Ley 11.658/1932, en tanto que a nivel provincial, por la Ley 4.117/1932 y los decretos 601/1934 y 623/1934 (Ministerio de Obras Públicas, 1937).

⁷ El convenio tipo fue aprobado por el Directorio del instituto Agrario por Resolución 1.463/64. En 1965 estaban registradas 58 colonias en la provincia. *Ponencias Segundo Congreso Vial Municipal, N°1*, s/n.

recursos? En otras palabras, buscamos comprender los procedimientos mediante los cuales los habitantes rurales dieron respuesta a la problemática vial, cuya incidencia trascendía la faceta meramente económica, afectando las condiciones de vida.

En primer lugar repusimos la normativa, en relación a la conceptualización, las competencias estatales y los recursos arbitrados para la construcción y el mantenimiento de los caminos vecinales. Exploramos los cambios y las continuidades en los ordenamientos legales y las reparticiones públicas dedicados a la planificación y ejecución de los mismos. El reconocimiento de la jurisdicción municipal de la red vial —aunque con vaguedades y ambigüedades— no fue acompañado de la dotación de recursos humanos y económicos adecuados. Si bien contaban con mecanismos de control y ayuda financiera desde el gobierno provincial e incluso nacional, las Municipalidades gozaban de una reducida participación en la percepción impositiva. Frente a tal situación, se privilegiaban unos trayectos sobre otros y se invertían recursos en su cuidado de forma diferenciada y estratégica. La prioridad fue el casco urbano, al igual que para la Provincia eran las carreteras de bajo costo que integraban los centros productivos, comerciales y turísticos. Los caminos vecinales quedaban relegados y sufrían los embates del uso sin mantenimiento.

Frente a tales falencias, adquirieron protagonismo las iniciativas locales, institucionalizadas o espontáneas, en la provisión de infraestructura rural. Las experiencias locales dedicadas al quehacer vial revelan el interés que despertaban los buenos caminos en el campo, así como las dificultades gubernamentales para enfrentar, por sí solas, el problema. La acción colectiva, como instancia de acción pública, buscó dar respuesta a dichas necesidades. Lógicamente, la colaboración vecinal, que no se redujo a la provisión de fondos sino también de todos los elementos necesarios, no hubiera sido posible sin una base mínima de capital social.

Insistimos entonces, de cara a futuras reelaboraciones de este primer avance, en la reconsideración de lo local a propósito de una indagación necesaria sobre la relación entre políticas públicas, infraestructura y bienestar rural. Historizar dicho vínculo a ras del suelo implica diversificar temporalidades y espacialidades, solapadas por una mirada panorámica y generalista. Al respecto, ponderamos las posibilidades teórico-metodológicas que ofrece el microanálisis para los estudios históricos, puesto que dicho enfoque complejiza las miradas sobre el impacto de las políticas públicas y sobre el cambio social a través del accionar de sujetos autoorganizados e invisibilizados por escalas de observación más amplias.

Bibliografía

- Álvarez, M. (1957). *Carreteras* 12, octubre-diciembre: 14-15.
- Ardibus, O. (1922). *Los caminos de tierra argentinos*. Buenos Aires, Imprenta Riera.
- Ballent, A. (2008). “Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943”. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos* 15(3): 27-847.
- _____. (2005). “Kilómetro Cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta”. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani* 27: 107-136.
- Batakis, S. y Lódola, A. (2015). *Historia y reformas del impuesto inmobiliario rural en Buenos Aires: 1821-2014*. Buenos Aires, UNIFE.
- Besozzi, L. (2005). *Historia del partido bonaerense de General Rodríguez*. Buenos Aires, Dunken: 143-144.
- Bohoslavsky, E. y Soprano, G. (eds.). (2010). *Un Estado con rostro humano. Funcionarios e instituciones estatales en Argentina (desde 1880 hasta la actualidad)*. Buenos Aires, Prometeo-UNGS.
- Cortabarría, J. (2008). “El régimen municipal bonaerense de 1891 a 1955”. *Revista Electrónica del Instituto de Investigaciones Ambrosio L. Gioja* 2(3).
- Da Orden, M. (2011). “Recursos fiscales, Estado y sociedad. La provincia de Buenos Aires durante el peronismo clásico, 1946-1955”. En Da Orden, M. y Melon Pirro, J. (comps.). *Organización política y Estado en tiempos del peronismo*. Rosario, Prohistoria: 117-143.
- D’Agostino, V. y Banzato, G. (2015). “Funcionarios y políticas sobre el territorio en la Provincia de Buenos Aires: El Departamento de Ingenieros, 1875-1913”. *Decimoquinto Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Buenos Aires*. La Plata, Argentina, mayo de 2015.
- El Independiente. (1958). *El Independiente*, 13/7/1958. General Alvear: 1.
- El Justicialista. (1948). *El Justicialista*, 1/9/1948. Puán: 4.
- El Orden. (1956). *El Orden*, 15/9/1956. Mercedes: 1.
- Fernández, N. (2016). “Políticas públicas, infraestructuras de comunicación e integración territorial en la provincia de Buenos Aires (1917-1943)”. *VI Jornada de Becarios y Tesisistas del Departamento de Ciencias Sociales, UNQ*. Bernal, Argentina, noviembre de 2016.
- Ferreira, S. (2011). “El municipalismo peronista y antiperonista en la provincia de Buenos Aires: legislación, debates y prácticas (1945-1966)”. En Da Orden, M. y Melon Pirro, J. (comps.). *Organización política y Estado en tiempos del peronismo*. Rosario, Prohistoria: 172-191.

- Gómez, T. y Tchordonkian, S. (2014). “Redes viales y ferroviarias en las décadas del treinta y del cuarenta”. *Documento de Trabajo CESP/FAE-UBA* 40.
- Illobre, S. y Ravina, A. (1987). *La política de vialidad de la provincia de Buenos Aires entre 1860 y 1869*. Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia.
- Lacoste, P., Jaenisch, E., Boggia, A. y Escudero, E. (2000). “Redes humanas y organizacionales en los procesos de integración regional: los grandes premios internacionales en el Sur de América y el papel de los actores no estatales (1935-1965)”. *Revista UNIVERSUM* 15: 125-159.
- Lacunza, P. (2004). “El nuevo papel del Estado en la Argentina peronista: Mercante y el Plan Trienal de Trabajos Públicos en la provincia de Buenos Aires (1947-1949)”. *Anuario del Instituto de Historia Argentina* 4: 101-126.
- Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires. Dirección de Vialidad. (1961). *Primer Congreso Vial Municipal de la Provincia de Buenos Aires*. La Plata, 7 de octubre de 1961.
- _____. (1965). *Segundo Congreso Vial Municipal de la Provincia de Buenos Aires*. La Plata.
- _____. (1960). *Ley de Caminos, Cercas y Tranqueras. Ley N° 2.193 del 8 de octubre de 1889*. Publicación N° 10.
- _____. (1937). *Leyes, Decretos, Resoluciones y demás disposiciones sobre vialidad en el territorio de la Provincia de Buenos Aires*. La Plata.
- Ospital, M. (2002). “Autos y caminos para la modernización de Argentina, 1920-1940”. *XVIII Jornadas de Historia Económica*. Mendoza, Argentina, septiembre de 2002.
- Ostrom, E. (2015). *El gobierno de los bienes comunes. La evolución de las instituciones de acción colectiva*. Ciudad de México, FCE/UNAM.
- Parry, A. (1942). *Pavimentos. Ilegalidad de las concesiones municipales*. Buenos Aires, Editorial Jurídica Argentina.
- Petriz, P. (1957). “La vialidad provincial en Buenos Aires”. *Carreteras* N° 11, julio-septiembre de 1957: 7.
- Piglia, M. (2014). *Autos, rutas y turismo: el Automóvil Club Argentino y el Estado*. Buenos Aires, Siglo XXI.
- _____. (2011). “Gobierno provincial y clubes de automovilistas en torno a la elaboración y ejecución de la política vial en la provincia de Buenos Aires (1910-1943)”. En Ferrari, M. y Quiroga, N. (comps.). *Historias políticas de la provincia de Buenos Aires*. La Plata, Instituto Cultural de la Provincia: 85-114.
- Recalde, A. (2008). *Autonomía o autarquía en las municipalidades bonaerenses*. Tesis de Maestría, Universidad Nacional de San Martín.

- Regalsky, A. y Da Orden, M. (2013). “Banca y finanzas públicas”. En Palacio, J.M. (dir.). *Historia de la Provincia de Buenos Aires. De la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo (1880-1943)*. Buenos Aires, Edhasa: 251-283.
- República Argentina. (1907). *Boletín Oficial* N° 4.168: 86.
- Salomón, A. (2018). “Los caminos rurales desde una perspectiva histórica. Antecedentes, novedades y repercusiones del Plan de Caminos de Fomento Agrícola (1956)”. *História: Debates e Tendências* 18(2): 260-275.
- _____. (2016). “Instantáneas de participación ciudadana en la esfera local durante el primer peronismo”. *História Unisinos* 20(1): 84-93.
- _____. (2017). “Un lazo ausente: política vial y condiciones de vida en ámbitos rurales de la provincia de Buenos Aires (Argentina, 1940-1950)”. *Revista Brasileira de História & Ciências Sociais - RBHCS* 9(18): 16-35.
- Soprano Manzo, G. (2007). “Del Estado en singular al Estado en plural: contribución para una historia social de las agencias estatales en la Argentina”. *Cuestiones de Sociología* 4: 19-48.
- Touring Club Argentino. (1929). *Resoluciones adoptadas por el Segundo Congreso Nacional de Vialidad*. Buenos Aires.
- _____. (1923). *Memoria General Primer Congreso Nacional de Vialidad. Realizado en la Ciudad de Buenos Aires en el mes de Mayo del año 1922*. Buenos Aires.
- VV.AA. (1940). “Memoria”. *Cuarto Congreso Argentino de Vialidad*. Buenos Aires y Mendoza.
- _____. (1937). “Memoria”. *Tercer Congreso Argentino de Vialidad*. Buenos Aires y Córdoba.
- Vialidad. (1961). *Vialidad* N° 15, abril-junio 1961: 41-45.

* * *

RECIBIDO: 24/09/2019

APROBADO: 06/10/2019

VERSIÓN FINAL RECIBIDA: 27/11/2019