



"De tierra de nadie a patrimonio de todos". Vecinos y municipios en el quehacer vial bonaerense a mediados del siglo XX

From no man's land to everyone's heritage. Neighbors and
municipalities in the Buenos Aires road work in the mid-
twentieth century

Alejandra L. Salomón

 orcid.org/0000-0002-3533-5391

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas
Universidad Nacional de Quilmes
Centro de Estudios de la Argentina Rural

Buenos Aires, Argentina

 alejandraaurasalomon@gmail.com

Resumen

A fin de cuestionar los relatos lineales sobre el derrumbe del asociacionismo tras la desarticulación de los territorios rurales a mediados del siglo XX, el trabajo plantea la emergencia de una nueva y multifacética oleada de fomentismo vial. Específicamente, desde una perspectiva institucionalista y con base en investigación documental, demuestra que, a fines de los años cincuenta y comienzos de los sesenta, la novedosa dinámica institucional –que proveyó de asesoramiento, recursos económicos y equipamiento a las comunas– canalizó dentro de la gestión estatal la colaboración vecinal en materia vial en el interior de la provincia de Buenos Aires. En efecto, núcleos activos del fomentismo vial, nutridos de la experiencia previa y signados por un perfil más institucionalizado, se convirtieron en interlocutores privilegiados de los municipios.

Palabras clave: caminos vecinales; gobierno municipal; fomentismo; provincia de Buenos Aires, mediados del siglo XX.

Abstract

In order to question the generalized accounts of the collapse of associationism after the dismantling of rural territories in the mid-20th century, the work raises the emergence of a new and multifaceted wave of road promotion. Specifically, from an institutionalist perspective and based on documentary research, it shows that, in the late 1950s and early 1960s, the novel institutional dynamics -which provided advice, economic resources and equipment to the communes- channeled within the State the neighborhood collaboration in road matters in the interior of the Buenos Aires Province. Indeed, active sectors of road development, nurtured by previous experience and marked by a more institutionalized profile, became privileged interlocutors of the municipalities.

Key words: local roads; municipal government; fomentism; Buenos Aires province; mid-twentieth century.

Recibido: 11/10/2021. **Aceptado:** 02/05/2022

Introducción

Desde hace varias décadas la participación en los espacios locales ha ganado terreno como objeto de investigación. Como ha señalado extensamente la bibliografía, el período de entreguerras fue testigo del impulso de las entidades vecinales, producto de la modernización y la urbanización experimentadas por las ciudades argentinas (entre otros, Gutiérrez y Romero, 1989; Di Stéfano, Sábato, Romero y Moreno, 2002; De Privitello, 2003; De Piero, 2005; Ortiz Bergia, 2018). Los escasos estudios dedicados a barrios emplazados en la “pampa” o pueblos de perfil rural han encontrado correspondencias con las transformaciones operadas en los espacios metropolitanos, pero también han puesto de relieve algunas peculiaridades en el desarrollo del movimiento asociativo, ligadas a la territorialidad de los problemas y las prácticas de los sujetos (Basconzuelo y Baggini, 2016; Ortega, 2009).

En los partidos del interior de la provincia de Buenos Aires –ubicados fuera del área metropolitana–, al calor del desarrollo de la producción agropecuaria, la afluencia inmigratoria, la construcción de la infraestructura ferroviaria, la edificación del casco urbano y la expansión del sistema educativo, florecieron asociaciones voluntarias de distinto tipo, tales como clubes sociales y deportivos, cooperadoras escolares, bibliotecas, mutuales y sociedades de fomento (Gaignard, 1989; Losada, 2013; Marcilese, 2009; Quiroga, 2013). Como representantes de los vecinos y en vinculación con las autoridades municipales, estas últimas ocuparon un lugar fundamental en el progreso cultural y material de los pueblos, al reivindicar demandas que el Estado no alcanzaba a cubrir. Dentro de un variado repertorio de preocupaciones, dedicaron esfuerzos, materiales y dinero a la mejora de las vías de comunicación, aunque la historiografía ha soslayado esta contribución.

Así como tras la primera posguerra la proliferación de sociedades de fomento en los pueblos de base rural expresó –entre otras cuestiones– el compromiso vial, a mediados del siglo XX tal tópico habría concitado un interés diferencial y más enfocado en los caminos rurales. Lo atestigua la multiplicación de comisiones viales, sociedades de fomento vial y consorcios camineros, algunos con exclusiva participación vecinal y otros de composición mixta, junto a funcionarios municipales. En vista de lo anterior, nos preguntamos por las manifestaciones del fomentismo vial, en tanto fenómeno asociativo, en el ámbito vial municipal. ¿Cómo influyeron los cambios políticos, económicos y sociales de las décadas de 1950 y 1960 en la manera en que la sociedad de pequeñas localidades demandaba y se organizaba en lo referente a la gestión de los caminos vecinales? ¿Cómo se han transformado sus formas de intervención y su relación con el Estado de este actor que no presenta un carácter homogéneo ni unívoco a través de la historia?

En líneas generales, las investigaciones que tienen por objeto la vialidad durante el siglo XX (entre otros, Ballent, 2008; Gómez y Tchordonkian, 2016; Gruschetsky, 2019) suelen otorgar un protagonismo casi exclusivo al Estado y a las elites –y sus saberes– que controlaban sus dispositivos de gobernación. Si bien han perpetrado notables avances en lo que se refiere al análisis de los actores estatales, sus hallazgos quedan circunscriptos a las agencias viales provincial y nacional, rara vez “descienden” al nivel municipal. Además, el sesgo estatalista eclipsa la actuación de otros agentes, en especial en espacios locales de base rural, donde una

organización vial no del todo eficaz motorizó el accionar de asociaciones e individuos interesados por la construcción, el mejoramiento y la conservación de caminos. Al respecto, resulta valiosa –y precursora en la línea que aquí se ahonda– la contribución de Piglia (2014), centrada en dos asociaciones de automovilistas, como el Automóvil Club Argentino y el Touring Club Argentino. A partir de esta reconstrucción, la autora traza una compleja y rica mirada sobre la articulación entre sociedad civil, Estado y automovilidad.

Para avanzar en esta dirección, y tras recoger resultados de investigaciones previas sobre el rol de las iniciativas locales en materia vial durante la primera mitad del siglo XX (Salomón, 2020), y los cambios institucionales que sobrevinieron a mediados de éste en las reparticiones viales nacional y bonaerense (Salomón, 2018, 2019 y 2021), aquí quisiéramos poner el acento en otro aspecto: las particularidades que adoptó el fomentismo vial a partir de este punto de inflexión en pueblos o pequeñas localidades de la provincia de Buenos Aires. En tal sentido, debe reconocerse que, dado que las prácticas fomentistas se desplegaban en un territorio, éste entraña una dimensión clave para considerar el fenómeno social, más aún cuando se trataba de espacios que promovían los vínculos sociales entre los sujetos (Abramovay, 2005). En esta línea, e influido por las nociones de Santos (1995) y Haesbaert (2013), poseemos la convicción de que los caminos, al instituir territorios, representan construcciones sociales atravesadas por prácticas materiales y simbólicas, que no sólo organizan los tiempos y los espacios cotidianos, también expresan relaciones de poder y producen solidaridades en las comunidades. Por otra parte, resulta sugerente la perspectiva del nuevo institucionalismo, fundada en la idea de que las instituciones ejercen un efecto directo e indirecto en el comportamiento de los individuos. Tras un firme rechazo a los reduccionismos conductistas, argumenta que los arreglos institucionales –sustentados en reglas formales (leyes, reglamentos, etc.) e informales (usos y costumbres)– son fundamentales en la explicación de la vida social (North, 1993). Es decir, al fijar procedimientos, atribuciones y estructuras organizativas, tales diseños inducen o bloquean determinados comportamientos sociales.

A fin de cuestionar los relatos lineales sobre el derrumbe del asociacionismo tras la desarticulación de los territorios rurales a mediados del siglo XX, en este trabajo de carácter exploratorio planteamos la emergencia de una nueva oleada de fomentismo vial a fines de los años cincuenta –derivada en un dinámico y complejo mosaico asociativo– pero con algunos rasgos

distintivos respecto a las predecesoras. La novedosa dinámica institucional –que proveyó de asesoramiento, recursos económicos y equipamiento a las comunas– canalizó dentro de la gestión estatal la colaboración vecinal en materia vial en el interior de la provincia de Buenos Aires. En efecto, núcleos activos del fomentismo vial, nutridos de experiencias previas y signados por un perfil más institucionalizado, se convirtieron en interlocutores privilegiados de los municipios e incluso intervinieron en la conservación de las redes provincial y nacional. Esta interacción con agentes gubernamentales fortaleció a la esfera pública local como ámbito de atención de una necesidad básica: la comunicación vial.

La explicación de esta reemergencia –aunque breve, y luego influida por las disposiciones gubernamentales adoptadas tras el golpe de estado de 1966– en buena medida estuvo vinculada con factores institucionales enmarcados en un proceso de descentralización estatal. Dichos factores alentaron acciones para satisfacer una aspiración social no novedosa pero sí remozada, la transitabilidad, en tiempos en que los pueblos del interior rural protagonizaron un incremento de la producción agropecuaria, del consumo, del tránsito y del parque automotor, lo cual transformó los hábitos y las prácticas de movilidad. Estos procesos convivieron con otros –despoblamiento, desarme del servicio ferroviario, disminución del empleo agropecuario, deterioro de servicios públicos, cambios en la estructura productiva, etc. (Albaladejo, 2006; Diez Tetamanti, 2018; Sili, 2005)–, que, originados en los sesenta y acelerados en los noventa, modificaron la vida rural y profundizaron el proceso de urbanización. De todos modos, la desmembración de muchas sociedades rurales tradicionales no debería ocultar la reconfiguración y la pervivencia del fomentismo en otras.

A partir de la recuperación de casos analizaremos, desde un enfoque socio-político y a partir de la investigación documental, la confluencia entre vecinos y municipios en el quehacer vial de pueblos bonaerenses a fines de los años cincuenta y comienzos de los sesenta. Este pequeño recorrido tiene por intención dar cuenta de las bases materiales y simbólicas de un *ethos* vecinal que, concomitantemente con la transformación de las instituciones y los espacios rurales, e imbricado con el Estado, procuró revertir el aislamiento y la intransitabilidad en algunos territorios. Cabe aclarar que por vecinos no entendemos simplemente aquellos que habitaban las localidades, sino que su figura conjugaba elementos vinculados con la puesta en juego de un capital cultural específico (De Privitellio, 2003; Gorelik, 2004). Si bien variaba su grado de protagonismo

en las asociaciones (por ejemplo, algunos las lideraban, mientras que otros colaboraban más esporádicamente) e incluso su perfil social, el pueblo era constituyente de un sentido de pertenencia, de arraigo, dentro del cual radicaban sus demandas y operaban los marcos de sociabilidad.

El trabajo está estructurado en cuatro partes. En la primera sección describimos la expansión del fomentismo vial entre las décadas de 1920 y 1950 en pueblos bonaerenses y exploraremos sus características y actividades que desarrollaron. El segundo apartado aborda los cambios institucionales ocurridos a fines de la década de 1950, que permiten elaborar una explicación del fortalecimiento del fomentismo vial y su rol como nodo en la trama de políticas públicas hacia –fundamentalmente– los caminos vecinales. En el tercer apartado, recuperaremos los procesos económicos y sociales acaecidos en el ámbito rural que incentivaron las aspiraciones sociales a favor de la comunicación vial. Por último, visibilizaremos algunas trayectorias que dan cuenta de la especificidad del fomentismo vial que, traducido en una variopinta morfología asociativa y participativa, se imbricó vigorosamente con el Estado. Para ello mencionaremos ejemplos (especialmente, de Coronel Dorrego y Salliqueló, pero también de otros municipios) que, lejos de ser representativos del conjunto, ilustran procesos y tendencias que tal vez estuvieron presentes en la historia de otros territorios de la provincia de Buenos Aires.

Desde luego, este estudio no tiene ninguna pretensión de exhaustividad –por el carácter sesgado de las fuentes–, tampoco sostenemos que las conclusiones extraídas de los casos referidos aquí pueden hacerse extensivos a todos los municipios y/o asociaciones. Lo que nos interesa, más bien, es detectar hibridaciones entre acción estatal y vecinal alrededor de la infraestructura vial en una coyuntura signada por la descentralización y el auge del desarrollismo.

El fomentismo vial durante la primera mitad del siglo XX

Desde principios del siglo XX comenzaron a escucharse, con creciente nitidez, voces provenientes de distintos ámbitos de la sociedad que buscaban participar en el proceso de construcción de la red vial, tales como el Automóvil Club Argentino y el Touring Club Argentino (Piglia, 2014). Si bien estas organizaciones lograron mayor visibilidad que el resto, por su vasta base social y cercanía al Estado nacional, el fenómeno fue mucho más amplio y alcanzó el nivel municipal y esferas que trascendían el interés

turístico o deportivo. En las pequeñas localidades de base rural, en general emplazadas en los márgenes de la obra pública, la accesibilidad y la integración territorial representaban serios problemas que afectaban la vida económica y social. Allí, los caminos vecinales, a cargo de los municipios y casi exclusivamente de tierra, solían ser huellas o canales, según la época del año¹. Con frecuencia, no sólo resultaba imposible trasladar la producción en el momento oportuno (en particular, luego de las lluvias), sino que la carencia de caminos adecuados obligaba a recorrer distancias más extensas, con el correlativo aumento de costos y tiempos. Además de favorecer la rentabilidad y la competitividad de la actividad productiva, los caminos permitían el acceso a servicios, mercados y espacios de sociabilidad. En el casco urbano, si bien concitaba mayor atención municipal que las áreas rurales circundantes, la cuestión vial presentaba problemas no mucho menores. No es de extrañar, entonces, el interés vecinal por las vías de comunicación.

Asociado a los fenómenos de integración y movilidad social durante los años de entreguerras, el fomentismo vial, habitualmente subsumido tras un espectro más amplio de inquietudes, asumió un papel decisivo en la vida social y económica de los pueblos bonaerenses. Entre las áreas de interés de las organizaciones de base territorial que gestionaban y ejecutaban la provisión de obras y servicios públicos, tuvo peso la apertura y mejora de caminos. Así, al margen del Estado y las corporaciones, aunque vinculado con ambos, irrumpió en aquel momento un espacio no despreciable y prácticamente invisible para la historiografía: el fomentismo vial. Por ejemplo, el arreglo de caminos formó parte del repertorio de preocupaciones de las asociaciones de fomento de Claraz y La Negra (en Necochea) y de otras registradas por la historia local (Sociedad Rural de Necochea, 1942).

En cambio, otras asociaciones, aunque minoritarias, nacieron con la finalidad específica del mejoramiento de las comunicaciones de sus pueblos, la mayoría, fruto de la reunión espontánea de vecinos, aunque otras también alentadas por los intendentes. Enarboladas tras el apartidismo, su preocupación las condujo a dirigirse al municipio para solicitar ayuda y reconocimiento, así como para canalizar los reclamos por

¹ De acuerdo con la organización político-administrativa de la provincia de Buenos Aires, eran las municipalidades las que se encargaban de los caminos de su jurisdicción. Por lo general, y ante la insuficiencia de recursos, priorizaban aquellos pertenecientes al casco urbano frente a los rurales.

el estado o la necesidad de caminos; incluso ejecutaron directamente las realizaciones. Según deja traslucir la prensa local, la práctica peticionaria era común, y por su intermedio se concretaron obras de pavimentación y apertura, desvío y arreglo de calles. En este caso, eran los propios vecinos quienes presentaban notas en la municipalidad y/o ante los periódicos lugareños. Pero también, y gracias a la colaboración vecinal, incursionaron en la acción directa, traducida en la provisión de mano de obra, insumos, equipos y/o dinero (lo cual daría pistas sobre la pertenencia social de sus miembros a los sectores medios o altos). Movilizadas por mejorar la transitabilidad y regidas por ordenanzas municipales, con el tiempo algunas ganaron una mayor formalidad, gracias al reconocimiento como entidad pública y a la obtención de un local propio. Por ejemplo, en 1927 vecinos productores de Luján, General Rodríguez y Las Heras fundaron la Sociedad de Fomento Cañada de Arias, para ocuparse del mantenimiento del camino Luján-Navarro, así como de otros transversales y accesorios. La entidad consiguió constituir su sede social y adquirir sus propios elementos y maquinarias, ambos síntomas de estabilidad.

En algunos casos, lo que empezó como una sociedad de fomento enfocada en la infraestructura vial, luego amplió sus objetivos y se comprometió con múltiples actividades sociales, culturales y edilicias. Eso ocurrió con la Comisión Vecinal de Fomento de Verónica –a partir de 1933 y hasta la actualidad, denominada Sociedad Vecinal de Fomento–, nacida en 1926 por una convocatoria del intendente a fin de captar la cooperación vecinal para el arreglo y la conservación de los caminos del lugar². Es de destacar que la entidad se arrogó una responsabilidad que posteriormente adoptaría la Delegación Municipal, creada años más tarde (Faggiani y Lizzano, 2015). Para que ello fuera posible, la intendencia facilitó dos equipos mecánicos con su correspondiente personal, mientras que los gastos de movilidad, el mantenimiento de las herramientas y la supervisión de los trabajos corrieron por cuenta de la novel asociación. En 1935 ésta sancionó sus estatutos y al año siguiente obtuvo la personería jurídica (Estatutos de la Sociedad Vecinal de Fomento “Verónica”, s./f.), momento en el cual duplicó (a 111 miembros) su heterogénea masa societaria (Sandrín, 2007, pp. 7-8).

Si bien surgió como una iniciativa para el arreglo de calles, su intervención se expandió hacia una multifacética agenda de preocupaciones comunitarias. Cabe recalcar la estructura organizativa, en virtud de la cual la

² *Libro de Actas de la Comisión Vecinal de Fomento Verónica, 1926-1933, f.1-3.*

labor de una Comisión Directiva fue acompañada por comisiones distribuidas según las zonas del pueblo, que se encargaban del relevamiento de necesidades, la planificación de tareas y el cobro de los aportes voluntarios de los vecinos. Estos, junto a donaciones eventuales y fondos recaudados en eventos benéficos (*kermeses*, bailes, carnavales), componían el capital social de la entidad y le permitieron la adquisición de un local propio. De la lectura de las Actas de la entidad se deduce una activa labor relacionada con el arreglo de pantanos, puentes y alcantarillados, la conservación de calles y la pavimentación, tanto a través de la práctica peticionaria como de la realización directa³. A ello contribuyó la adquisición de conchilla y material calcáreo, así como de un tractor y una niveladora. En el mismo sentido, en varias oportunidades pidió a la municipalidad insumos y equipos para los trabajos e inclusive inauguró un registro de solicitudes para fijar prioridades a los requerimientos vecinales.

En otras experiencias, de carácter más instrumental, los vecinos se nucleaban por objetivos específicos y, una vez resuelto el problema puntual, la organización se diluía o desaparecía. En los dos primeros congresos nacionales de vialidad (1922 y 1929), las alocuciones de los delegados dan cuenta del prolífico accionar de comisiones viales presentes en varias localidades. Ilustrativamente, la Comisión de Caminos de Castelli –creada por aliento vecinal y del intendente en 1919– logró, gracias a la contribución de 51 productores, una rifa, donaciones y fondos municipales, el arreglo de 156 km de caminos en un plazo de quince meses (Touring Club Argentino, 1923, pp. 223-224). En Olavarría, con ayuda de la municipalidad, para la misma época una comisión de vecinos construyó 50 kilómetros de camino y arregló otros (Touring Club Argentino, 1923, pp. 354-355).

Tras el advenimiento del peronismo al poder, en 1946, 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 las condiciones de vida. Más allá del complejo vínculo con el peronismo bonaerense (Quiroga, 2013) y tal como se deduce de la lectura de la prensa local, se habría avivado la participación y la articulación de intereses en torno a los caminos, por medio de reuniones y comisiones. Podemos detectar entonces otro momento de eclosión del asociacionismo local, manifestado especialmente en la conformación de comisiones “pro

³ *Libros de Actas de la Comisión Vecinal de Fomento Verónica*, 1926-1933 y 1933-1940.

caminos”, aunque carentes –muchas de ellas– de continuidad. De todas maneras, si bien no hay estudios sobre la actuación de las organizaciones de la sociedad civil a favor de los caminos en la etapa peronista, se infiere que su rol fue minimizado y sus atribuciones como interlocutores entre los vecinos y el gobierno municipal, transferidas a las agencias del partido gobernante (Marcilese, 2009). En esta coyuntura de progresiva estatización de las acciones colectivas de los ciudadanos, el funcionamiento y las facultades de las entidades vecinales fueron regladas a fin de encuadrarse dentro de la “comunidad organizada” impulsada por el oficialismo, tal como expresa la conformación de juntas consultivas de vecinos y juntas vecinales.

En suma, la posibilidad de analizar el papel del fomentismo en los pueblos resulta reveladora del interés vial, que no siempre es posible encontrar en trabajos realizados desde otras perspectivas. Enfocadas con mayor o menor centralidad a la apertura y al mantenimiento de caminos y heterogéneas en cuanto a su composición y permanencia, las entidades vecinales operaban conectadas con el aparato estatal –al recibir fondos públicos o materiales, o ser preconizadas por los jefes comunales–, aunque solían ubicarse por fuera de éste. Además, autogobernadas y apartidarias, la autogestión y la gestión se desarrollaron de manera completamente entrelazada, frente a un Estado municipal con presencia restringida en materia vial. Como veremos a continuación, la trayectoria de tales organizaciones nos permite afirmar que el Estado a fines de los años cincuenta fungió como promotor del activismo vecinal a través de normativas y planes dirigidos a impulsar tales emprendimientos. Esto implicó un sostén más férreo –aunque dispar– en estas entidades y vecinos en general, con la finalidad de atender con mayor eficiencia la red vial vecinal.

Una novedosa dinámica institucional

Tras el derrocamiento de Juan D. Perón, se sucedieron gobiernos militares entre 1955 y 1958 y, a partir de allí y hasta 1966, gobiernos civiles semilegítimos. Por entonces, la revitalización del rol de la infraestructura vial en la modernización del aparato productivo abrevaba en las concepciones desarrollistas que promovían el rol decisivo del Estado y contaba con diversos focos de incitación, algunos de ellos de carácter internacional (Altamirano, 1998; Sikkink, 2009). Inscripta en una visión de largo plazo, la infraestructura vial también era concebida por expertos y gobernantes como una vía de descentralización social, política y económica. Por ejemplo, dentro de los congresos de vialidad, el rescate e impulso de las iniciativas

locales como camino al desarrollo atestiguan el ponderado rol de municipios y vecinos, capaz de contribuir al quebrantamiento de la concentrada estructura productivo-comercial, al arraigo rural, al veloz crecimiento y al bienestar de las zonas marginales. Bajo este influjo, las redes camineras representaban sistemas conjugados en los que la ineficiencia de uno de los componentes afectaba al conjunto, de modo que la red local concitó mayor atención que antaño. En términos político-ideológicos y junto al interés por la eficacia de gestión y la modernización técnica, tras las reformas descentralizadoras subyacía el afán por depurar la cúpula del Estado de toda influencia peronista.

A tono con las concepciones críticas del centralismo que cobraron auge tras el golpe de estado de 1955, en la provincia de Buenos Aires la nueva Ley Orgánica de las Municipalidades, sancionada en 1958, volvió a admitir las concesiones a empresas privadas para la ejecución de obras y la prestación de servicios públicos y autorizó a que estos fueran administrados o vigilados por comisiones de vecinos u organismos descentralizados⁴. Esta reforma puede interpretarse como un incentivo a la actuación vecinal en la gestión comunal, y se enmarca dentro del imaginario de la desperonización. De todas maneras, si bien el gobierno promovió el asociacionismo vecinal como una manera de construir una base social y territorial de apoyo a la lucha contra el peronismo, los avances del autonomismo municipal y la intervención ciudadana en la vida comunal no resultaron tan claros (Ferreya, 2011). En efecto, la brecha entre el discurso y la praxis desnaturaliza la asociación absoluta entre descentralización y participación vecinal.

Aun haciendo abstracción de esta situación, la confluencia de una serie de cambios institucionales y económico-sociales impulsó una acción pública más definida y sistemática sobre los caminos municipales del interior provincial, los cuales se perfilaron como una cuestión socialmente problematizada. Así, el rol de los caminos rurales y de los municipios ganó singular peso, marcando un punto de inflexión en la institucionalización de la problemática vial. El perfil y la actuación de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA) –que recuperó su autarquía– exhiben una nueva modalidad de intervención en materia vial luego de la autodenominada “Revolución Libertadora”. En la organización general de la repartición, aprobada en 1957, advertimos una estructura más

⁴ Decreto-ley 6.769. *Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires*, 30-09-1958.

descentralizada, según expresa la modificación de funciones de las 12 Zonas: de dependencias destinadas a atender los equipos de conservación de caminos y la organización de los camineros, se las jerarquizó convirtiéndolas en delegaciones de la sede central, con funciones técnicas y administrativas similares (Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, 1957). Se les otorgó mayores responsabilidades, pues de ellas dependía en gran parte el planeamiento y, mayor aún, la ejecución de los trabajos; inclusive podían formalizar acuerdos con las municipalidades⁵.

Pese a que la promesa de desarrollo e integración que la red caminera inspiraba no constituía un elemento inédito, sí lo eran las modalidades de intervención pública con que tales expectativas se sostenían a mediados del siglo XX, más orientadas al fomento rural y local. Para cubrir las necesidades de los productores rurales, el Plan de Caminos de Fomento Agrícola, reglamentado en septiembre de 1956 por el gobierno nacional y luego acogido por la provincia de Buenos Aires y sus comunas, procuró mejorar la red municipal complementaria de las rutas nacionales y provinciales a través de la colaboración de consorcios camineros (Decreto-Ley 9.875/56 y Decreto reglamentario 18.219/56). Este plan preveía un esquema de financiamiento y una estructura organizativa descentralizada respecto a los caminos rurales (Salomón, 2018). En efecto, favoreció la formación, el apoyo y el asesoramiento de consorcios camineros y de comisiones viales, lo cual canalizó la cooperación de vecinos en los caminos de penetración directa a las explotaciones agropecuarias⁶. Los primeros, constituidos por al menos cinco vecinos interesados en la construcción o reconstrucción de un camino, tenían a su cargo la ejecución y financiación de al menos el 20% del costo de los trabajos (en mano de obra, dinero, equipos, cesiones de tierra, etc.), del resto se ocupaba el gobierno nacional. Las segundas –de carácter honorario, presididas por el jefe comunal e integradas por cuatro vecinos elegidos por aquel– se abocaban al estudio de las necesidades viales locales, así como al impulso, la aprobación, la administración y el contralor de los consorcios. La advertencia de Antonio Posse, integrante del Directorio de Vialidad de la DVBA, puso en tensión el supuesto apartidismo: “algunos delegados de sociedades rurales se quejan de que al constituirse las comisiones

⁵ Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA, 1958). *Actas del Directorio de Vialidad*. Sesión del 8-10, p. 5.

⁶ Resolución ministerial 2.300/56. En Administración General de Vialidad Nacional, *Memoria. 1954-1955-1956*, p. 38.

vecinales se está haciendo mucha política (...) Expresan que se está haciendo cuestión de círculos, de privilegios"⁷.

Hacia 1963, en la provincia de Buenos Aires el vigor del Plan se había traducido en la conformación de 110 comisiones viales y 745 consorcios camineros, volcados a la construcción y/o conservación de 31.425 km de caminos (*Informe de la República Argentina para la segunda sesión de la Comisión Especial II del Consejo Interamericano Económico y Social: desarrollo agrícola y reforma agraria*, 1963, p. 207). Al fortalecer estas entidades como instancias de acción pública, pautó una nueva delimitación de espacios y funciones entre Estado y sociedad civil, de modo que el vecino, en tanto beneficiario directo, quedaba posicionado como legítimo interlocutor del Estado en representación de un interés local o sectorial.

A una línea de acción que apostaba por el sistema agrario y la reivindicación del ámbito local, contribuyó dentro de la provincia de Buenos Aires el Régimen de Coparticipación Vial Municipal, que permitió desde 1957 asistir a los municipios en su desarrollo vial y benefició particularmente a los territorios del interior (Salomón, 2021). El aporte de fondos provinciales, el asesoramiento técnico a través de las Zonas y la provisión o facilidades para adquisición de maquinaria significaron para la mayoría de los municipios la posibilidad de incrementar la actividad en el campo vial. Pese a que una parte de los fondos de la ley se volcaba a la financiación de un ente técnico municipal, muy pocas comunas lo lograron. Según una encuesta, en 1960 tan solo 16 de las 115 comunas contaban con oficinas o entes viales, y el personal directamente a cargo no era profesional⁸.

En medio de una realidad signada por la falta de profesionalismo y especificidad, la DVBA alentó la conformación de comisiones viales municipales, iniciativa que gozó de la aceptación general. Surgidas las primeras en 1958, proliferaron a partir de 1962 y particularmente durante 1963; en 1965 se habían constituido 83⁹. Estas comisiones eran regidas por el jefe comunal y se componían de un número variable de vocales (alrededor de 5), elegidos por aquel en representación de los sectores productivos, cuarteles del partido y/o instituciones interesadas en la vialidad

⁷ DVBA (1957). *Actas del Directorio de Vialidad*. Sesión del 13-2, pp. 4-5.

⁸ DVBA (1962). *Promoción Vial Municipal. Encuesta realizada por la DVBA para conocer la organización de las comunas*. Publicación n° 22. La Plata.

⁹ DVBA (1966). *Actividad Vial Municipal*, p. 23.

(filiales locales de la Sociedad Rural Argentina y la Federación Agraria Argentina, asociaciones tamberas, transportistas, cooperativas, sociedades de fomento, etc.); también podían estar formadas por funcionarios. Según el municipio, se renovaban cada uno, dos, tres o cuatro años; y se reunían quincenal o mensualmente. Para ser miembro solía requerirse la residencia dentro de la jurisdicción, la mayoría de edad y la condición de propietario o arrendatario de un predio rural.

Las comisiones viales contaban con autonomía para el desempeño de sus funciones específicas, según la Ley Orgánica de las Municipalidades de 1958. A diferencia de las anteriores, que oficiaban como intermediarias entre los consorcios y la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), su radio de actuación detentaba mayor amplitud: asesoraban a la municipalidad, planificaban y controlaban todos los trabajos e incluso estaban habilitadas para constituir consorcios con la repartición nacional, aunque pocas actuaban como organismos autárquicos, es decir, manejaban fondos. Ese arreglo institucional permitía afrontar las limitadas capacidades estatales, al ofrecer una respuesta a la falta de personal especializado a través de la incorporación de vecinos en la toma de decisiones y en la acción pública.

Por otra parte, y en el marco del traspaso de funciones a la esfera local y de la arenga a la amalgama público-privada, a partir de 1960 la DVBA acordó con las municipalidades la conservación de los caminos provinciales, bajo la premisa de que podrían actuar con mayor eficiencia en función de su proximidad. Los contratos estipulaban que éstas se encargaban, por su cuenta o por intermedio de terceros, de realizar las tareas que normalmente efectuaban los camineros, mientras que los jefes de Zona supervisaban los trabajos. Si sus informes resultaban muy favorables, las municipalidades recibían una suma adicional como incentivo¹⁰. En 1963, 27 comunas suscribieron convenios para mantener 3.009 km de caminos, y dos años después la cantidad se elevó a 42 comunas y a 3.701 km¹¹. Si los procesos políticos descentralizadores trasladaban al ámbito de la comuna una mayor responsabilidad en materia vial e incorporaban con mayor fuerza a los intereses privados al esquema estatal, tal como veremos a continuación, los procesos económicos y sociales acaecidos en el ámbito rural incentivaron las aspiraciones sociales a favor de la comunicación vial.

¹⁰ DVBA (1962). *Boletín Vial Municipal*, n°22, p.3. DVBA (1962). *Boletín Vial Municipal*, n°26, p. 2.

¹¹ DVBA (1966). *Actividad Vial Municipal*, p. 19.

La reivindicación del camino vecinal: comunicación y transitabilidad

Así como en el conurbano bonaerense en la década de 1950 la aceleración de la urbanización y del despegue edilicio alentaron la conformación de organizaciones que se erigieron como activos agentes de la trama suburbana (Armus y Bohoslavsky, 2015), lo propio ocurrió en los pueblos o pequeñas localidades, aunque con otros intereses, tal como ocurrió con los caminos de tierra. En la provincia de Buenos Aires, más aún en la década siguiente, la recuperación agropecuaria fue escoltada por la aceleración del proceso de urbanización y despoblamiento rural. A la par de la concentración de población, bienes y servicios en el Gran Buenos Aires, en el interior también crecieron por esos años pequeñas ciudades. En contraste, parajes rurales y campos experimentaron la migración de pobladores, a causa de la mecanización de los procesos productivos y de la búsqueda de mejores opciones familiares en materia de educación, salud, consumo, esparcimiento y demás servicios (Balsa, 2006). A su vez, estos espacios rurales se caracterizaron por el desarrollo de la movilidad y de la mercantilización de las relaciones sociales: los comercios y servicios de los pueblos en general perdieron clientela, que tendió a volcarse a las ciudades más importantes. De este modo, la modernización del agro trajo aparejada una importante mutación en la vida rural y en los vínculos con el espacio (Albadalejo, 2017; Sili, 2005).

Este cuadro se retroalimentó con la declinación del servicio ferroviario y la difusión de los automotores, en virtud de lo cual no sólo el transporte de cargas por camión o camioneta ganó mayor importancia, también crecieron el de pasajeros y la utilización de vehículos particulares por motivos que trascendían los estrictamente productivos. Los viajes a la ciudad y las distancias recorridas se incrementaron, tanto por el mayor acceso y la modernización de los automóviles, como por la construcción y mejora de grandes rutas pavimentadas. Así como la renovación y ampliación de esta infraestructura nacional y provincial habría respondido a aspiraciones sociales, puso en evidencia los contrastes de la red vecinal, mayormente de tierra. Los automotores, más aún que los vehículos de tracción a sangre, necesitaban de buenos caminos, sin mayores obstáculos en forma de lagunas o pantanos. Aunque magnificando el alcance de la automovilización, el jefe comunal de Salto, Francisco Gómez, expresó tal necesidad con claridad: "El colono no se traslada con medios antiguos de locomoción –en su mayoría de tracción a sangre– sino con vehículos

motorizados (...) requiriendo entonces –como medida básica– contar con buenos caminos que faciliten su circulación”¹². Resultaba evidente que los caminos en mal estado, o directamente intransitables, incrementaban los costos (por rotura de equipos y mayores distancias recorridas) e incluso podían tornar inviable el funcionamiento de determinadas unidades productivas (tamberas, por ejemplo) (Villar, 1962).

Además, la falta y precariedad de la infraestructura vial era interpretada como uno de los factores del éxodo rural, tal como sugieren las palabras del presidente de la Cámara Argentina de la Construcción, César Polledo, en 1952: “La despoblación de la campaña (...) responde a una nueva conciencia de vida (...) Si analizamos las estadísticas comprobaremos que la proporción en que se opera ese desplazamiento es mucho mayor en los países que poseen pocos o deficientes caminos” (Cámara Argentina de la Construcción, 1952, p. 143). Mientras que la comunicación y la transitabilidad cobraron centralidad como elementos que definían una experiencia satisfactoria de la vida rural y, por ende, coadyuvaban al arraigo, sus contrapartes, el aislamiento y la inaccesibilidad, operaban negativamente en el acceso a bienes y servicios públicos, las pautas culturales y el empleo de instrumentos de la modernidad (Salomón, 2019). Aunque formuladas unos años después, en 1974, resultan iluminadoras las palabras de Pedro Pétriz, entonces presidente de la Asociación Argentina de Carreteras:

(...) hoy el hombre no se resigna a vivir aislado (...) porque la propia tecnología le ha enseñado que las distancias prácticamente no existen, que el espacio ha perdido dimensión que tenía en otros tiempos; el hombre demanda y exige que se le dé confort, que se le dé comunicación, que no quede librado a la buena de Dios (...) (Dirección Provincial de Vialidad de La Pampa y Asociación Argentina de Carreteras, 1974, p. 27).

En la segunda posguerra, la consolidación de los dispositivos sociales más típicamente urbanos (como escuelas, salas de primeros auxilios y espacios asociados al recreo y a la cultura) tendió a modelar las expectativas de los habitantes rurales, y en las pequeñas localidades se dilataron las demandas por la accesibilidad a dichos servicios descentralizados. En tal sentido se pronunció Pedro Pétriz:

¹² DVBA (1964). *Boletín Vial Municipal*, n°52, p. 3

(...) el productor no se resigna hoy a vivir aislado; tiene que estar en contacto con el resto de los hombres, tiene que participar de los beneficios de la educación, de la salud y de la recreación. Si estos beneficios se le ponen a mano, el hombre podrá seguir arraigado al medio rural (Dirección Nacional de Vialidad y Asociación Argentina de Carreteras, 1974, p. 15).

Esas aspiraciones por un acceso más amplio a bienes sociales no reflejaban estrictamente fracturas de clase, caracterizaban tanto a los sectores más humildes como también a quienes provenían de sectores medios o más acomodados, aunque lógicamente estos se encontraban en una mejor posición relativa respecto a la movilidad. Efectivamente, la posesión de vehículos más modernos permitía sortear con mayor facilidad las irregularidades típicas de los caminos de tierra, aunque poco o nada se podía efectuar frente al anegamiento ocasionado por las lluvias.

Como la labor estatal municipal no alcanzaba a satisfacer las demandas a favor de caminos transitables en toda época del año, en muchos casos las mismas comunidades gestionaban el mantenimiento. Esta cuestión, pese a que formaba parte de la agenda vecinal de las décadas previas, experimentó una mutación en el imaginario: a fines de los años cincuenta la inclusión de los caminos rurales y una más dinámica labor a favor de estos constituyen indicios de cambios de expectativas respecto a la movilidad, quedando más férreamente ligada al desarrollo y al usufructo del bienestar. El renovado interés de los vecinos por la gestión vial abrevaba en las distintas formas asociativas precedentes, si bien a diferencia de las anteriores éstas aprovecharon el activismo gubernamental que impulsó vínculos más estrechos con el Estado.

Este proceso afianzó un tipo ideal de vecino, emprendedor y comprometido, portador de un *ethos* que realizaba la solidaridad vecinal y la gestión pública. La operación discursiva del vecino como políticamente desinteresado y referente legítimo cobró nuevos bríos tras el derrocamiento de Juan D. Perón. En los pueblos, incluyó la crítica a quienes no cuidaban el patrimonio común, a los "enemigos" del camino, tal como ejemplifican las frecuentes notas periodísticas referidas a la utilización de tractores en días de lluvia por la vía pública. Al respecto, *La Tribuna*, de Puan, destaca:

(...) muchos vecinos, mediante su esfuerzo y aporte personal, en cooperación con la comuna, han realizado verdaderos prodigios en aportes camineros (...) Pero la lucha (...) se ve desvirtuada por la

desaprensiva actitud de otros vecinos (...), que no tienen reparo en transitar con tractores y a poco de haber llovido¹³.

Sin obviar la desestructuración de las sociedades rurales bonaerenses, nos interesa proponer aquí una lectura menos apegada al paradigma de crisis rural, al colocar la atención sobre un fenómeno en el que no se ha reparado: la consolidación del vecinalismo como instancia de complementación con el Estado en algunos territorios. El vínculo con éste se materializó en una intensa articulación y cooperación, al menos por parte de los núcleos más activos. De hecho, asociaciones de fomento, consorcios y vecinos se involucraron en proyectos estatales, formularon propuestas, se reunieron con funcionarios públicos y/o recibieron frecuentes ayudas económicas y técnicas. Ellos, aunque con distinta intensidad, desarrollaron una dinámica que se corresponde con el modelo de “gestión asociada” (Filmus, Arroyo y Estébanez, 1997), es decir, trabajaron en un territorio y prestaron servicios a partir de una descentralización de funciones otrora realizadas por el municipio. La práctica fomentista, plasmada en un mosaico asociativo y participativo, resultó altamente funcional al interés del Estado (especialmente municipal), en tanto y en cuanto las necesidades no sólo se convirtieron en reclamos, sino en acción directa. En otras palabras, tal práctica no se limitaba a una interpelación pública, sino que tomaba partido activo, tras usufructuar los beneficios gubernamentales.

Algunas experiencias

Si bien las sociedades de fomento habían florecido durante la primera mitad del siglo XX, a fines de los años cincuenta y principios de los sesenta, su labor en materia vial fue retomada en buena medida por consorcios y comisiones, que recibieron incentivos oficiales, tanto materiales como simbólicos, para operar a favor de las vías de comunicación. Estas expresiones del fomentismo motorizaron iniciativas colectivas de autogestión y procuraron aprovechar el activismo gubernamental que impulsó vínculos más estrechos con el Estado. A su vez, éste se apropió de marcos de acción preexistentes con la finalidad de incorporar sus prácticas y mejorar así la capacidad de gestión municipal, en tiempos de valoración de la descentralización, la iniciativa privada y la infraestructura como claves del desarrollo. De este modo, las reglas de juego respecto a la vialidad crearon incentivos para la participación social.

¹³ *La Tribuna*, Puan, 5-11-1959.

Pese a que alcanzaron logros muy asimétricos, las comisiones de fomento vial, con el apoyo económico y técnico de la DVBA, la municipalidad y los vecinos, contribuyeron a la conservación, la forestación, el mapeo y la señalización de caminos en varios distritos. La acción vial era su principal preocupación y, en especial, las intervenciones que aseguraran la comunicación de los parajes rurales con el casco urbano o las rutas provinciales o nacionales. Como denominador común, el emprendimiento de las obras públicas nació de la combinación entre el aliento del jefe comunal y la movilización vecinal. Prueba de una mayor imbricación del fomentismo con el Estado es que los vecinos, asociados e incluso a título individual, participaban en proyectos estatales a través de la autogestión, formulaban propuestas, se reunían asiduamente con funcionarios públicos y/o recibían habituales ayudas económicas y asesoramiento. Es de extrañar la débil articulación con otras formas de asociacionismo agrario, al menos si nos guiamos por la falta de mención en las fuentes consultadas.

A continuación, recuperaremos algunas experiencias que, halladas en las fuentes documentales, dan cuenta de la relevancia del fomentismo dentro del universo vial de pequeñas localidades bonaerenses. El caso de Coronel Dorrego es representativo del modo en que los habitantes recurrieron a la autogestión para resolver el problema vial allí donde la presencia del Estado era débil.¹⁴ Además, demuestra la confluencia estatal-vecinal y la relevancia que tal problemática asumió dentro de la agenda pública a comienzos de la década del sesenta. Básicamente, podemos reconocer dichos rasgos a partir de la información recabada en un número especial del *Boletín Vial Municipal* dedicado al partido¹⁵. La creación en 1963 de la Comisión Vial Central, integrada por cinco vecinos que no recibían retribución alguna, procuraba subsanar la inexistencia de una oficina vial municipal. Presidida por el jefe comunal, se reunía quincenalmente para coordinar la labor de las 16 subcomisiones de fomento caminero existentes (San Román, La Soberana, La Luna, José Guisasola, Calvo, Descalzi, Aparicio, Oriente, Irene, Zubiaurre, El Faro, Estación Gil, La Aurora, Bajada de Urquiza, San Román y Marisol).

¹⁴ El partido, emplazado al sudoeste la provincia y distante 600 km de la Capital Federal, detenta una fuerte tradición agrícola-ganadera, en la que se destaca la producción cerealera. Hacia 1960 contaba con 21.147 habitantes, de los cuales un 45,6% habitaba en zonas rurales.

¹⁵ DVBA (1964). *Boletín Vial Municipal*, n°49.

Algunas de las subcomisiones habían nacido en las décadas del cuarenta y cincuenta (como Oriente, en 1940, Irene, en 1954 y La Aurora, en 1953), en tanto que la mayoría de ellas se fundaron a partir de 1960, bajo el impulso de un entorno político más favorable, signado por la implementación del Plan de Caminos de Fomento Agrícola y del Régimen de Coparticipación Vial Municipal, así como la instalación de la problemática vial como cuestión nodal dentro la agenda pública municipal. Aducía el comisionado Antonio Tort en el periódico *El Día*: "nuestro mayor anhelo fue el dotar de caminos transitables al distrito. Para ello contamos con el apoyo de innumerables vecinos, quienes trabajaron sin ambiciones de lucro, con seriedad y notable responsabilidad"¹⁶. Tanto él como su sucesor, Argentino Cutrin, efectuaron gestiones ante instituciones oficiales y privadas para obtener financiación y asesoramiento. De todos modos, cabe destacar un antecedente sobre el cual fue posible reglamentar la organización vial: la ordenanza por la que, en 1948, se facultó al Departamento Ejecutivo a instituir el funcionamiento de las sociedades de fomento vial¹⁷. Las mismas, de carácter autónomo, estaban autorizadas a actuar ante la comuna y reparticiones oficiales.

A principios de la década de 1960, bajo los incentivos oficiales, la novel Comisión Vial Central adecuó las comisiones de fomento existentes a las exigencias del Régimen de Coparticipación Vial Municipal y, a la vez, encaró la inauguración de otras según las necesidades de los distintos parajes de Coronel Dorrego. A tal efecto, las autoridades subdividieron territorialmente al partido en forma proporcional de acuerdo con la extensión de caminos de tierra; cada porción fue asignada a una subcomisión. Paralelamente, promocionaron la participación vecinal en la conservación caminera y direccionaron aportes provinciales a las subcomisiones. Por ejemplo, el inicio de La Soberana fue viable debido a una subvención provincial proveniente de la coparticipación vial, gracias a la cual compró una niveladora de arrastre que era tirada por tractores de vecinos; posteriormente recibió fondos municipales junto a contribuciones vecinales que se equipararon a los anteriores. La coordinación entre los niveles provincial y municipal también permitió que aquellas comisiones de fomento más antiguas, a partir de 1960 emprendieran un accionar más activo, como lo exponen los balances de Oriente.

¹⁶ *El Día*, La Plata, 8-10-1963.

¹⁷ Decreto 152/1948. Transcripto en DVBA (1964). *Boletín Vial Municipal*, n°49, p. 10.

Las subcomisiones funcionaban con aportes municipales y provinciales y donaciones vecinales (Cuadro n°1). Los balances, aunque muestran desarrollos desiguales en términos de recursos, indican un mayor peso de los primeros, emanados básicamente de subvenciones (partidas provenientes del Régimen de Coparticipación Vial Municipal¹⁸) y de la participación impositiva.

Cuadro n°1: Fondos de 10 subcomisiones de fomento vial de Coronel Dorrego (en pesos), 1963.

	Donaciones vecinales	Aportes municipales	Subvenciones provinciales
Nicolás Descalzi	658.990	532.244,20	784.620
La Aurora	539.288,28	320.000	s/d
La Soberana	93.365,50	125.000	162.500
Estación Gil	70.000	300.000	s/d
Estación Irene	194.949,43	160.550	45.500
José A. Guisasola	618.015,15	533.561,40	627.820
La Luna	201.300	315.000	s/d
Zubiaurre	s/d	25.000	147.300
Marisol	78.235,40	60.000	200.500
Oriente	634.093,55	1.136.032,82	s/d
Total	3.088.237	3.507.388,42	1.968.240

Fuente: DVBA (1964). *Boletín Vial Municipal*, n° 49, p. 13.

Con relación a la participación impositiva, las sociedades de fomento recibían el 75% de la recaudación de la tasa a la hectárea, la cual desde 1959 gravaba a los propietarios de inmuebles rurales y, según la ordenanza respectiva, se destinaba exclusivamente a la construcción, conservación y reparación de caminos municipales. En 1963, una nueva disposición incluyó a las sociedades de fomento en el cobro del gravamen, a fin de aumentar la percepción, cercana hasta entonces al 30%¹⁹. Con fines organizativos, las entidades remitían al Departamento Ejecutivo una lista de los propietarios –junto a la superficie y ubicación de sus explotaciones– obligados a abonar la tasa dentro de sus jurisdicciones y se ocupaban de la recaudación, la cual a fines de 1963 se duplicó. A cambio de la participación impositiva, periódicamente las sociedades de fomento debían presentar balances con

¹⁸ Por ejemplo, en 1962 la comuna recibió \$ 2.700.000, que se sumaban a los \$ 3.525.000 propios. DVBA (1962). *Boletín Vial Municipal*, n°28, p. 2.

¹⁹ DVBA (1963). *Boletín Vial Municipal*, n°41-42, p. 9.

la rendición de cuentas. El contralor se expresaba también con la presencia de un delegado municipal en las sesiones, a quien le entregaban los Planes Laborales.

La presencia de la DVBA se hacía notar a través del asesoramiento de técnicos de la Zona XI y la donación o facilidades para la adquisición de equipos, lo cual les permitió a las subcomisiones disponer de equipos propios y/o compartidos (entre ellos, motoniveladora, tractor, pala mecánica, casilla rodante para equipista y camión volcador), independientemente de aquellos concedidos por la municipalidad. Esto se relaciona con las oportunidades creadas por el gobierno provincial para la mecanización de las tareas viales en las comunas, sea a través de la cesión gratuita (nuevas o usadas) o con cargo a las cuotas del Régimen de Coparticipación Vial Municipal o de la conformación de una Bolsa de Equipos (para la transferencia de maquinarias en desuso de una comuna a otra). Por ejemplo, en 1963 se habían entregado a los municipios con cargo 99 automotores, 154 motoniveladoras y 169 tractores, a pagar en un plazo de tres años²⁰. Si bien estas incorporaciones no se correspondían con las necesidades reales, facilitaron un mayor despliegue de la política vial. Para el caso de Coronel Dorrego, en 1963 las comisiones rurales utilizaban seis máquinas motoniveladoras entregadas por la provincia y, gracias a ellas—según el diario *El Día*—, habían logrado enfrentar al “pantano de Dorrego”²¹.

Los núcleos más activos del fomentismo obtuvieron la confianza de los pobladores en la tarea emprendida, así como la disposición del vecino a colaborar con las subcomisiones viales. Se refirió a dicho compromiso Renaldo Lindstrom, presidente de Descalzi: “No es lógico que hablemos mal de su estado (los caminos) si no empeñamos en alguna manera nuestro esfuerzo para cristalizar ese anhelo”²². Agregó que 85 contribuyentes habían prestado sumas que oscilaban entre \$1.000 y \$5.000 y luego donaron el importe de los préstamos para comprar el equipamiento indispensable para la puesta en marcha de la subcomisión. Tal como se ha advertido, los aportes vecinales procedían de donaciones sistemáticas y/o esporádicas en dinero, fuerza de trabajo, préstamo de herramientas o donación de insumos; también se obtenían mediante la organización de bailes y otras actividades a beneficio.

²⁰ DVBA (1966). *Actividad Vial Municipal*, p. 26.

²¹ *El Día*, 8-10-1963.

²² DVBA (1964). *Boletín Vial Municipal*, n°49, p.14.

Con su presupuesto, además de la adquisición de maquinarias y gastos de instalación de la sede, las subcomisiones debían comprar combustibles y lubricantes, así como pagar sueldos, jornales y seguros. Emprendían los trabajos con la asistencia del personal municipal y de los vecinos frentistas del camino quienes, en este último caso, araban, daban alojamiento, transportaban combustible, etc. Por ejemplo, la subcomisión de Estación Gil sólo poseía un operario, el resto del trabajo lo encaraban los miembros de la comisión con la colaboración de los vecinos. Así, las subcomisiones de fomento, con el apoyo económico y técnico de la DVBA, la municipalidad y los vecinos, incidieron en el mejoramiento de la red vial municipal. En 1964 atendían 2.600 km pertenecientes a la misma; cada una se ocupaba de –en promedio– 9 caminos, con una extensión variable. Incluso, cooperaron con la confección del plano de la red local y tres de ellas entablaron convenios con la DNV para conservar 300 km de jurisdicción nacional²³.

Otro caso emblemático resaltado por el *Boletín Vial Municipal* es el de Salliqueló²⁴, donde sobresalieron dos asociaciones: la Comisión Rural de Caminos de Salliqueló y la Comisión Vecinal de Caminos de Quenumá. En alusión a la obra efectuada por ambas, el intendente Andrés Sanseau aseveró en 1964: “podemos decir que hoy, esa tierra de nadie se ha convertido en patrimonio de todos”²⁵. La primera se constituyó a principios de 1961, exclusivamente con aporte vecinal y sin fondos del Régimen de Coparticipación Vial Municipal, debido a que la comunidad pertenecía al partido de Pellegrini y éste, a la vez, con un sesgo centralista no atendía adecuadamente los reclamos del interior municipal. De modo que, al inicio, la organización se nutrió únicamente del esfuerzo personal y de la cooperación económica de la población local. En noviembre de ese año, una vez que la localidad obtuvo su autonomía, pudo incorporarse a dicho Régimen. Gracias a ello, adquirió dos motoniveladoras usadas con cargo y recibió otras gratuitamente de la DVBA, a través de la Zona VIII. La estrecha colaboración de la Comisión con ésta es destacada por la propia repartición

²³ DVBA (1962). *Boletín Vial Municipal*, n°32, p. 1.

²⁴ Partido del oeste de la provincia, ubicado a 560 km de la Capital Federal. Creado en 1961–hasta entonces formaba parte del partido de Pellegrini– detenta un perfil productivo de base agropecuaria. El censo de 1970 registró una población de 6.156 habitantes.

²⁵ DVBA (1964). *Boletín Vial Municipal*, n°48, p.3.

provincial²⁶, en tanto que el diario *La Nación* también le dedicó unas palabras halagadoras:

(...) Sin ayuda provincial, debido a su reciente autonomía –algo más de un año–, el nuevo partido de Salliqueló ha denotado en el medio oeste bonaerense la vital laboriosidad de sus pobladores para (...) dedicar ejemplares esfuerzos y recursos propios en el mejoramiento de los caminos vecinales (...)

Entre las comisiones rurales se destacó la de Salliqueló, que sin recibir aporte oficial alguno ha resuelto ya importantes problemas viales. Los vecinos discuten y resuelven entre ellos la prioridad caminera, y se beneficia el pueblo entero (...) ²⁷.

En 1963, por resolución del novel municipio, la Comisión Rural de Caminos de Salliqueló fue reemplazada por la Comisión Vial de Salliqueló a fin de encuadrar la denominación dentro de la institucionalización promovida por la DVBA, pero mantuvo las mismas tareas y comisión directiva. Como en otros casos, deficiencias presupuestarias imposibilitaban a la comuna erigir una oficina vial con personal experto. De allí que la Comisión Vial, de carácter *ad honorem* y autónomo, gestionaba por sí misma los problemas viales, aunque rendía cuentas al municipio. A diferencia del caso de Coronel Dorrego, funcionaba fundamentalmente gracias a los beneficios del Régimen de Coparticipación Vial Municipal y al aporte vecinal. El municipio no cobraba una tasa vial: “todo se hace como contribución voluntaria del vecino”, afirmó Edgardo Marduel, tesorero de la Comisión Vial²⁸. En contraste con otras comisiones viales, no firmó contratos con la DVBA.

Por su parte, la Comisión Vecinal de Caminos de Quenumá también se había conformado antes de que Salliqueló se convirtiera en partido, gracias a la propuesta de vecinos preocupados por el estado de abandono de los caminos. La comisión directiva, compuesta por siete integrantes, contaba con la activa colaboración vecinal, traducida en provisión de combustibles, equipos básicos y mano de obra (para relleno de baches, construcción de accesos a propiedades privadas, desmalezamiento, arreglo de máquinas, etc.). Juan Ibarra, vocal de la Comisión, resaltaba “la colaboración (vecinal) para constituir las comisiones viales, quemando las malezas para que el

²⁶ DVBA (1962). *Boletín Vial Municipal*, n°29, p. 2.

²⁷ *La Nación*, Buenos Aires, 20-12-1962.

²⁸ DVBA (1964). *Boletín Vial Municipal*, n°48, p. 7.

equipista no pierda su valioso tiempo, dando albergue y comida al mismo, disponiendo de vehículos para subsanar inconvenientes o roturas a la mayor brevedad (...), suministrando combustible"²⁹. Una vez lograda la autonomía de Salliqueló, la Comisión se vio beneficiada por una motoniveladora –adquirida a la DVBA por Coparticipación– y asistencia técnica de los equipistas de la Zona VIII. Por su parte, el delegado municipal asesoraba a sus miembros y acompañaba en la planificación y ejecución de las obras.

Lo dicho hasta aquí muestra el surgimiento, el activismo y la imbricación con el Estado de asociaciones interesadas por la vialidad en la provincia de Buenos Aires a principios de la década de 1960. En algunos casos, encauzaron su actuación a través de su institucionalización dentro del Estado municipal, como en Coronel Dorrego y en Salliqueló. Tal interés se insinúa en la formación y la actuación de comisiones viales municipales, que, aún encabezadas por el jefe comunal, contaban con comisiones directivas *ad honorem* y con la contribución vecinal. Ilustrativamente, en 1963 una campaña de la Comisión Vial de Ranchos, auxiliada con medios audiovisuales, logró reunir \$9.000.000 en concepto de donaciones de tierra por parte de vecinos³⁰. Al año siguiente, la Comisión Vial de General Lamadrid, integrada en su mayoría por ganaderos, solicitó la colaboración vecinal para satisfacer las pequeñas necesidades del equipista. Si bien allí no había sociedades de fomento vial que trabajaran en coordinación con la Comisión Vial Municipal, el intendente manifestó su deseo de preconizarlas³¹.

Junto a la configuración de comisiones, el fomentismo se tradujo a menudo en consorcios o contratos para encarar de manera cooperativa la construcción de caminos, tareas de conservación o pavimentación, con apoyo financiero del gobierno provincial o nacional. Debe tenerse en cuenta que en la década del sesenta las comunas, a través de sus comisiones viales o de terceros, podían firmar contratos con la DVBA para la conservación de los caminos de tierra provinciales. Fue el caso de la mencionada Sociedad de Fomento de Cañada de Arias, la cual en la década del sesenta, y ya mecanizada la asociación, fue contratada por la DVBA a título de contratista y conformó consorcios con las Municipalidades

²⁹ DVBA (1964). *Boletín Vial Municipal*, n°48, p. 10.

³⁰ *El Día*, 6-10-1963, p. 17.

³¹ DVBA (1964). *Boletín Vial Municipal*, n°52, pp. 14 y 16.

de General Rodríguez y Luján (Besozzi, 2005). En el partido de Bahía Blanca, la Cooperativa Agrícola, Ganadera e Industrial “Sombra de Toro” (portadora de personería jurídica desde 1947), en consorcio con la DNV y la DVBA, efectuó la pavimentación de 9 km de un camino local. La obra insumió \$8 millones, una suma que destaca la importancia de la función cumplida por esa entidad de bien público³². Las fuentes también registran consorcios entre vecinos y la DVBA o la DNV en otros partidos, como Puan, Cañuelas y Necochea, entre otros³³.

En la provincia de Buenos Aires, la multiplicación de consorcios camineros y comisiones viales municipales evidencia la iniciativa vecinal, así como el papel positivo del Estado. En efecto, éste proporcionó condiciones para que los vecinos participaran en diseños institucionales efectivos que resolvieran problemas compartidos. Si bien los consorcios estaban contemplados jurídicamente desde los años treinta, fue a raíz del Plan de Caminos de Fomento Agrícola y la legislación posterior tanto nacional como provincial, que los consorcios poseyeron mayores estímulos para su conformación. En algunos casos, se instituyeron *ex nihilo*, en otros, se asentaron sobre una organización preexistente (como una cooperativa o una entidad vecinal) o a instancias del propio municipio (a través de su comisión vial) para atender los caminos municipales.

Desde ya que el fomentismo halló terreno fértil en aquellos espacios donde existía una población rural organizada y comprometida. Sin embargo, donde esto no ocurría, la responsabilidad del mantenimiento de los caminos era delegada al sector público; mediaba entre el problema y la solución únicamente el pago de un canon y la petición. Esta variabilidad habría sido el resultado de múltiples motivos, entre ellos, los incentivos institucionales municipales, las particularidades de las sociedades locales o el mayor despliegue de las entidades sectoriales³⁴. La inercia se constata en las palabras del agrimensor Floriano Riviere, director de Vialidad y Catastro de Azul –repartición creada en 1962, a partir de la Comisión Vial Rural–: “falta que el vecindario rural se agrupe en zonas constituyendo comisiones,

³² DVBA (1962). *Boletín Vial Municipal*, n°31, p. 7.

³³ *El Puanense*, Puan, 11-8-1958, p. 4. DVBA (1962). *Boletín Vial Municipal*, n°31, p. 7. DVBA (1962). *Boletín Vial Municipal*, n°22, p. 1.

Por ejemplo, la Sociedad de Fomento de Verónica, a mediados del siglo XX ya no tenía injerencia directa; sólo reclamaba ante el mal estado de caminos. Esto coincidió con la mayor gravitación de entidades sectoriales como la Sociedad Rural.

coopere con la municipalidad presentando problemas, dando albergue a motoristas, transportando repuestos, tubos o combustibles, proponiendo consorcios"³⁵. Aunque adolecemos de fuentes que lo confirmen fehacientemente, suponemos que el errático concurso de los vecinos, la eternización y falta de representatividad de la dirigencia y la burocratización habrían conducido a la pérdida de dinamismo y continuidad de muchas asociaciones, en un contexto de desarticulación de las sociedades rurales.

Por otra parte, y a pesar de sus logros, las asociaciones no estaban al margen de otras dificultades, como la falta de insumos. Tal falencia se aprecia en los dichos de un intendente en 1958:

Tenemos en el partido de Chivilcoy diez pueblos en los cuales se han creado comisiones de fomento, las que han quedado prácticamente anuladas al no contar con los elementos necesarios para la conservación de caminos (...) Esta es una tarea en la que contribuyen los vecinos con sus tractores y su esfuerzo personal³⁶.

Frente a esta situación, algunas comunas facilitaban maquinarias a sociedades de fomento, como en Alberti³⁷. En suma, y más allá de los aprietos, las fuentes consultadas evidencian cierta vitalidad y morfología variopinta del fomentismo vial, asociado no sólo a la espontaneidad vecinal, también a los incentivos oficiales destinados a promover su organización y resolver por su intermedio al menos una parte de la problemática vial.

Reflexiones finales

Entre fines de la década de 1950 y principios de la siguiente, el fomentismo vial fue un actor importante en el mejoramiento de la infraestructura de las pequeñas localidades, alentado discursiva y materialmente por las autoridades públicas. No sólo se multiplicaron sus manifestaciones (especialmente, a través de la conformación de comisiones municipales o de fomento y consorcios), también se estrecharon sus vínculos con el Estado, ganó una creciente especialización y emprendió una acción más recurrente en el desarrollo de los caminos rurales. En materia vial, la trayectoria histórica vecinal en algunos espacios experimentó una nueva

³⁵ DVBA (1963). *Boletín Vial Municipal*, n°39-40, p. 6.

³⁶ DVBA (1958). *Actas del Directorio de Vialidad*. Sesión del 26-11, p. 6.

³⁷ DVBA (1962). *Boletín Vial Municipal*, n°26, p. 7.

vitalidad, la cual respondió a diversas circunstancias. Entre ellas se destacaron la acelerada urbanización en las ciudades cabecera, la difusión de vehículos automotores, los cambios en el consumo y las prácticas de movilidad en ámbitos rurales, los desajustes producidos por el deficiente estado de los caminos vecinales y la falta de atención estatal adecuada. En un contexto de la revitalización de las demandas a favor de la comunicación y la transitabilidad, la autogestión –enraizada en años previos– requería mayores recursos, en vistas de los avances técnicos y tecnológicos.

Si bien el fomentismo conformó un universo heterogéneo en términos de morfología, logros y adhesiones, presentó algunos rasgos comunes en cuanto a sus ambiciones y tareas. Como denominador común, el buen estado de los caminos buscaba ser legitimado a partir de considerar al vecino como emprendedor y comprometido, portador de un *ethos* que realzaba la solidaridad y la gestión pública, aunque detentaba cierta capacidad económica para la colaboración material. Además, la confianza vecinal respecto al uso apropiado de recursos y la percepción de eficiencia de los gobiernos locales condujo a que algunos habitantes se involucraran dentro del municipio como miembros de la comisión vial. En otros casos, el compromiso en sociedades de fomento y consorcios ofrecía respuesta a la ralentizada acción municipal, en un marco institucional más favorable a la participación ciudadana en la obra pública. Es decir, la vinculación entre sociedad civil y Estado en materia vial delinea un mosaico multifacético y complejo de formas asociativas.

Para el Estado, por su parte, delegar tareas viales contribuía a satisfacer necesidades colectivas, de allí los incentivos oficiales para el despliegue de la iniciativa privada y el activismo local en el contexto desarrollista y descentralizador desplegado tras el golpe de 1955. De todos modos, así como hubo un fomentismo vial que jerarquizó la iniciativa comunitaria y buscó en el Estado al interlocutor por excelencia de sus demandas (que se tradujo en cierta pérdida de autonomía), su trayectoria parece haber sido de carácter intermitente y no duradera, ya sea porque apuntaba a buscar respuestas puntuales a problemas concretos y también porque en esta coyuntura (y no después) esas iniciativas encontraron, aunque con éxito dispar, un lugar en las agendas del Estado en sus tres niveles.

Más allá de las experiencias mencionadas en este estudio, la extensión de esta tendencia para otros territorios bonaerenses puede presumirse como posible, aunque la ausencia de abordajes particulares impide aseverarlo. De

este estudio de carácter exploratorio surgen otras múltiples preguntas, que podrán ser afrontadas con nuevas fuentes: ¿Cuáles eran las lógicas de acción y pertenencias sociales de las asociaciones? ¿Cambian de un municipio a otro? ¿Cuáles eran los elementos constitutivos de su identidad? ¿Cuál fue su capacidad de gestión? ¿De qué modo buscaban concientizar y sensibilizar a la sociedad sobre la necesidad del cuidado de caminos? ¿Qué sucedió tras su apogeo a comienzos de los años sesenta? ¿Cómo se vinculan con la fortaleza o debilidad de los lazos sociales de las comunidades locales? Dichos cuestionamientos, por un lado, estimulan a reflexionar en torno a las opciones institucionales para garantizar la transitabilidad de los caminos vecinales, con especial énfasis en la sinergia público-vecinal. Por otro, desnaturalizan concepciones universalizadoras y contribuyen a tensionar el estudio de los caminos, dominado, en gran medida, por el protagonismo de los funcionarios, los técnicos y los ingenieros. Al respecto, hemos pretendido desandar las visiones tecnocráticas, con el fin de cuestionarnos por las prácticas y construcciones de sentido desde el plano social. Para ello, invitamos a seguir dislocando y descentrando perspectivas de análisis, para atrevernos a más y nuevas preguntas sobre la conectividad en espacios rurales.

Fuentes y Bibliografía

- Abramovay, R. (2005). Para una teoría de los estudios territoriales. En M. Manzanal y G. Neiman (Comps.), *Desarrollo rural: organizaciones, instituciones y territorios* (pp. 51-70). CICCUS.
- Albaladejo, C. (2006). De la pampa agraria a la pampa rural: la reconstrucción de las "localidades" y la invención del "desarrollo rural local". *Párrafos Geográficos*, 5 (1), 27-52. En <https://hal.inrae.fr/hal-02653354/document>
- Altamirano, C. (1998). Desarrollo y desarrollistas. *Prismas*, 2 (1), 75-94. En https://prismas.unq.edu.ar/OJS/index.php/Prismas/article/view/Altamirano_prismas2
- Armus, D. y Bohoslavsky, E. (2015). Vivienda popular y asociacionismo en la conformación del Gran Buenos Aires. En G. Kessler (Dir.), *Historia de la provincia de Buenos Aires: el Gran Buenos Aires* (pp. 493-520). Edhasa; Gonnet: Universidad Pedagógica Nacional/Editorial

- Universitaria. <https://editorial.unipe.edu.ar/colecciones/historia-de-la-provincia-de-buenos-aires/el-gran-buenos-aires-detail>
- 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), 827-847. <https://www.redalyc.org/pdf/3861/386138038013.pdf>
- Balsa, J. (2006). *El desvanecimiento del mundo chacarero. Transformaciones sociales en la agricultura bonaerense, 1937-1988*. Universidad Nacional de Quilmes.
- Basconzuelo, C. y Baggini (2016). Las organizaciones socio territoriales. Consideraciones teóricas y claves históricas para la comprensión de prácticas participativas territorializadas. Aportes de un estudio de caso. *Revista Reune*, 1, 75-99. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/70111>
- Besozzi, L. (2005). *Historia del partido bonaerense de General Rodríguez*. Dunken.
- Cámara Argentina de la Construcción (1952). *El problema vial. Conferencias y debates públicos organizados por la Cámara Argentina de la Construcción*.
- De Piero, S. (2005). *Organizaciones de la sociedad civil*. Paidós.
- De Privitellio, L. (2003). *Vecinos y ciudadanos. Política y sociedad en la Buenos Aires de entreguerras*. Siglo XXI.
- Decreto-Ley 9.875/56 y Decreto reglamentario 18.219/56. En Administración General de Vialidad Nacional (1956).
- Di Stefano, R., Sábato, H., Romero, L.A. y Moreno, J. L. (2002). *De las cofradías a las organizaciones de la sociedad civil. Historia de la iniciativa asociativa en Argentina. 1776-1990*. Gadis.
- Diez Tetamanti, J. M. (2018). *Acciones locales y políticas públicas en pequeñas localidades de la provincia de Buenos Aires*. Prometeo.
- Dirección Nacional de Vialidad y Asociación Argentina de Carreteras (1974). *Simposio: El desarrollo de los caminos vecinales en la Argentina*.
- Dirección Provincial de Vialidad de La Pampa y Asociación Argentina de Carreteras (1974). *Fondo Especial de Caminos Comunales (anteproyecto de ley). Reunión celebrada el 9 de agosto de 1974*.

- Estatutos de la Sociedad Vecinal de Fomento "Verónica"* (s.f.). Peuser.
- Faggiani, J. L. y Lizzano, R. (2015). *Nuestro aporte a Verónica a través de sus 100 años de vida*. Dunken.
- Ferreyra, S. (2011). Municipalismo peronista y antiperonista en la provincia de Buenos Aires: legislación, debates y prácticas (1945-1966). En M. L. Da Orden y J. Melón Pirro (Comps.), *Organización política y Estado en tiempos del peronismo* (pp.174-191). Prohistoria.
- Filmus, D. (Coord.), Arroyo, D. y Estébanez, M. E. (1997). *El perfil de las ONGS en Argentina*. FLACSO.
- Gaignard, R. (1989). *La Pampa argentina. Ocupación, poblamiento, explotación. De la conquista a la crisis mundial (1550-1930)*. Solar.
- Gómez, T. y Tchordonkian, S. (2016). En torno al sistema de transportes en la Argentina. Caminos y vías férreas, 1930-1950. *TST: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 30, 48-79.
https://www.tstrevista.com/tstpdf/tst_30/articulo30_02.pdf
- Gorelik, A. (2004). *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Universidad Nacional de Quilmes.
- Gruschetsky, V. (2019). La Dirección Nacional de Vialidad, una repartición modelo del Estado nacional. Técnica y política en la ciudad de Buenos Aires en la década de 1930. En L. Menazzi y G. Jajamovich (Comps.), *Saberes Urbanos. Profesionales, técnicos, funcionarios y agencias estatales en la producción de ciudad* (pp. 77-111). TeseoPress. <https://www.teseopress.com/saberesurbanos/>
- Gutiérrez, L. y Romero, L. A. (1989). Sociedades barriales, bibliotecas populares y cultura de los sectores populares: Buenos Aires, 1920-1945. *Desarrollo Económico*, 29 (113), 33-62.
<https://www.jstor.org/stable/3466761>
- Haesbaert, R. (2013). Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad. *Cultura y representaciones sociales*, 8 (15), 9-42.
<https://www.culturayrs.unam.mx/index.php/CRS/article/view/401>
- Informe de la República Argentina para la segunda sesión de la Comisión Especial II del Consejo Interamericano Económico y Social: desarrollo agrícola y reforma agraria* (1963).

- Losada, L. (2013). La sociedad bonaerense: tendencias demográficas, grupos sociales y formas de vida. En J. M. Palacio (Dir.), *Historia de la provincia de Buenos Aires: de la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo: 1880-1943* (pp. 123-152). Edhasa; Universidad Pedagógica Nacional INIPE/Editorial Universitaria. <https://editorial.unipe.edu.ar/coleccion/historia-de-la-provincia-de-buenos-aires/de-la-federalizaci%C3%B3n-de-buenos-aires-al-advenimiento-del-peronismo-1880-1943-detail>
- Marcilese, J. (2009). La sociedad civil y el primer peronismo. El fomentismo de Bahía Blanca y su lugar dentro de la “comunidad organizada”. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. <https://journals.openedition.org/nuevomundo/57286>
- Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires (1957). *Organización General de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires*.
- North, D. (1993). *Instituciones, Cambio Institucional y Desempeño Económico*. FCE.
- Ortega, L. (2009). Participación vecinal y asociaciones de la sociedad civil en el ámbito municipal de dos comunidades agrícolas en Mendoza en los comienzos del primer peronismo. *Mundo Agrario*, 10 (19). <https://www.mundoagrario.unlp.edu.ar/article/view/v10n19a06>
- Ortiz Bergia, M. J. (2018). Asociaciones vecinales en la posguerra: nuevas demandas y prestaciones sociales, ciudad de Córdoba. *Revista de Historia Americana y Argentina*, 51 (2), 79-105. <https://revistas.uncu.edu.ar/ojs/index.php/revihistoriargenyame/article/view/1232>
- Piglia, M. (2014). *Autos, rutas y turismo. El Automóvil Club Argentino y el Estado*. Siglo XXI.
- Quiroga, N. (2013). Sincronías peronistas. Redes populistas a ras de suelo durante el primer peronismo. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. <https://journals.openedition.org/nuevomundo/64851>
- Ratier, H. (2004). *Poblados bonaerenses. Vida y milagros*. La Colmena.
- Salomón, A. (2018). Los caminos rurales desde una perspectiva histórica. Antecedentes y novedades del Plan de Caminos de Fomento Agrícola

- (Argentina, 1956). *História: Debates e Tendencias*, 18 (2), 260-275. <https://www.redalyc.org/journal/5524/552459256007/html/>
- Salomón, A. (2019). Incentivos institucionales para caminos rurales (Buenos Aires, mediados del siglo XX). *Revista de História Regional*, 1 (24), 7-23. <http://dx.doi.org/10.5212/Rev.Hist.Reg.v.24i1.0001>
- Salomón, A. (2020). Los caminos vecinales en el campo bonaerense: entre las restricciones estatales y las iniciativas locales (primera mitad del siglo XX). *Rivar*, 7 (19), 69-87. https://revistarivar.cl/images/vol7-n19/art04_RIVAR19.pdf
- Salomón, A. (2021). Una descentralización controlada: el Régimen de Co participación Vial Municipal de la provincia de Buenos Aires (1957). *Estudios Socioterritoriales*, 30, 1-21. <https://doi.org/10.37838/unicen/est.30-095>
- Sandrín, M. E. (2007). Asociacionismo, espacios de participación política y social, generación de cultura e identidad. Sociedad Vecinal de Fomento de Verónica, 1926-1941. Ponencia presentada en las *XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*. Tucumán, 19 al 22 de septiembre. <https://cdsa.aacademica.org/000-108/942>
- Santos, M. (1995). *Metamorfosis del espacio habitado*. Oikos-Tau.
- Sikkink, K. (2009). *El proyecto desarrollista en la Argentina y Brasil: Frondizi y Kubischek*. Siglo XXI.
- Sili, M. (2005). *La Argentina Rural. De la crisis de la modernización agraria a la construcción de un nuevo modelo de desarrollo territorial rural*. Buenos Aires. INTA.
- Sociedad Rural de Necochea (1942). *Memoria y balance: octubre 1939 - marzo 1942*. La Minerva.
- Touring Club Argentino (1923). *Memoria General del Primer Congreso Nacional de Vialidad. Realizado en la Ciudad de Buenos Aires en el mes de mayo de 1922*. Talleres Gráficos Argentinos L.J. Rosso y Cía.
- Villar, J. (1962). *El camino de tierra y su circunstancia bonaerense*.

