



ISSN: 2452-5162

HAAL

Historia Agraria de América Latina

<https://doi.org/10.53077/haal.v3i01.118>

Los caminos rurales de la provincia de Buenos Aires en perspectiva histórica: usos, costumbres y conflictos

Alejandra Laura Salomón

Alejandra Laura Salomón [<https://orcid.org/0000-0002-3533-5391>], Investigadora adjunta del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y del Centro de Estudios de la Argentina Rural (CEAR), Universidad Nacional de Quilmes, Argentina. E-mail: alejandraaurasalomon@gmail.com

Recepción: 22 septiembre 2021 • **Aceptación:** 11 marzo 2022

HAAL es publicada por el Centro de Estudios de Historia Agraria de América Latina – CEHAL (<https://www.cehal.cl>)



Resumen

Los caminos son 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 y tensiones en las comunidades. En base a este supuesto, e impulsada por el “giro de la movilidad”, la propuesta procura desentrañar usos, costumbres y conflictos alrededor de los caminos rurales de la provincia de Buenos Aires entre las décadas de 1920 y 1960, combinando la indagación de la esfera estatal y las prácticas de los sujetos. Desde una perspectiva social y con diversas fuentes documentales (legislación, publicaciones periódicas, actas gubernamentales y memorias de congresos viales), se propone, por un lado, caracterizar el panorama vial e identificar su marco normativo. Por otro, se analiza una serie de referencias documentales que evidencien inconvenientes y transgresiones al ordenamiento territorial y al tránsito en territorios rurales. Las pruebas revelan la existencia de litigios asociados a las diversas formas de trazado, uso y mantenimiento de caminos, lo cual complejiza y contradice cierto sentido común historiográfico vigente.

Palabras clave: Provincia de Buenos Aires, caminos, territorios rurales, conflictos sociales, movilidad.

Buenos Aires province’s rural roads in historical perspective: Uses, customs and conflicts

Abstract

Roads are social constructions shaped by material and symbolic practices, which not only organize everyday times and spaces, but also express power relations and produce solidarity and tension in communities. Based on this assumption and informed by the “mobility turn”, the proposal examines uses, customs and conflicts around rural roads in the province of Buenos Aires between the 1920s and 1960s, combining the investigation of the state sphere and the social subjects’ practices. From a social perspective, and using a variety of documentary sources (legislation, press, government acts and reports of road congresses), it seeks, on the one hand, to characterize the road panorama and identify its regulatory framework. On the other hand, it analyzes a series of documentary references that show inconveniences and transgressions to land use planning and transit in rural areas. The evidence reveals the existence of litigation associated with the varied forms of layout, use and maintenance of roads, which adds complexity and contradicts certain current historiographical notions.

Keywords: Buenos Aires province, roads, rural territories, social conflicts, mobility

Introducción

En la Argentina, la preocupación por el deficiente estado de los caminos rurales ha cobrado relevancia en el debate público de los últimos años. Por ser un tema estratégico, los caminos rurales requieren del interés académico, capaz de dar cuenta no sólo de su diagnóstico actual sino también de sus raíces históricas. En esta sintonía, arengamos por la potencialidad de la disciplina histórica para recuperar las problemáticas del tiempo presente y explorar la forma en que estas articulan una sinergia con el pasado. Si bien existen sugerentes trabajos históricos dedicados a la vialidad argentina de la primera mitad del siglo XX, la mayoría se dedican a los espacios urbano-céntricos. Desde distintos enfoques teórico-metodológicos y áreas específicas de interés, todos ellos reconocen en los años treinta una intensa y decidida intervención del Estado en materia vial, ligada al proceso de urbanización, la difusión del automóvil, la presión de intereses sectoriales, la expansión del turismo y el accionar de los ingenieros (entre otros, Gómez & Tchordonkian, 2014 y 2017; Piglia, 2014). El rol de estos últimos en las reparticiones estatales viales ha concitado especial atención en trabajos que adoptan una perspectiva de cruce entre la política y la técnica, entre la historia del Estado, de las disciplinas científicas y del ejercicio profesional (Ballent, 2008; Gruschetsky, 2012 y 2019).

Historiográficamente, y a riesgo de simplificar, concebimos que el problema de los caminos en la Argentina remite en general a una gesta épica, fruto del despliegue racional y calculado de ingenieros y gobernantes que, con sus técnicas y saberes, hegemonizaron el aparato del Estado. Tras este cuadro trasunta un clima de celebración y relativo consenso, nutrido por las inauguraciones de obras y las conmemoraciones del Día del Camino (5 de octubre). Pese a los significativos aportes, en la literatura existen todavía ausencias importantes sobre las experiencias de conflicto social en el ámbito de los caminos. Faltan miradas que, más atentas a las realidades de las sociedades rurales locales, logren aprehender las expectativas, las necesidades, las reacciones, los vínculos y los pleitos de los sujetos. Si bien en el período que nos ocupa –y como en el resto de América Latina– la lucha por la tierra se presentó como el foco más nítido de la disputa, seguido por el trabajo agrario (entre otros, Ansaldi, 1993; Palacio, 2004; Blanco, 2007, Lázaro, 2008; Ascolani, 2009), hubo también otras cuestiones que despertaron divergencias.

Paralelamente, suelen circular miradas algo estáticas sobre la vialidad en los espacios rurales, vacías de usuarios o transeúntes y asociadas casi exclusivamente a la maquinaria y a la obra pública –aunque hallazgos recientes han demostrado el papel de la acción colectiva y las solidaridades subyacentes (Salomón, 2020)–. Las mismas tornan difícil reflexionar acerca de su impacto en los modos en los que se desarrollaba la cotidianeidad rural en el pasado y sus implicancias en el presente. Esto es porque han prevalecido imágenes demasiado pasivas y poco dinámicas sobre la forma en que se habitaba en los territorios rurales. Lo anterior se refleja en las investigaciones vinculadas a la vivienda, a la explotación agropecuaria o incluso al pueblo como unidades aisladas, que no subrayan las dimensiones móviles en las que se desempeñaba la vida social. De hecho, la movilidad de las personas y sus bienes trascendía el desplazamiento

laboral y comercial, comprendía el educativo y el sanitario, y también experiencias y simbologías asociadas a la sociabilidad y al consumo.

En suma, de lo dicho hasta aquí se desprende un doble vacío historiográfico. Por un lado, la visualización de los sujetos sociales que hacían uso de los caminos rurales, y el modo en que a través de ellos mantenían relaciones de producción, de vecindad o parentesco e incluso de subalternidad o hegemonía. Por otro, su actitud frente a las normas sociales y la obra pública. La recuperación de esta perspectiva social que resalta las relaciones sociales –antes que lo estructural o lo general–, permite captar lo particular, lo diverso y lo múltiple de la problemática vial, asociada a la experiencia de los sujetos. Encuadrado dentro de una revitalización de la historia social que pone el acento en lo material y el contexto por sobre las cuestiones de representación y significado (Joyce, 2006; Moreyra, 2014), el análisis de los caminos resulta crucial como construcción social en la que se ponen en juego distintas acciones sociales, en este caso, instancias de conflicto y experiencias de movilidad cotidiana. Con este enfoque se trata de reponer lo subsumido o no considerado por las narrativas de los técnicos o ingenieros contemporáneos, más interesados por las facetas constructivas de la infraestructura.

En este marco, el presente trabajo explora dimensiones del fenómeno vial que no han sido muy atendidas hasta ahora por la literatura. Específicamente, procura desentrañar usos, costumbres y conflictos alrededor de los caminos rurales bonaerenses en perspectiva social e histórica. El recorte espacial propuesto, centrado en la provincia de Buenos Aires, corresponde a una jurisdicción estatal que es, a su vez, zona núcleo de la actividad agropecuaria argentina. Pese a su relevancia político-económica, la conectividad de los territorios que la conforman es desigual y deficiente. Por su parte, el recorte temporal se inicia en la década de 1920 y alcanza hasta la de 1960, y su elección obedece a dos criterios. Primero, las jugosas actas del Primer Congreso Nacional de Vialidad, celebrado en 1922, propiciaron un punto de partida, en tanto que los inéditos congresos viales a nivel provincial (1959 y 1961) y municipal (1961 y 1965) sentaron el límite final de la investigación, independientemente de que varias cuestiones trascienden al período demarcado. Además, a mediados del siglo XX, las fuentes exhiben un choque más notorio entre antiguas normativas viales y nuevas realidades, estas últimas signadas por modificaciones socio-económicas y novedades en cuanto a transportes, desplazamientos y tecnología en el agro. Concretamente, y en paralelo a la fragmentación de la propiedad rural –con su consiguiente impacto en el ordenamiento territorial– tuvo lugar un proceso inverso en la estructura productiva, caracterizado por la incorporación de innovaciones tecnológicas (Balsa, 2006). En el avance de la mecanización, singular importancia adquirieron el tractor y el camión, los cuales, junto a la mayor difusión del automóvil y al retroceso ferroviario, transformaron los términos del problema vial en los espacios rurales. A su vez, nuevas prácticas de consumo y la mayor residencia urbana generaron un aumento de la movilidad.

El “giro de la movilidad” que inspiró la actual línea de investigación ayudó a darle a la movilidad más preeminencia dentro de las ciencias sociales. La misma –entendida como el movimiento físico de personas y objetos organizado por regulaciones, normas y saberes, y

realizado a través de medios, redes e infraestructuras– ha disparado sugerentes conceptualizaciones y reflexiones en la comunidad académica latinoamericana (Zunino Singh, Giucci y Jirón, 2018). A través de esta lente analítica sumamente reveladora, el presente artículo –de carácter exploratorio– interpela la dimensión conflictual de los caminos rurales, combinando la indagación de la esfera estatal y las prácticas de los sujetos, en base a legislación, publicaciones periódicas, actas gubernamentales y memorias de congresos viales. ¿Cuáles eran los conflictos más frecuentes en torno a los caminos rurales? Para avanzar en una tipificación se propone, por un lado, identificar el marco normativo, así como el entramado del complejo institucional que se fue construyendo. Por otro, se reunirán una serie de referencias que evidencien inconvenientes y transgresiones referidas al ordenamiento territorial y al tránsito por los caminos, que probablemente tensaban los vínculos sociales en las comunidades. Se ha optado por trazar un recorrido carente de consideraciones de los particularismos locales, durante el cual se han ensayado diversas entradas al asunto que no pretendían agotarlo sino más bien destacar puntos sugerentes que merecerían un estudio más exhaustivo con otro tipo de fuentes. En este rastreo preliminar se advierte que, si bien la normativa progresivamente reguló aspectos más sutiles de la vialidad, el proceso no excluyó conflictos entre propietarios, pobladores y transeúntes del ámbito rural. Los litigios –originados entre otras razones en el vacío o la desactualización legal, la ineficacia estatal en la implementación de las políticas y la débil conciencia vial– complejizan y contradicen cierto sentido común historiográfico vigente, al poner de manifiesto distintos intereses en pugna asociados a las diversas formas de trazado, uso y mantenimiento de caminos.

El trabajo contiene cuatro apartados. En el primero, se introduce la aproximación analítica, basada en la triangulación de tres nociones: territorios, movilidades y conflictos. En el segundo y tercero, respectivamente, se caracteriza el panorama vial con relación a la normativa sobre el ordenamiento territorial y la reglamentación del tránsito vigente entre las décadas de 1920 y 1960. A continuación, se detiene en la dimensión conflictiva y concluye con algunas reflexiones que dan pie a futuras investigaciones.

Aproximación analítica: territorios, movilidades y conflictos

Si nos atenemos al campo de la historia rural argentina del siglo XX, y pampeana y bonaerense en particular, las infraestructuras y las prácticas de la movilidad han pasado inadvertidas. Las razones de esta indiferencia residen, por un lado, en que aquellas no se han erigido como una variable relevante para entender a las comunidades rurales y, por otro, porque se concibe al conflicto desde una óptica limitada. Como plantea Palacio (2004), las pocas situaciones de conflicto atendidas por la historiografía representan excepciones que, fruto de circunstancias desfavorables específicas –una mala cosecha, alza del costo de vida, baja de precios– solo confirmaban la regla de una relativa armonía social. Coincidimos con el autor en que esta percepción no es del todo equivocada, ya que, comparada con el resto de América Latina (Kay, 2001), la historia rural argentina ha sido indudablemente pacífica. Pero debajo de una aparente calma se vislumbra un universo distinto que pocas veces ha llegado a los grandes diarios o

logrado trascendencia pública más allá del plano local. Esto es especialmente cierto si se contempla la complejidad de dimensiones que contiene la vida social.

De hecho, desde la perspectiva de la vialidad, las fuentes ponen en escena conflictos cotidianos y minúsculos originados por el emplazamiento, el uso y el mantenimiento de caminos, que en muchos casos se dirimían en el espacio privado, los juzgados de paz, la Dirección de Geodesia o de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires y el Tribunal de Faltas del Tránsito, ámbitos menos públicos y notorios. Este tipo de manifestaciones, que es necesario recuperar e interpretar, propone otra forma de mirar la vialidad, lejos de la espectacularidad de la obra pública y de los enfoques tecnocráticos que ofrecen una imagen pasiva los sujetos.

La atención a este tipo de manifestaciones del conflicto responde a una opción conceptual precisa, influida por las nociones de Santos (1995) y Haesbaert (2013): 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 y tensiones en las comunidades. Además, en tanto entidades históricas, emergen, se transforman –en cuanto a funciones, extensión y fisonomía– e incluso desaparecen. Cada uno detenta su propia dinámica y genera potencialidades que pueden ser aprovechadas por diferentes grupos sociales (a nivel individual u organizado), es decir, implican la acción social. Esto quiere decir que la modificación de itinerarios, lugares, actividades y población acompañan dichos procesos que involucran la cantidad, distribución y calidad de la infraestructura vial y los servicios de transporte.

Por otra parte, los caminos instauran movilidades, es decir, prácticas sociales de desplazamiento entre lugares, esenciales para la producción y reproducción social (Urry, 2007; Cresswell, 2010). La cuestión de la movilidad rural ha recibido una incipiente atención (Bell & Osti, 2010; Porter, 2002; Milbourne & Kitchen, 2014), aunque aún en la Argentina su historia mantiene enormes vacíos, teniendo en cuenta que se encuentra atravesada por relaciones de poder, impactos socio-económicos y conflictos que trascienden el tiempo presente y la vara de lo urbano. La introducción de la misma implicaría un giro significativo en cuanto a cómo se comprende el lazo entre sujetos y territorios rurales. Esto es posible en virtud de que la movilidad pone en el centro de los procesos espaciales a los habitantes y sus experiencias, y es a través de sus prácticas cotidianas que se captura la relación con los elementos socio-técnicos asociados (Jirón & Imilán, 2019). Al observar los usos y las costumbres se iluminan una serie de agentes y efectos menos visibles en los discursos y políticas provenientes del gobierno nacional o provincial, incluso algunos se arraigan en el siglo anterior (Fradkin, 1997). Indudablemente, esta perspectiva social de los caminos interesada por las articulaciones más locales e individuales representa un gran desafío, que lejos estamos de resolver en estas páginas.

Dejando de lado el hecho manifiesto de que la resistencia en torno al trabajo o la propiedad no agota todas las formas de conflictividad rural, hay que reparar también en que ésta no sólo se expresaba en grandes pleitos o eventos excepcionales, sino de forma más cotidiana, aunque “opaca” y a menudo individual –tal como ha señalado Scott (1985), continuando el

sendero abierto por Thompson (1991[1980])-. El énfasis analítico en el estudio de las dinámicas de conflicto frente al supuesto del equilibrio permite desvelar dimensiones ocultas de los espacios rurales, en las que está presente la lucha por la apropiación y el control de recursos considerados valiosos, ya sea de naturaleza material y/o simbólica. Los caminos, en tanto recurso de uso común (Ostrom, 2015), detentan la capacidad reticular de contener las movibilidades de bienes y personas e imponen un ordenamiento territorial que afecta la propiedad privada y la circulación.

Resulta insoslayable que uno de los mayores retos al abordar estos temas es el que compete a los historiadores. Desarrollar estrategias y metodologías de trabajo para escudriñar tensiones cotidianas y discursos ocultos en el pasado es una ardua labor, primordialmente a causa de la dificultad del acceso a las fuentes. En este trabajo nos limitaremos, desde el prisma de la historia social, a identificar una gama de conflictos en torno a los caminos rurales, tanto con relación al ordenamiento territorial como al tránsito. Optaremos como aproximación metodológica la investigación documental, la cual constituye para la Historia una útil estrategia para recolectar y examinar datos de diversas fuentes con el fin de reconstruir conceptualmente una realidad determinada.

Caminos rurales y ordenamiento territorial en la provincia de Buenos Aires

En la provincia de Buenos Aires, los caminos rurales –aquellos que permiten el acceso a las explotaciones agropecuarias vinculándolas con rutas secundarias y troncales y que conectan pequeños asentamientos humanos entre sí y con otros más grandes– son los vasos capilares que permiten el desarrollo de las actividades económicas y sociales en las zonas rurales. También denominados vecinales, la mayoría son de tierra (incluso, simples huellas) y pertenecen, aunque no exclusivamente, a la jurisdicción municipal.¹ Un punto para destacar es la carencia de un inventario de la red, cuya evolución, en permanente movimiento, ha respondido más a la subdivisión de la propiedad inmobiliaria antes que a la planificación.

Aunque los caminos rurales se multiplicaron con el paso del tiempo, no lograron quebrantar el tradicional esquema radial funcional al modelo agroexportador y perjudicial para la intercomunicación de los parajes y pueblos. Aún más, durante la primera mitad del siglo XX, la insuficiente cantidad de vías de acceso se combinó con serias dificultades estatales para atender su mantenimiento, debido a que la mayor parte de los recursos humanos, técnicos y económicos se destinaban a las carreteras nacionales y provinciales. A mediados de siglo, el incremento de cargas y de vehículos recrudesció el mal estado de estos caminos, que padecían frecuentes anegamientos, y alentó la inquietud gubernamental por esta problemática.

¹ En la década de 1950, la red total de caminos de la provincia rondaba los 109.169 km (5,3 % nacionales, 35,2% provinciales y 59,5% municipales). En tanto un 57,7% de la red nacional contaba con pavimento, éste apenas alcanzaba un 5% en la red provincial y una proporción aún menor y no mensurada en la red municipal. Asociación Argentina de Carreteras (1957). *Carreteras*, 11, p. 7.

De modo que, más allá de la distancia física de las explotaciones respecto a pueblos o espacios de comercialización o producción, incidía la intransitabilidad en la lejanía o el aislamiento. No sólo los caminos rurales, como elementos de configuración espacial, creaban distorsiones y desigualdades, también en ellas intervenían la disponibilidad (o no) de medios de transporte. Ciertamente, las fuentes escritas a las que hemos accedido no permiten avanzar en esta cuestión, sólo revelan la variedad de medios de locomoción en el medio rural (autos, camiones, chatitas, carros, jardineras, sulkys, coches, carros aguateros, cachapés, zorras y carros volcadores) y el peso de la tracción a sangre. De hecho, el censo nacional agropecuario de 1937 dejó registro de que en las explotaciones agropecuarias de la provincia sólo el 14% de los vehículos y rodados respondían a tracción motorizada, porcentaje que a mediados de siglo se habría elevado considerablemente.²

Tras esta breve caracterización del panorama vial rural, reconstruiremos la normativa caminera con directa incidencia en el ámbito rural que rigió en la provincia durante la primera mitad del siglo XX. Para empezar, tomaremos el primer Código Rural –vigente, con modificaciones, entre 1865 y 1970–, que tuvo la virtud de plasmar costumbres y nuevas nociones de derecho. Entre otras cuestiones, se preocupó por la defensa de la propiedad privada, la imposición de la obligación de cerramiento de los campos y el tránsito con animales.³ Allí se clasifica a los caminos en generales (o principales) y vecinales, y se los define. Los primeros, pertenecientes a la jurisdicción provincial, partían de la ciudad o de otros puntos, cruzaban la campaña y conducían a otro partido. Por su parte, los caminos vecinales sólo atravesaban el partido, por tierras públicas o particulares, y eran abiertos y conservados por vecinos y municipalidades.

El Código, al pretender la afirmación definitiva del derecho de propiedad y el ordenamiento social, detalló algunas disposiciones e infracciones que afectaban el tránsito y los caminos. Por ejemplo, todo permiso para cercar un fundo conllevaba implícita la posibilidad de apertura de un futuro camino general y la obligación de dejar a la orilla un camino vecinal de 5 varas (4,3 m). Toda clase de vehículos estaría habilitada para transitar por un camino vecinal, pero las carretas no podrían hacer paradas en él. Otro artículo, incluido en la sección “servidumbres” (avaladas por el Código Civil), estipulaba que el dueño de un terreno que careciera de salida a un camino público disponía del derecho a pasar por una explotación vecina, aun con carretas cargadas con productos; pero indemnizaría todo perjuicio que causare. Se admitía, por otra parte, el tránsito con animales por campos no cercados.

No es de extrañar que, bajo esta codificación y al calor del proceso de acaparamiento de tierras y de delimitación de la propiedad privada, proliferaran no sólo nuevos caminos, también conflictos. En líneas generales, el gobierno intentó conciliar la defensa plena del derecho de propiedad y las prácticas sociales admitidas que habían regulado la vida social rural hasta entonces, situando el bien público, el camino, por encima de los intereses privados. De hecho,

² República Argentina, Ministerio de Agricultura (1937). *Censo Nacional Agropecuario*.

³ *Código Rural de la Provincia de Buenos Aires* (1926). Buenos Aires: Lajouane & Ca.

representaba una falta rural la obstrucción, el desvío, la degradación o el estrechamiento de un camino público, siendo el juez de paz el encargado de la aplicación de tales normas.

Para la reconstrucción de la normativa dedicada al ordenamiento territorial merece mención la más específica Ley de Caminos, Cercas y Tranqueras, sancionada en 1889.⁴ Al igual que el Código Rural, compartía el interés por avanzar en las regulaciones sobre lo público/privado, rigió durante toda la primera mitad del siglo XX y ejerció incidencia en la vialidad. En territorios rurales adquirió un valor añadido y fundamental: consolidó la expansión agroexportadora en simultáneo con la autoridad estatal. Dentro del apartado “Caminos”, que contemplaba el trazado, el ancho, la jurisdicción y el uso, se estableció una división en dos categorías: A, caminos de interés general; 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, recorrían varias propiedades y daban paso a caminos generales, estaciones de ferrocarriles, pueblos, vías de tranvías, etc. En cambio, se consideraba caminos vecinales a toda comunicación entre propiedades rurales.

La Ley de Caminos, Cercas y Tranqueras, lo mismo que el Código Rural, compelió a los propietarios que obtuvieran el permiso de alambrado a abrir caminos municipales o vecinales y permitir la servidumbre de tránsito. Aunque esta vez con una restricción: la exoneración de los establecimientos rurales menores a las doscientas hectáreas o que sufrieran perjuicios (en este último caso con autorización municipal). Asimismo, a los propietarios, arrendatarios o poseedores de campos les incumbía mantener en perfecto estado los caminos que recorrían su propiedad y las entradas y salidas de sus respectivas propiedades.

La ley estipuló con más detalle los rasgos de las tranqueras: debían disponer de postes rojos a la mayor altura posible (para que sirvieran de señal a los transeúntes) y contar con un fácil sistema de apertura/cierre a toda hora del día y de la noche. Como contraparte, a todas las personas que las utilizaran les correspondía cerrarlas inmediatamente tras su paso y seguir las sendas establecidas, y estaban impedidas de efectuar parada alguna sin el consentimiento del propietario, poseedor o arrendatario. Como deja traslucir esta disposición, la ley consagró el principio de la libertad de tránsito, el cual entró en tensión con otro, el de la propiedad privada. Como exponente de un clima de época, garantizaba que el modelo económico que el Estado trataba de imponer se desarrollase de manera fluida y sin trabas. De hecho, una de las novedades normativas se refiere al uso de todos los caminos (“ilimitado y común”) y la abolición del peaje de los puentes. En este mismo sentido, quedaba prohibido el estacionamiento de vehículos en los caminos públicos, así como el cerramiento, desvío u obstrucción de un camino público. Se facultaba al alcalde, con apelación al juez de paz, a resolver en juicio sumario cualquier pleito

⁴ Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, Dirección de Vialidad (1960). *Ley de Caminos, Cercas y Tranqueras. Ley N° 2193 del 8 de octubre de 1889*, Publicación N° 10.

entre vecinos y pasajeros relacionado con el libre tránsito. Pero, en la práctica, la solución se obtenía por medio de las municipalidades o de un juicio ordinario.⁵

En suma, el movimiento codificador iniciado en el último cuarto del siglo XIX, y cuyo correlato perduró hasta mediados del siguiente, alcanzó al ámbito vial rural. Al legitimar postulados ideológicos del derecho liberal que podían colisionar, como la propiedad privada y la libertad de tránsito, y al carecer de instrumentos de control para su efectivo cumplimiento, dejó despejada la potencialidad de conflictos en torno a la apertura, el uso y la preservación de los caminos como bienes públicos.

La reglamentación del tránsito

En la provincia de Buenos Aires, los años treinta e inicios de los cuarenta representaron un hito en materia vial, puesto que, en sintonía con lo ocurrido a nivel nacional, el gobierno impulsó leyes y planes de acción más rigurosos que la dotaron de mayor centralización, organización y bríos. El fortalecimiento del Estado, materializado en la creación de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA) posibilitó una mayor injerencia en el control de las vías de comunicación, tras la búsqueda de intervención en el tránsito a través de instrumentos normativos tendientes a modelar conductas más prudentes y menos peligrosas, en tiempos de expansión del uso del automóvil y de la red de carreteras. De hecho, la Provincia de Buenos Aires sancionó en 1934 su propia Reglamentación del tráfico general para los caminos de su jurisdicción, emblema del afán normativo.⁶ Contiene esta ley disposiciones sobre vehículos (peso, dimensiones, carga, velocidad, luces, condiciones de circulación, documentación), tránsito (de vehículos, de hacienda, de cabalgaduras y peatones), estacionamiento, uso de la vía pública y penalidades. Recapitularemos a continuación aquellos preceptos que afectaban más directamente al espacio rural, especialmente con relación a los más utilizados vehículos de tracción a sangre y a las normas de circulación por los caminos de tierra.

La Reglamentación no marcaba diferencias en cuanto al peso y las dimensiones de los vehículos de tracción mecánica y aquellos de tracción a sangre, aunque en los caminos de tierra se reducían a la mitad las cargas permitidas desde el 15 de mayo hasta el 1 de septiembre. Después de una lluvia, se suspendería el tráfico pesado dentro de las 48 horas de producida y sólo se autorizaría el tráfico liviano de un peso no mayor a 3.000 kg, salvo el caso de conducción de artículos de primera necesidad, o de encontrarse comprendido en el pago de estadías con las empresas ferroviarias. Además, los vehículos de tracción a sangre no podrían circular a una velocidad mayor a la del trote normal de los caballos; y los cruces, pasos a nivel, curvas y puentes los harían al paso. Deberían llevar una chapa con el número de matrícula y, aquellos de

⁵ Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires (1965). *Segundo Congreso Vial Municipal de la Provincia de Buenos Aires*. La Plata, p. 197.

⁶ Ley N° 4247. *Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires*, 2 de octubre de 1934. Dos años después, en 1936, la Dirección Nacional de Vialidad elaboró el primer reglamento de tránsito a nivel nacional con el fin de homogeneizar el aparato normativo, especialmente para el ordenamiento de las ciudades (del Cueto, 2018).

transporte humano una luz roja trasera y dos faroles blancos en la parte delantera, así como los tractores y maquinarias agrícolas quedaban exceptuados de cumplir con las disposiciones referidas a los automotores, tales como uso de chapas de identificación, bocinas y espejo retrovisor.

Se incorporaron condicionamientos a la tracción animal (cantidad de animales y buen estado de los mismos) y se determinó la obligatoriedad de que los conductores de estos vehículos fueran mayores de 18 años y portaran un carnet habilitante. Por otra parte, junto a las disposiciones tendientes al uso correcto de los caminos por parte de los vehículos, el tránsito de hacienda, cabalgaduras y peatones contó con una regulación más pormenorizada. Por ejemplo, se limitó el arreo de ganado; se obligó a los jinetes a respetar normas sobre mano, estacionamiento y velocidad; y ya no era lícito dejar animales sueltos en los caminos provinciales. Mientras que en los caminos afirmados quedó prohibido el estacionamiento de convoyes para pernoctar o descansar, en los de tierra sólo se lo permitió con luces encendidas y fuera de la huella. La normatía establecía las penalidades que merecían quienes transitaban con tropas de hacienda por caminos pavimentados o mejorados, excepto cuando se tratara de accesos a frigoríficos, estaciones de embarque o en aquellos casos en que no existía franja lateral de tierra. No se detenía allí la reglamentación, puesto que los arrieros o conductores de hacienda debían notificar a la policía los daños que causarían los animales a su cuidado, en tanto que los propietarios, administradores y encargados de campos cuyas alambrados o tranqueras obstaculizaran la salida de animales a la vida pública también eran penados.

En 1950 la Legislatura reemplazó el reglamento anterior por el Código de Tránsito, con el argumento de adaptar la legislación a los cambios tecnológicos y a la modernización de los medios de transporte.⁷ En el nuevo ordenamiento, se afianzó la libertad de circulación como un pilar clave, pero siempre sujeta a determinadas restricciones para garantizar el orden público y la seguridad del tránsito y de las personas. ¿Cuáles fueron sus novedades en relación al ámbito más específicamente rural? En primer lugar, sumó detalles en cuanto a los dispositivos reglamentarios de los vehículos, en tanto que agregó otros, como la dotación del freno en aquellos de tracción a sangre. Segundo, para conducir este último tipo de vehículos por la vía pública se redujo la edad mínima a 14 años, requiriéndose una licencia otorgada por la municipalidad. Se aclaró que todos los conductores, sea cual fuere su vehículo, poseían las mismas obligaciones referidas a las reglas de circulación. Tercero, junto a una mayor regulación del tránsito de animales, se incorporaron prohibiciones en los caminos de tierra, como ser la del tránsito pesado hasta tres días después de la lluvia –salvo permiso especial– y el estacionamiento para pernoctar o descansar. Por último, aunque con un alcance más allá de lo rural, merece alusión la creación del Registro Provincial de Vehículos Automotores y del Tribunal de Faltas, este último encargado de juzgar las infracciones contra la seguridad del tránsito y de las personas. El Código de Tránsito fue reformado en 1954 y tuvo vigencia, con modificaciones, hasta 1993.⁸

⁷ Ley N° 5.616. *Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires*, 12 de marzo de 1951.

⁸ Ley N° 5.800. *Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires*, 30 de septiembre de 1954.

Tras la enmienda, incluyó precisiones y nuevas exigencias sobre diversos aspectos del tránsito, tales como los requisitos que debían satisfacer los vehículos y sus conductores, tendiendo a igualar los requerimientos para la tracción mecánica y la de sangre (con excepción de la licencia de conductor).

En suma, las sucesivas reglamentaciones de tránsito apostaron a un ordenamiento general que contenía mayores exigencias para todo tipo de vehículos, aunque en algunos casos marcaba diferencias mínimas entre áreas urbanas y rurales y en lo concerniente a vehículos no motorizados. Toda cuestión entre vecinos o pasajeros referida al libre tránsito de los caminos sería resuelta por las municipalidades o comisiones de fomento, donde las hubiere, y, en su defecto, por la autoridad administrativa más inmediata. A continuación, algunas referencias documentales, incluso tangenciales, permitirán asomarnos a un poco conocido repertorio de confrontaciones motivado por la traza, el uso y el mantenimiento de los caminos rurales.

Conflictos en torno a los caminos rurales: propiedad versus libre circulación

En las sesiones de congresos viales y las actas y publicaciones periódicas de la DVBA han quedado huellas de tensiones en torno a los caminos y su tránsito, que no llegaban siquiera al terreno judicial pero que insinuarían más una normalidad que una excepción de la época. Por cierto, estos rastros, algunos no exclusivos de la etapa ni probablemente del territorio bajo estudio, quedan notoriamente solapados frente a las representaciones exitistas y consensuales que funcionarios y pobladores parecen compartir en torno a los beneficios de la conectividad. Algunos ejemplos nos dejarán registrar una amplia taxonomía de pleitos entre vecinos/transeúntes, o entre éstos y la municipalidad. Si se presta atención a las menciones de las fuentes, que requerirían documentación complementaria y análisis más exhaustivo, pronto se advierte que la mayoría eran disputas entre particulares, lo que revela la presencia de tensiones intracomunitarias y la dificultosa vigilancia de la normativa en estos espacios alejados de los centros de poder. Según las autoridades, las infracciones respondían tanto a la inoperancia policial como a la falta de una conciencia vial.⁹

En materia vial, uno de los conflictos más usuales en el campo se originaba por el cierre, desvío u obstaculización de caminos. A mediados del siglo XX, el incremento de la subdivisión de la tierra había creado nuevas vías de acceso que, en la mayoría de los casos, no se libraban al uso público, tal como estipulaba la normativa. A veces, estos caminos habían sido transferidos legalmente al Fisco, pero quedaban en la práctica bajo usufructo de sus ocupantes por el retraimiento o la imposibilidad de alambrar los predios. En otras ocasiones, los propietarios, a la hora de cercar, corrían hacia los costados los caminos que cruzaban sus explotaciones, no respetando los trazados primitivos. Si bien para efectuar esos traslados se requería de un permiso

⁹ DVBA (1963). *Boletín Vial Municipal*, 33, p. 5. DVBA (1958). *Actas del Directorio de Vialidad*, Sesión 100, 13/8, pp. 3-4.

provincial o municipal –según la clasificación del camino–, con frecuencia tales autorizaciones se acordaban sin un conocimiento suficiente de los inconvenientes ocasionados a la comunidad (alargamiento del recorrido, desfavorables condiciones altimétricas y geológicas, etc.).¹⁰ Frente a tales anomalías, resquicios o simple ignorancia gubernamental sobre la realidad territorial, la Dirección de Geodesia se encontraba continuamente abocada a resolver problemas entre vecinos suscitados por el cierre, desvío u obstaculización de caminos, tal como expresara en 1965 el agrimensor Daniel Achával, jefe de la División Mensuras y Dominios de la Dirección de Geodesia.¹¹

Esta trama de prácticas hunde sus raíces a principios del siglo XX. Ilustrativamente, en 1922, en el Primer Congreso Nacional de Vialidad, el doctor Lorenzo Ruiz, delegado de la Liga Agraria, se refería a la “anarquía” que existía en la cuestión caminera. Para él, la solución radicaba en obligar a los propietarios de campo a ceder terreno sin ninguna indemnización allí donde se justificaba la necesidad pública de inaugurar un camino. “Con esta disposición se evitaría lo que tantas veces ocurre, que los propietarios se oponen injustificadamente a que se abran caminos que son una verdadera necesidad pública (...) o por su comodidad exigen la apertura de caminos que no son necesarios a la colectividad (...)”. Asimismo, sugería la conformación de comisiones viales encargadas de “evitar lo que ocurre en la práctica sobre el cierre antojadizo de caminos, por única y exclusiva determinación de los propietarios”.¹² Sus dichos inducen a pensar sobre las relaciones de poder que subyacen tras la traza caminera. Lejos de conformar una construcción estática, atemporal y puramente material, todo camino refiere a una trayectoria que expresa y genera una relación de fuerzas muy desigual.

En el mismo sentido se dirigían las palabras del delegado del Touring Club Argentino, Luis Stantien, las cuales manifiestan la presencia de un poder difuso en la sociedad –no totalmente centralizado–, capaz de dominar concreta y efectivamente una porción del territorio. En tanto éste incluye la dimensión de la movilidad, produce desigualdad en la accesibilidad:

Es necesario que se hagan respetar los caminos reales y parciales, los cuales se están desviando antojadizamente [...] la Ley de Cercas y Caminos obligaba a dueños de campo a dejar sus pasadas, sea por medio de tranqueras o calles [...] aquí como en muchos partidos nos encontramos con distancias que varían entre 10 y 50 kilómetros, sin paso para ningún lado, por estar los campos cerrados, por cuanto en vez de tener un recorrido de 20 kilómetros, nos vemos en la imprescindible necesidad de hacer un recorrido de 40 o 50 kilómetros.¹³

¹⁰ Touring Club Argentino (1929). *Memoria General del Segundo Congreso Nacional de Vialidad*. Buenos Aires, p. 215.

¹¹ Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires (1965). *Segundo Congreso Vial Municipal de la Provincia de Buenos Aires*. La Plata, pp. 196-197.

¹² Touring Club Argentino (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, p. 360.

¹³ Touring Club Argentino (1923). *Memoria General Primer Congreso Nacional de Vialidad...*, p. 376.

Las fuentes además informan situaciones conflictivas referidas a la negativa de los propietarios u ocupantes a abrir tranqueras. Si bien la legislación establecía que al alambrar el campo se debía permitir el traspaso de éstas para circular, el eventual cierre originó una serie de pleitos entre pobladores. Un intercambio de palabras ocurrido en 1943 en las sesiones del Consejo de Vialidad resulta elocuente:

Vista la denuncia (...) sobre el cierre de tranqueras con llave, efectuado en el camino N° 2017 del partido de Saavedra, en los campos de la Sucesión de don Octavio F. Ducós y al Sr. Alejandro V. López, esta Comisión opina que corresponde se intime a los propietarios nombrados en el levantamiento del cierre de referencia.¹⁴

Frente a la intimación, los propietarios protestaron por “daños y perjuicios”¹⁵, argumento que contó con el aval de uno de los miembros de la Comisión del Consejo de Vialidad, Carlos Pueyrredón, porque la apertura se prestaba a:

la entrada de gente extraña que elige el lugar para realizar picnics (...) y el acceso de intrusos puede ocasionar incendios y, además, el robo de hacienda o mezcla de ésta con animales ajenos por falta de alambrados. Si existe interés en la apertura del camino (...) lo correcto es que se comience por expropiar el terreno.¹⁶

Este intercambio evidencia una tensión en torno a una práctica avalada por la ley. Para el propietario constituía un obstáculo, para los transeúntes, una costumbre de larga data. Probablemente, para el primero el alegato a favor de la propiedad privada plena y absoluta suponía la transformación de prácticas consuetudinarias. Muchas de ellas apaleaban un origen remoto y se perpetuaban a través del tiempo, tal como acontecía con la servidumbre. En tal sentido, no es de extrañar que los delegados de Mar del Plata al Primer Congreso Nacional de Vialidad, Rufino Inda y Gregorio Gorozó, exigieran la apertura de nuevas vías de comunicación que facilitaran el acceso a estaciones o ciudades, debido al incumplimiento de la Ley de Caminos, Cercas y Tranqueras y del Código Rural, con relación a la servidumbre, a la apertura de tranqueras y al terreno necesario en el deslinde de propiedades con destino a caminos vecinales.¹⁷ En general, la negativa a librar un camino a servicio público traía aparejado un sinnúmero de reclamos que pocas veces trascendían del ámbito local o privado y, por ende, encontraban solución.

La campaña aparecía dotada de una trama de usos que denotaban a veces incompatibilidad con la afirmación plena del derecho de propiedad. Los ejemplos señalados nos

¹⁴ DVBA (1943). *Actas del Consejo de Vialidad*, Acta 476, 10/2, p.8.

¹⁵ DVBA (1943). *Actas del Consejo de Vialidad*, Acta 478, 10/2, p.5.

¹⁶ DVBA (1943). *Actas del Consejo de Vialidad*, Acta 501, 1/9, p. 4.

¹⁷ Touring Club Argentino (1923). *Memoria General Primer Congreso Nacional de Vialidad...*, p. 170.

ponen ante la certeza del desfase entre, por un lado, viejos conceptos y realidades y, por otro, nuevas exigencias sociales. Otro caso, asociado a la ausencia de relevamiento preciso, otorga pistas sobre el quebrantamiento de antiguos principios. Como la ley de Caminos, Cercas y Tranqueras de 1889 declaraba caminos vecinales a los existentes al momento de su sanción, aquellos abiertos posteriormente no se encontraban catastrados. Tal situación daba lugar a vacíos legales que eran aprovechados por los propietarios para vedar el tránsito. De allí que expertos y funcionarios locales solicitaran la actualización normativa, tal como atestigua la iniciativa del intendente de Torquinst, inspirada por:

la actitud omnímoda de un dueño a clausurar un camino que se venía disfrutando por la vecindad desde tiempo inmemorial [...] La Suprema Corte de la Provincia tiene ya decidido, en casos análogos, que el pasaje por el fundo del vecino, tolerado por éste, no constituye una servidumbre de adquirirse por prescripción, aun cuando ello venga practicándose por tiempo inmemorial [...] Entendemos que la estructura actual de la red caminera provincial existente no puede modificarse al arbitrio de su dueño.¹⁸

Entre el marco legal y las prácticas se delineaba un espacio de relación y también de conflicto en el que imperaba la costumbre. Para unos, el transcurso del tiempo producía el efecto de consolidar situaciones de hecho, para otros tales rutinas representaban una traba para una nueva época en la que la eficiencia productiva como clave del desarrollo ganaba terreno. Evidentemente, lo que subyace tras las denuncias asentadas es la discusión entre libertad de tránsito y propiedad privada. La ratificación de esta última erosionaba el consenso sobre la servidumbre y convertía a antiguas prácticas y normas en objeto de impugnación.

Cuando primaba la planificación estatal, con frecuencia la traza de caminos se convertía en un campo de contienda en el que intereses opuestos efectuaban reclamos contrarios, aún más cuando estaba involucrada una expropiación. En 1957, el debate público sobre la elección del emplazamiento y posterior pavimentación del camino Brandsen-Ranchos, dentro del Directorio de Vialidad y al que concurren representantes locales, resulta elocuente de los afanes económicos en juego, por lo que significaba la accesibilidad a los centros de producción y consumo.¹⁹

La prensa local también permite asomarnos a otra fuente de conflictividad entre vecinos: la conservación vial. La ley obligaba a los propietarios que obtuvieran el permiso de alambrado al mantenimiento de los caminos que recorrían su propiedad, y tal exigencia no siempre se concretaba. Su contribución implicaba la preservación de cunetas, desagües, alcantarillas frente a tranqueras, árboles y alambrados en perfecto estado, así como la prohibición de arrojar desperdicios o aguas servidas a la vera de los caminos. Como es dable imaginar, tales exigencias

¹⁸ Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires (1965). *Segundo Congreso Vial...*, pp. 132-133.

¹⁹ DVBA (1957). *Actas del Directorio de Vialidad*, Sesión 15, 3/1, pp. 1-13.

no gozaban de acatamiento general. La apelación al compromiso vecinal por parte de las autoridades públicas, por ejemplo, a través del *Boletín Vial Municipal* editado por la DVBA, evidencia la falta de cumplimiento de esta normativa.

De la mano de la mecanización y de la expansión de la red vial y el transporte automotor, el tránsito de tractores y otros vehículos pesados en los caminos de tierra después de las lluvias se convirtió a fines de la década de 1950 en una preocupación constante de la DVBA y en otra fuente de conflictividad local, aún más en los casos en los que a tales artefactos no se les asignaba un uso estrictamente productivo. La queja del representante de Exaltación de la Cruz en el Primer Congreso Municipal Vial Municipal de la Provincia de Buenos Aires, Edmundo Orlando, es muy clara respecto al empleo del tractor como elemento de transporte:

En los días de lluvia, muchos tractores circulan (...) Esto no siempre cumple fines de transporte de los productos de la zona. A veces algunos productores poco escrupulosos transitan con ellos en días de lluvia, creando infinidad de perjuicios (...) Vemos en la ruta llegar, los días domingos, tractores llenos de barro que se paran frente a los cines, a los bares, que no cumplen función específica.²⁰

El uso de los caminos en el medio rural estaba plagado de abusos; y la reiteración de las disposiciones en la prensa local y las voces de protesta en las reuniones zonales indican la desobediencia civil frente a la legislación sobre el tránsito, así como los vacíos que ésta contenía. Por ejemplo, los tractores quedaban exceptuados de cumplir con algunas de las disposiciones referidas a los automotores, como el impedimento de transitar después de los días de lluvia. En efecto, las transgresiones de tránsito y el deterioro de la red vial motivaron una doble respuesta por parte del Estado, tanto punitiva como educativa (Salomón, 2021). La prueba que suministran las actas de congresos viales sugiere que las prácticas (como la alta velocidad de tractores y el acarreo de personas) mantuvieron un poder superior al que le podían otorgar las leyes, testimoniando un divorcio entre ambas. De allí también las exigencias de los técnicos en fomentar una conciencia vial y adaptar la normativa a los nuevos tiempos, actualizando también las multas.

A mediados del siglo XX, la revalorización de los recursos agropecuarios, la modernización tecnológica, la consolidación de la propiedad privada y el incremento del tránsito de vehículos irán erosionando antiguos consensos y convirtiendo a antiguas prácticas en objeto de impugnación, al tiempo que darán lugar al surgimiento de otras. Una de las prácticas que fue objetada con mayor asiduidad se refiere al arreo de hacienda, en especial cuando llovía o los caminos estaban afectados por las precipitaciones. Dicha tradicional modalidad –aunque en retirada tras la difusión del FFCC, los trazados viales y el transporte motorizado– persistió durante el siglo XX. Algunos hacendados, previendo lluvias, acostumbraban a trasladar los

²⁰ Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires (1961). *Primer Congreso Municipal Vial de la Provincia de Buenos Aires*. La Plata, p. 115.

animales de los campos de suelos “blandos” a otros de suelos “duros”, a fin de que no estropearan el terreno. “Tan es así que el continuo traslado hace imposible que los caminos se mantengan en buenas condiciones”, adujo el comisionado municipal de Colón, Querubín Raso, en 1963.²¹ Esta cuestión pone en evidencia la competencia por el uso del espacio, en la que avanzaba el transporte automotor frente a la tracción a sangre, demandante aquel de una superficie más lisa.

Los animales en la vía pública eran vistos por las autoridades como una amenaza. El hecho de dejarlos sueltos suponía una infracción de primer orden y, por lo visto, una práctica que la legislación no logró impedir.²² Por ejemplo, se ha constatado que la suelta de animales en los caminos constituía una práctica no exenta de tensiones, tal como ocurría con los camineros, quienes, ante el reducido tamaño de la parcela en la que vivían, no tenían más opción que dejar sus animales en libertad. El libre tránsito en espacios rurales enfrentaba otra dificultad, cuando los fleteros se detenían para dormir y ocupaban con sus cargas buena parte de los caminos. Por eso el ingeniero Alejo Infante propuso en el Congreso Nacional de Vialidad de 1922 la creación de refugios de media hectárea para que pudieran hacer paradas y evitar “el molestar y el ser molestados”.²³ Como se advierte, los nuevos tiempos trajeron consigo una creciente tirantez entre normas y prácticas en los espacios rurales. El proceso de valoración de la libre circulación pareciera encontrar a mediados del siglo XX una mayor consagración, entablando una compleja e incluso tensa relación con el derecho a la propiedad.

Reflexiones finales

Como prerrogativa de los ingenieros o expertos técnicos, el área de estudios de los caminos rurales ha pasado por alto la dimensión social. La apuesta de este trabajo por reposicionar esta última faceta apunta a escudriñar sus trayectorias, territorialidades y sujetos, así como a tensionar los contornos distritales y delimitaciones formales bajo los cuales la labor histórica suele compartimentar sus estudios, al definir un espacio ajeno a la vida rural. En este sentido, lejos de considerar al camino rural como telón de fondo, atemporal y vacío, lo hemos pensado a partir de la acción social de los sujetos, en cuya trama emerge como tal la red vial. Es decir, lo conceptualizamos como una construcción social ligada a procesos y prácticas sociales.

De acuerdo a lo expuesto, parece evidente que, así como la expansión carretera asumió un rol decisivo en la producción agropecuaria y el transporte, expresó tensiones. En el período bajo estudio, en los territorios rurales la movilidad estuvo atravesada por conflictos, por lo general minimizados o ignorados desde las visiones urbano-céntricas. Aunque la congestión, el ruido, el caos vehicular, el peligro para los peatones y los continuos accidentes de tránsito no fueron experiencias que perturbaran a los sujetos rurales, otras realidades se convirtieron en objeto de preocupación, asociadas a la transitabilidad y la libre circulación. Algunas de ellas se

²¹ DVBA (1963). *Boletín Vial Municipal*, 39-40, p.1.

²² DVBA (1962). *Boletín Vial Municipal*, 24-25, p.1.

²³ Touring Club Argentino (1923). *Memoria General Primer Congreso Nacional de Vialidad...*, p. 216.

refieren a los inconvenientes que generaba el déficit, el cierre, el desvío, la obstaculización, la traza o el deterioro de los caminos de tierra, ya que éstos afectaban las posibilidades del movimiento de personas o de mercaderías; una situación especialmente visible en jornadas de lluvia en las que se producían anegamientos. Era en estas ocasiones cuando se manifestaban los modos divergentes en que usuarios y poderes públicos concebían y disputaban el control del espacio público y la circulación, aún más en contextos en que se afianzaba el lazo entre propiedad privada y eficiencia, se imponía una mayor necesidad de movilidad y la modernización de los transportes (como tractores y camiones) desafiaba la normativa vigente sobre el tránsito.

Los nuevos tiempos trajeron consigo cierta tensión entre normas y prácticas, como se observó en los casos de la servidumbre, la apertura de tranqueras y la disponibilidad de una fracción del terreno con destino a caminos vecinales. Ante la carencia y las precarias condiciones de los caminos, la búsqueda de responsabilidades, la fijación de prioridades de desplazamiento y las propuestas de solución enuncian la puesta en juego de intereses y valoraciones particulares. El camino es un escenario de disputa de valores y concepciones sociales, y no es extraño que así fuera, ya que la apertura, el cierre y el mantenimiento eran motivos de confrontación. Para unos, el derecho de uso consistía en un ejercicio irrestricto; para otros, estaba regulado y circunscripto por un marco normativo. Obviamente, detrás de estas concepciones había sectores cuyos intereses se hallaban comprometidos, lo cual amerita seguir explorando. En otras palabras, allí donde los estudiosos parecían encontrar conformidad, pasividad y exitismo, una mirada alternativa descubre resistencias y disconformidad.

En este trabajo apelamos a una reflexión preliminar en base a fuentes que no son totalmente desconocidas pero que no han sido examinadas desde la perspectiva de la movilidad y el conflicto. Reunimos una serie de impresiones –ni exhaustivas ni concluyentes– que otorgan pistas para explicar la relación entre normas y prácticas sociales en torno a los caminos rurales. Pero todavía estamos muy lejos de saber cómo y en qué medida operaban las prácticas identificadas, cuáles eran las expectativas y valores de los sujetos involucrados y cómo impactaban las tensiones al interior de las comunidades. La vía judicial, la microhistoria y la historia oral brindarán indicios para indagar en futuras investigaciones. Así, por un lado, conseguiremos trascender el discurso de autoridades públicas y técnicos que oficia como mediador o filtro de pobladores o transeúntes rurales que suelen permanecer inasibles y misteriosos. Y, por otro, podremos avanzar en la contextualización y reconstrucción de las tramas particulares. ¿Qué sabemos de los efectos de las políticas viales (apertura de trazas, mejorados, etc.), en particular, a nivel de las experiencias cotidianas de los actores sociales? Para ello será oportuno que la historia vial se despoje del legado técnico-funcionalista, interesado por la mera utilidad, e incorpore una imagen que reconozca las profundas raíces socio-históricas que contiene. Ello quizás ponga de relieve que la expansión y modernización vial fue menos consensuada de lo que suele suponerse.

La conflictividad social deviene, sin duda, en un instrumento de enorme utilidad para explorar los procesos de cambio que atraviesan los territorios rurales, puesto que constituye un

parámetro de las transformaciones materiales y simbólicas tanto a nivel social como estatal. En este sentido, resulta enriquecedor no sólo la adopción de una perspectiva multidimensional que incluya nuevos elementos y cruces de perspectivas analíticas, sino también la promoción de debates que habiliten posibles diálogos transnacionales. En efecto, junto a las variantes derivadas de las peculiaridades de cada país, es posible encontrar rasgos comunes en América Latina. En las últimas décadas, desde diferentes tradiciones académicas se advierte un esfuerzo por renovar el estudio del mundo rural y los resultados cobran cuerpo: han logrado trascender los tópicos más visitados. Al “descender” al ámbito local, formularse nuevas preguntas y manejar un concepto más amplio de conflicto, los historiadores han reconocido que éste no se deriva exclusivamente de la estructura agraria ni que tiene entre sus únicos protagonistas a los movimientos sociales. En este sentido, el presente artículo, en la intersección del análisis social e institucional, ha contribuido a visibilizar una realidad: el camino rural, al instituir territorialidades y movibilidades, configura instancias de conflictividad. No obstante, los vacíos en el tema aquí tratado son muchos y exigen un compromiso más sistemático por aprehender las posibilidades, tensiones y restricciones que plantean las vías de comunicación para la vida rural.

Referencias

Fuentes

Asociación Argentina de Carreteras (1957). *Carreteras*, 11

Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires.

Código Rural de la Provincia de Buenos Aires (1926). Buenos Aires: Lajouane & Ca.

Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (1935-1947). *Actas del Consejo de Vialidad*.

Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (1956-1959). *Actas del Directorio de Vialidad*.

Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (1960-1963). *Boletín Vial Municipal*.

Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires (1965). *Segundo Congreso Vial Municipal de la Provincia de Buenos Aires*. La Plata.

Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires (1961). *Primer Congreso Municipal Vial de la Provincia de Buenos Aires*. La Plata.

Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, Dirección de Vialidad (1960). *Ley de Caminos, Cercas y Tranqueras. Ley N° 2193 del 8 de octubre de 1889*, Publicación N° 10.

República Argentina, Ministerio de Agricultura (1937). *Censo Nacional Agropecuario*.

Touring Club Argentino (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.

Touring Club Argentino (1929). *Memoria General del Segundo Congreso Nacional de Vialidad*. Buenos Aires.

Bibliografía

Ansaldi, W. (Comp.). (1993). *Conflictos obrero-rurales pampeanos (1900-1937)*. Buenos Aires: CEAL.

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. <http://t.ly/CfFb>

- Ascolani, A. (2009). *El sindicalismo rural en la Argentina. De la resistencia clasista a la comunidad organizada (1928-1952)*. Bernal: UNQ.
- 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. <http://t.ly/CfFb>
- Balsa, J. (2006). *El desvanecimiento del mundo chacarero. Transformaciones sociales en la agricultura bonaerense, 1937-1988*. Bernal: UNQ.
- Bell, M. & Osti, B. (2010). Mobilities and Ruralities: An Introduction. *Sociologia Ruralis*, 50 (3), 199-204. <http://is.gd/3Evj5I>
- Blanco, M. (2007). *Reforma en el agro pampeano. Arrendamiento, propiedad y legislación agraria en la provincia de Buenos Aires, 1940-1960*. Bernal: UNQ.
- Cresswell, T. (2010). Towards a Politics of Mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28, 17-31. <http://t.ly/ppJg>
- Del Cueto, C. (2018). Ordenar el tránsito. Leyes y regulaciones de tránsito en la República Argentina 1936-1994. *Pasado Abierto. Revista del CEHis*, 8. <http://t.ly/UxZN>
- Fradkin, R. (1997). Entre la ley y la práctica: la costumbre en la campaña bonaerense de la primera mitad del siglo XIX. *Anuario del IEHS "Prof. Juan C. Grosso"*, 12, 141-156. <http://t.ly/Waxh>
- Gómez, T. & Tchordonkian, S. (2014). Redes viales y ferroviarias en las décadas del treinta y del cuarenta. *Documento de Trabajo CESP/FCU-UBA*, 40. <http://is.gd/O7TFIb>
- Gómez, T. & Tchordonkian, S. (2017). Avances en vialidad y en el transporte automotor entre la segunda guerra y la posguerra. *Documento de Trabajo CESP/FCU-UBA*, 51. <http://t.ly/cev9>
- 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 Menazzi, L. y Jajamovich, G. (Comps.), *Saberes Urbanos. Profesionales, técnicos, funcionarios y agencias estatales en la producción de ciudad* (pp. 77-111). Buenos Aires: TeseoPress. <http://t.ly/PVEc>
- Gruschetsky, V. (2012). Saberes sin fronteras: la vialidad norteamericana como modelo de la Dirección Nacional de Vialidad, 1920-1940. En Plotkinn, M. y Zimmermann, E. (Comps.), *Los saberes del estado* (pp. 185-211). Buenos Aires: Edhasa.

- Haesbaert, R. (2013). Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad. *Cultura y representaciones sociales*, 8 (15), 9-42. <http://t.ly/HPJ8>
- Jirón, P. & Imilán, W. (2019). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid* 16, 10, 17-36. <http://t.ly/7tdG>
- Kay, C. (2001). Estructura agraria, conflicto y violencia en la sociedad rural de América Latina. *Revista Mexicana de Sociología*, 63 (4), pp. 159-195. <http://t.ly/akNb>
- Joyce, P. (2006). Materialidad e historia Social. *Ayer: Revista de Historia contemporánea*, 62, 73-87. <http://t.ly/XgfZ>
- Lázzaro, S. (2008). Estado, desarrollo y reforma agraria en la provincia de Buenos Aires (1958-1962). *Anuario del Centro de Estudios Históricos "Prof. Carlos S. A. Segreti"* 8, 85-106. <http://t.ly/TXzz>
- Milbourne, P. & Kitchen, L. (2014). Rural mobilities: Connecting movement and fixity in rural places. *Journal of Rural Studies*, 34, 326-336. <http://t.ly/h3o3>
- Ostrom, E. (2015). *El gobierno de los bienes comunes. La evolución de las instituciones de acción colectiva*. México D.F: FCE/UNAM.
- Palacio, J. M. (2004). *La paz del trigo: cultura legal y sociedad local en el desarrollo agropecuario pampeano, 1890-1945*. Buenos Aires: Edhasa.
- Piglia, M. (2014). *Autos, rutas y turismo: El Automóvil Club Argentino y el estado*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Porter, G. (2002). Living in a walking world: rural mobility and social equity issues in sub-Saharan Africa. *World Development*, 30 (2), 285-300. <http://t.ly/xWR5>
- Salomón, A. (2020). Los caminos vecinales en el campo bonaerense: entre las restricciones estatales y las iniciativas locales (primera mitad del siglo XX). *Revista Iberoamericana de Viticultura, Agroindustria y Ruralidad*, 7 (19), 69-87. <http://t.ly/ml98>
- Salomón, A. (2021). La irrupción del tractor en los caminos de la pampa bonaerense a fines de los años cincuenta y principios de los sesenta: significados, usos y conflictos. *Historia y Sociedad*, 40, 89-115. <http://t.ly/GYzL>
- Santos, M. (1995). *Metamorfosis del espacio habitado*. Barcelona: Oikos-Tau.

Scott, J. C. (1985). *Weapons of the weak. Everyday forms of peasant resistance*. New Haven: Yale University Press.

Thompson, E. P. (1991 [1980]). *Costumbres en común*. Barcelona: Crítica-Grijalbo Mondadori.

Urry, J. (2007). *Movilities*. Cambridge: Polity Press.

Zunino Singh, D., Giucci, G. y Jirón, P. (Eds.) (2018). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Biblos.