

Los caminos rurales como problema de la historia social. Una agenda de investigación*

Rural roads as a problem of Social History. A research agenda

ALEJANDRA L. SALOMÓN

Resumen

Los caminos rurales han despertado interés en la agenda pública debido al reconocimiento del rol que desempeña la accesibilidad en la actividad económica y la inclusión social. Partiendo de este supuesto y desde el prisma de la historia, el trabajo propone una agenda de investigación promisorio: la historia social del camino rural, a partir del cruce entre los enfoques de territorialidad y movilidad. En esta línea, aboga por la apertura de la historia social a la cuestión vial rural como condicionante de prácticas y relaciones sociales y al aislamiento como variante distintiva y relevante para el abordaje de las desigualdades.

Palabras clave

Caminos Rurales; Historia Social; Movilidades; Territorio; Desigualdades.

Abstract

Rural roads have aroused interest in the public agenda due to the recognition of the role that accessibility plays for economic activity and social inclusion. Based on this assumption and from the prism of history, the article proposes a promising research agenda: the social history of the rural road, from the intersection between the approaches of territoriality and mobility. In this line, it advocates the opening of social history to the rural road issue as a conditioning factor of social practices and relation and to isolation as a distinctive and relevant variant to address inequalities.

Keywords

Rural Roads; Social History; Mobilities; Territory; Inequalities.



Recibido con pedido de publicación el 28 de junio de 2022

Aceptado para su publicación el 15 de septiembre de 2022

Versión definitiva recibida el 20 de diciembre de 2022

DOI: [10.35305/prohistoria.vi39.1816](https://doi.org/10.35305/prohistoria.vi39.1816)

Alejandra L. Salomón, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Universidad Nacional de Quilmes, Quilmes, Argentina; e-mail: alejandra.l.salomon@gmail.com

* Agradezco los comentarios de los evaluadores anónimos de *Prohistoria*.



Esta obra se publica bajo licencia Creative Commons. [Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/)

Salomón, A.L. (2023). Los caminos rurales como problema de la historia social. Una agenda de investigación. *Prohistoria*, Año XXVI, 39, jun., 1-21.

Introducción

Tan invisibilizados como estratégicos, en la actualidad los caminos rurales conforman una vastísima red con una extensión total de más de 500.000 kilómetros, de los cuales 260.000 se encuentran en la pampa húmeda. Aunque aún distan de contar con una política de Estado integral, han despertado creciente –aunque aún insuficiente– interés en la agenda pública argentina debido al reconocimiento del rol que desempeña la accesibilidad tanto para la actividad productiva como para la inclusión social (Banco Mundial, 2007; Pérez, 2020). Justamente, los caminos rurales son 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. También denominados vecinales, la mayoría son de tierra (incluso, simples huellas) y pertenecen, aunque no exclusivamente, a la jurisdicción municipal. En un país de grandes dimensiones, con una deficiente infraestructura ferroviaria y un débil peso de las vías fluviales, estimulan la generación de oportunidades productivas, reducen los costos de transporte y transacción y mejoran el acceso a los mercados. Pero los caminos rurales no sólo constituyen elementos indispensables para la producción y comercialización de los productos agroindustriales, sino que amplían las posibilidades de generación de ingresos de los hogares y fortalecen la vida comunitaria, la comunicación, el consumo y el acceso a la educación, a la salud y a otros servicios de infraestructura (agua potable, electricidad, saneamiento, telecomunicaciones). Ello explica su rol en la mejora de las condiciones de vida de la población rural.

Partiendo de este supuesto, el trabajo procura, en primer lugar, problematizar el tema desde el prisma de la historia, con el fin de proponer una agenda de investigación tendiente a configurar un sub-campo promisorio: la historia social del camino rural, a partir del cruce entre los enfoques de territorialidad y movilidad. La utilización de aportes provenientes de disciplinas afines, como la geografía, la sociología, la antropología y el urbanismo, servirá para conceptualizar las características e implicancias de los caminos, lo cual augura un fecundo enriquecimiento de los análisis centrados en la técnica y la política pública vial. En esta línea, abogamos por la apertura de la historia social a la cuestión vial rural como condicionante de prácticas y relaciones sociales (vecindad, cooperación y conflicto) y al aislamiento como variante distintiva y relevante para el abordaje de las desigualdades en áreas rurales dispersas y pequeñas localidades.

Historiográficamente, y a riesgo de simplificar, constatamos 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. Suelen circular miradas algo estáticas sobre la vialidad en los espacios rurales, vacías de usuarios o transeúntes y asociadas casi exclusivamente a la maquinaria, la ingeniería y la obra pública. Desde distintos enfoques teórico-metodológicos y áreas específicas de interés, la mayoría de los trabajos reconocen en los años

treinta una intensa y decidida intervención del Estado en la materia, 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, García Heras, 1985; Ballent, 2005 y 2008; Gómez y Tchordonkian, 2016; Piglia, 2014; Gruschetsky, 2012 y 2019). Frente a un mayoritario interés por la etapa fundacional de la Dirección Nacional de Vialidad, recientes investigaciones han incursionado en los años cincuenta y sesenta (Gómez y Tchordonkian, 2019; Gruschetsky, 2021), aunque replicando una perspectiva político-institucional y urbana. También ha sido estudiada la creación de un ámbito privilegiado de acumulación en torno al sector vial durante y luego de la última dictadura (Iramain, 2013; Serafinoff, 2011). Sobre la especificidad de los caminos rurales en perspectiva histórica poco se ha explorado (Civitaresi, 2018; Salomón, 2018, 2019 y 2020; Borello y González, 2021).

Sin desconocer sus valiosos aportes, es posible afirmar que la historiografía se centra en las grandes vías de acceso, es marcadamente estatista y adolece de una perspectiva socio-territorial. Esta última ha sido adoptada por la geografía para aprehender las contemporáneas problemáticas de inaccesibilidad y fragmentación en pequeñas localidades, en función al transporte y las comunicaciones (Diez Tetamanti, 2013; Paolasso, Longui y Velázquez, 2019; Sili, 2020), y puede ofrecer muy inspiradoras hipótesis. Por otra parte, a partir de un enfoque fundamentalmente etnográfico, recientes trabajos han articulado experiencias, memorias y documentación para poner en discusión las unidades clasificatorias espaciales y demostrar la construcción social del camino como lugar (Bocco et al., 2019; Chávez et al., 2021). Por último, cabe destacar una línea de investigación asociada al caleidoscopio de las movilidades que, en la última década, ha producido sugerentes trabajos sobre la incidencia del transporte en los fenómenos urbanos argentinos (entre otros, Gutiérrez, 2012; Velázquez, 2014; Zunino, 2018). Sus herramientas teórico-metodológicas, así como los consensos en torno a la especificidad territorial de la movilidad, invitan a renovar nuestros interrogantes y a avanzar en territorios menos explorados, como son los rurales, que condensan prácticas, flujos y procesos distintivos. A través de estas interpelaciones, se trata de reponer las articulaciones de la movilidad con escalas espaciales distintas y arcos temporales de más larga data, que trascienden a los más visitados contemporáneos.

Frente al sesgo y al vacío de la historiografía y tomando las contribuciones de los estudios urbanos, la propuesta es plantear a los caminos rurales como espacios de la acción social, como campos en los que se enfrentan sujetos (productores, transportistas, el Estado y sus múltiples organismos, empresas, organizaciones civiles) con intereses diversos y a través de los cuales mantienen relaciones de producción, de vecindad o parentesco e incluso de subalternidad o hegemonía. Es decir, el estudio desde el ángulo de las fuerzas

sociales que los componen no es sólo una invitación a análisis empíricos bien fundamentados, sino que allana la vía hacia la comprensión de los cambios que nuevas fuerzas sociales imprimen a sus usos, funciones y gestión.

Las observaciones realizadas en este trabajo nacen del interés por promover una historia social del camino. La recuperación de esta perspectiva social de la vialidad rural que pone el acento en las relaciones sociales –antes que en 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. Este *giro social* implica ensamblar mutaciones y tramas sociales, enmarcadas en el proceso más amplio de un Estado que asume como una de sus funciones la construcción y el mantenimiento de la red y que convive –a veces en tensión– con el accionar de otros sujetos (consorcios, cooperativas, comisiones viales, vecinos, etc.). En esta dirección, proponemos un concepto amplio de vialidad, el estudio tanto de la dimensión técnico-estatal como de las dinámicas sociales, integrando usos, costumbres y conflictos en la misma definición, en base al supuesto de que los caminos intervienen en la configuración de acciones, relaciones e instituciones humanas. Entonces la vialidad, como infraestructura de la movilidad, podría proporcionar interesantes aportes a la historia social. Con este enfoque, se despeja la imagen estática y rígida que suele brindarse y se trata de reponer lo subsumido o no contemplado por las narrativas de técnicos, funcionarios o ingenieros, revelando y precisando las implicancias socio-territoriales de este tipo de infraestructura.

Como las cuestiones que han interesado de los caminos raramente se refieren a su uso o función social, debemos reexaminar material antiguo haciéndole renovadas preguntas y tratando de recuperar antiguas costumbres y creencias. En base a una significación situada, nos preguntamos de qué modo a través de las prácticas de desplazamiento por los caminos rurales los individuos construyeron sus espacios de vida e incluso sus identidades territoriales. ¿Qué estrategias residenciales y socio-económicas promovieron dichos caminos? ¿Cómo el trazado y el estado de éstos influyeron en el consumo, el trabajo, el ocio, la sociabilidad y las negociaciones comunitarias? ¿De qué manera incidieron en el bienestar y la desigualdad a lo largo del siglo XX? La ampliación de los interrogantes historiográficos hacia otras temáticas, como las vías de comunicación, puede impulsar a los historiadores a dilatar el abanico de fuentes para la investigación, así como a desplegar nuevos postulados teórico-metodológicos (por ejemplo, el referido a las movilidades rurales) que, ya aplicados a realidades urbanas y contemporáneas, permitan remozadas lecturas de los acervos tradicionales. En especial, la introducción de complementarios insumos de trabajo proporciona una aproximación a sujetos y dimensiones del mundo social escasamente visibles en las fuentes más frecuentadas. A ello pueden contribuir la historia oral, el análisis fotográfico y la cartografía social,

que manifiestan la todavía débil atención a la indagación de las voces de los habitantes rurales.

En síntesis, como la relación entre acción humana e infraestructura vial constituye un factor explicativo relevante de los procesos históricos, el objetivo del trabajo es explorar y problematizar esta dimensión simbólico-material clave de la vida rural desde el prisma de la historia social. A fin de efectuar algunas precisiones sobre el alcance las reflexiones, debe reconocerse que aquí se ofrece una mirada sobre algunos problemas inherentes a la construcción del conocimiento socio-histórico sobre este soporte de la movilidad. Por ende, el recorrido no pretende agotar el tema, sino visitar algunos lugares que luego deberán colmarse de evidencia empírica. Además, debido a la imposibilidad de asir la problemática desde una abstracción despojada de todo tiempo y lugar, aclaramos que gran parte de nuestros razonamientos se han inspirado en investigaciones previas sobre la vialidad en el *interior* de la provincia de Buenos Aires (fuera del área metropolitana) durante el siglo XX y, en especial, a mediados de éste.

El derrotero de estas páginas se estructura en cuatro partes. En la primera, se apunta a complejizar la conceptualización del camino rural, definiéndolo como una construcción social que instituye territorialidades y movilidades. En la segunda se plantea a la infraestructura de la movilidad rural como un problema de la historia social y, a continuación, se presenta al aislamiento como un factor de exclusión y desigualdad. Por último, se esbozan conclusiones preliminares que darán pie a futuras investigaciones.

El camino rural como instaurador de territorialidades y movilidades

La renovación de los objetos de estudio descansa en el reconocimiento del carácter social de muchas realidades generalmente esencializadas, estáticas e inmutables, como es el caso de la infraestructura vial rural. La historización de la misma propicia una dilatación de las fronteras de la investigación y el rastreo de vestigios que permitan el conocimiento de sus cambios y continuidades en el devenir del tiempo. Para esta aproximación, resulta sugerente la utilización de la metáfora *construcción social* para indicar que todo camino rural es un producto históricamente contingente, resultante de una compleja serie de acciones humanas que implican la transformación de una fracción del paisaje en un bien común. La lectura de los caminos y de su génesis da cuenta de las reiteraciones sociales que se marcan en el paisaje recorrido (De Marchi, 2014). Prueba de ello es que su configuración ha respondido más a la subdivisión de la propiedad inmobiliaria antes que a la planificación, que la circulación a través de ellos puede verse impedida por la clausura arbitraria y que, frente a la débil atención gubernamental, el fomentismo vial con sus lógicas concomitantes se ha convertido –en determinados momentos– en un actor importante en su trazado y conservación. Este planteo resulta de utilidad para demostrar la invisibilización historiográfica de las sociedades locales, concebidas como objetos pasivos o incapaces de imponer su propia agencia en la construcción de los procesos históricos asociados a la vialidad rural.

Además, aun cuando fuera ponderada por los habitantes rurales desde antaño, como cuestión socialmente problematizada esta última alcanzó un cierto nivel de institucionalización a mediados del siglo XX y, de este modo, incorporada a las políticas y los vocabularios públicos. Estos ejemplos subrayan la cualidad de construido que encierra todo camino, y no sólo en términos materiales y meramente estatales. Aún más, como espacio percibido, concebido y vivido –en palabras de Lefebvre (2013 [1974])– forma parte de la vida cotidiana de los sujetos. Como componente elemental de la organización social, modela paisajes naturales y culturales, interviene en la construcción de imaginarios geográficos y se articula con diferentes prácticas materiales y simbólicas de la sociedad (Benedetti, 2015: 27).

Esta forma de pensar, nutrida también de las nociones de Santos (1995) y Haesbaert (2013), considera 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, mutan –cambian sus funciones (comercial, religiosa, turística, etc.), extensión y fisonomía– e incluso desaparecen (por ejemplo, producto de cambios ambientales o de cierres deliberados). 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. Los caminos intervienen poderosamente en la existencia social, posibilitándola y constriñéndola. Esto es, la rutina diaria, las interacciones sociales y económicas, el sentido de las fronteras, todo ello está permanentemente mediado por las vías de comunicación. En conjunto, éstas ponen en evidencia la existencia de una direccionalidad de las interacciones y de los entramados relacionales. Y, a la vez, la actividad humana transforma los caminos rurales, tanto en su traza (para adecuarlos a determinados propósitos humanos) como en su estado (ante el exceso de cargas y el tránsito en los días de lluvia, por ejemplo, o por el cambio de entornos institucionales o técnicas de conservación). Lo dicho hasta aquí evidencia la relación dialéctica entre el mundo social y la infraestructura vial rural, que se puede ver enriquecida por la perspectiva territorial de Abramovay (2005), la cual rompe con las miradas parcializadas sobre el espacio y la vida social involucrando a la acción social – individual u organizada– en su definición.

Puede adicionarse otra observación sobre los caminos rurales: al igual que las restantes construcciones sociales, difieren en su alcance y escala. Pero, aun cuando su extensión sea reducida y su tránsito escaso, no menor es su

relevancia para los sujetos que viven y/o transitan por los territorios rurales. Incluso, podría pensarse que trascienden su impacto meramente comunitario, puesto que están insertos en redes más amplias, entrecruzando simultáneamente lo local y lo global. Por citar un ejemplo, permiten la articulación con mercados de exportación e inciden en los costos de las cadenas productivas. Por ende, situados en un contexto más vasto y definidos de este modo, los caminos rurales podrían inspirar a los científicos sociales a abordar de una manera más holística y novedosa una serie de problemas que preocupan a los estudios rurales y que se centran en lo que ocurre al interior de las explotaciones agropecuarias.

Está claro, pues, que el poder del Estado, tanto nacional, como provincial y municipal, se plasma en el paisaje en términos de territorialización. En representación del poder material y simbólico del Estado, las obras públicas desempeñan un rol crucial, como ocurre particularmente en la inauguración de un camino (Ballent, 2005). Ahora bien, ¿qué sucede con los caminos específicamente rurales, en general ignorados por los poderes públicos (al menos nacionales y provinciales) y más dependientes de la acción civil? Menos asociados a los símbolos de poder, control, planificación y resonancia económica, como acontece con las grandes rutas, estos caminos periféricos son valorizados por la memoria colectiva por la cercanía y la sensación de pertenencia. Los sujetos se apropian de estos espacios y los imprimen de experiencias: he aquí un punto para ahondar. Al respecto, resulta muy sugerente el recuerdo guardado en la memoria de un productor de Laprida, Daniel Lecointre, recogido recientemente:

“Solo un caminito de tierra lo trae hasta mi casa [...] Hasta hace poco nomás, decenas de casas y estancias adornaban sus banquinas [...] En cada tranquera en cada alambrado te esperaba un vecino o una vecinita [...]

De todo tiene la huella. He sabido de cartas y mensajes de amor que se escondían... ``-Debajo de una piedra, en el tercer poste, después del esquinero-”

Cuatro esquinas lo reparten entre mi casa y el pueblo. Ahí brillaba un diamante por demás atractivo... el boliche de Mathieu. Estaba bien pegado al camino, la puerta abierta y el bolichero invitando con el saludo. Había que ser muy insensible para no hacer un alto. Ya estaba presupuestado en el tiempo que tardaba el viaje [...]

El camino lleva y trae. Con mis hermanos esperábamos ansiosos los domingos, ese día venían los tíos y primos de la ciudad. Con ellos llegaban los juegos y la alegría amorosa de una familia [...] Desde temprano oteábamos el horizonte de la

huella. La espera se hacía interminable. A dos mil metros se ve una polvareda, saltábamos de alegría como indiecitos que éramos ``-Allá vienen, allá vienen-'' [...] Pero a veces el coche pasaba insensiblemente por la tranquera. No eran ellos. Entonces había que remontar la ilusión y esperar otra nube de polvo [...]

Le conocemos las cunetas peligrosas, cada pozo, cada piedra. La hemos visto arregladita o destruida y abandonada, para martirio de los coches y las embarazadas. Las repetidas inundaciones le quisieron quitar su misión. Pero a caballo, en el carro del vecino o como sea, se dejó transitar [...]

¿Qué día tomé conciencia de la importancia del camino, de la magia que esconde? Fue hace poco [...] Cuando vean esos caminos gastados, ya más hondos que los campos, recuerden que es de tanto regalarle polvaredas a la vida.”¹

Dada la significación del camino rural, podría vérselo como un generador de identidad rural. Como hilo narrativo de los recuerdos, esta fracción del territorio remite a variadas, y usualmente no visibilizadas, experiencias y relaciones sociales. De allí que todo análisis producido en torno a este poderoso imaginario cultural complejizaría la comprensión de la dinámica social rural en el tiempo, abriendo canteras inexploradas previamente o señaladas tangencialmente.

Por otra parte, en un contexto general de revisión crítica de la ruralidad, lo social puede verse sometido a un escrutinio crítico también en otro sentido. La intensificación de la mirada indagatoria sobre lo social rural apalea un efecto sobre nuestro objeto de estudio, el de socavar el aura de inmovilidad experimentada por los sujetos rurales. En la literatura académica, el énfasis otorgado a determinados lugares, como la vivienda o la escuela, ha contribuido a desdibujar la necesaria inserción de las acciones históricas en el juego del movimiento. Aún más, tomadas del imaginario colectivo, las nociones de pasividad, quietud y estabilidad del *campo* suelen actuar como categorías estructurantes de las explicaciones históricas, claro está, a excepción de las movilidades laborales. Pero, examinado más de cerca y tal como manifiesta el testimonio citado, el panorama resulta ser mucho más plural y dinámico de lo que podría presuponerse.

Los espacios de tránsito, como las rutas, han sido vistos como *no-lugares*, llevando a una confusión analítica: en esos sitios no sucede nada porque son

¹ Zona Campo (2019, agosto 28). <http://t.ly/OSpl>

espacios de anonimato, sin identidad y vacíos de significación (Jensen, 2009). Pero si percibimos la fuerza que adquirió la circulación en la producción del espacio rural notaremos que los pueblos están compuestos de una red de infraestructuras viales (sendas de calzada natural, puentes) que no sólo hacen de soporte para la vida, sino que producen identificaciones y experiencias (individuales y de sociabilidad); devienen, por ende, en lugares, espacios físicos atribuidos de significados y en los que se desenvuelven relaciones sociales. De allí que optamos por pensar a los pueblos o parajes compuestos no solo de sitios fijos en los que se habita, sino también de espacios de movilidad donde se transita. Este enfoque interpretativo posibilita trascender la visión público-constructiva –y marginalizada– de este tipo de caminos, presentándolos como instauradores de movilidades. Si bien la movilidad como objeto de estudio no es novedosa en sí misma, proponemos intersectarla más estrechamente con la historia social rural.

La infraestructura de la movilidad rural como problema de la historia social

La movilidad ha irrumpido en los últimos años como un concepto relevante para pensar algunas de las características de la vida contemporánea. Pese a que el objeto de investigación no es nuevo –data de los años setenta–, experimentó una revitalización a partir del influjo del *giro de la movilidad*, desarrollado a comienzos de los años 2000 (entre otros, Urry, 2007; Cresswell, 2010; Gutiérrez, 2012). Dentro de este terreno, la movilidad suele definirse como una práctica social de desplazamiento entre lugares, esencial para la producción y reproducción social. Con independencia de matices conceptuales, la literatura coincide en concebirla como una lente para indagar las dinámicas sociales, a partir de múltiples y complejos movimientos de personas, bienes, ideas, conocimiento, capital y prácticas.

En general, estas interpretaciones muestran una transición hacia miradas más holísticas –junto al componente técnico se suman las dimensiones sociales, emotivas, económicas, políticas, ambientales–, más concentradas en las personas que en la obra pública y los medios de transporte. Asimismo, en ellas subyace un cuestionamiento al predominio casi exclusivo de las perspectivas geopolíticas (enfocadas en la integración política de espacios) y geoeconómicas (centradas en la unificación y articulación de los mercados nacionales de producción, consumo y trabajo) en los estudios del transporte, puesto que pasan por alto un conjunto de situaciones que los exceden (Benedetti y Salizzi, 2011). Este giro ha renovado básicamente los estudios urbanos, también los de migraciones, turismo y tecnología, desde diversas disciplinas como geografía, sociología, antropología, arquitectura, urbanismo, ingeniería del transporte y economía.

La cuestión de la movilidad específicamente rural ha absorbido una incipiente y fragmentaria atención internacional (Bell y Osti, 2010; Porter, 2002; Milbourne y Kitchen, 2015). En la Argentina, principalmente desde la geografía y la sociología, se publicaron numerosos trabajos sobre su vínculo con los mercados de trabajo, los procesos migratorios en las producciones agrarias, las prácticas campesinas, la frontera y las dinámicas residenciales contemporáneas. Pero lo histórico está escasamente presente en esta corriente de investigación. Algunos de los aportes más prometedores desarrollados en las dos últimas décadas, pese a disponer de sólidos anclajes en otros campos, no parecen adquirir el suficiente vuelo como para integrarse fluidamente a la historia social rural. La historia de la movilidad rural mantiene enormes vacíos, teniendo en cuenta que se encuentra atravesada por relaciones de poder, impactos socio-económicos, conflictos y luchas que trascienden el tiempo presente. Indudablemente, pensar en las movilidades como rurales nos invita a profundizar y discutir en torno a sus especificidades: ¿cuáles son sus características y singularidades? ¿Cómo se vinculan con el territorio? ¿Son sólo aquellas que nacen en el espacio rural y se dirigen hacia otra parte?

En la Argentina, la historia de la movilidad, aún con sus reveladoras contribuciones, se ha desplegado prioritaria y casi exclusivamente en clave urbana (Piglia, 2015; Zunino, 2018). Bajo el impulso de la historia cultural, dentro de este campo han cobrado significancia los valores y las prácticas sociales de la vida cotidiana en torno al subterráneo, al avión y al automóvil. Animados por perspectivas superadoras de un materialismo extremo, estos investigadores se han entregado a una indagación sistemática en el mundo de las representaciones, del poder, de las subjetividades e identidades asociado a la introducción de nuevos transportes. Aun cuando la importancia de lo simbólico no constituía un presupuesto desconocido, vale la pena destacar la vivificación de dicha tradición, así como la incursión en temáticas inexploradas hasta el momento. Resta aún un diálogo más fecundo entre historiadores avocados a esta línea historiográfica y con especialistas de otras disciplinas.

La introducción de la perspectiva histórica de la movilidad 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 sitúa 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 e Imilán, 2019). Al observar los usos y las costumbres que anidan en las infraestructuras de la movilidad rural 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 pasado. Más atenta a las articulaciones locales e individuales, esta mirada social sobre las infraestructuras de la movilidad rural (senderos, huellas, caminos, rutas, puentes) socava aquellas más tradicionales ligadas a lo

exclusivamente técnico-estructural, máxime cuando se considera que constituyen expresiones, y por qué no temporales, de la acción humana.

Imbricada con el paradigma de las movilidades, esta perspectiva social de los caminos (tomados en un sentido amplio) invita a un cruce con la historia social. Como ha afirmado Thompson (1995), ésta carece de contornos rígidos, de un marco de ortodoxia convencional. Aun cuando los mismos rasgos que este prestigioso historiador ha destacado como síntomas de vitalidad fueran tildados por otros autores como prueba de incapacidad de dar cuenta de la totalidad, creemos que contribuyen a reflexionar sobre las múltiples facetas involucradas en el comportamiento humano. Habiéndose eclipsado las versiones más rígidamente mecánicas de la historia social, vinculadas a esquemas monocausales, en los últimos años ha surgido una constelación de temas, metodologías y fuentes (Uría, 2008). A esta corriente podrían sumarse los estudios sobre las infraestructuras y las prácticas de la movilidad, que rompen con los límites impuestos por los paradigmas técnico-políticos.

Y es precisamente en este terreno donde los supuestos heredados, y con frecuencia tácitos, sobre lo social abonarían los estudios sobre la vialidad. Como una forma de abrirse a algunas de estas cuestiones y posibilidades, cabría hacer historia social del fenómeno vial a condición de que domine, precisamente, la perspectiva social, y por tanto la preocupación por su contextualización dentro del conjunto de la sociedad. Además, si bien el término de historia social siempre ha sido difícil de definir y ha generado intensos debates, ha revestido de centralidad a los individuos, sus prácticas e identidades. Aún más en la actualidad, cuando, pese al valor reservado a lo cultural, asistimos a un *revival* de lo social (Moreyra, 2014). Distanciándose de una corriente de tipo culturalista que desde los años 70 y 80 puso énfasis en las cuestiones de representación y significado, se ha revitalizado en los últimos tiempos un vuelco hacia lo material y el contexto.

El rescate de la capacidad explicativa de este último, con sus estructuras y procesos, conduce a la necesidad de ponderar su poder condicionante de las dinámicas sociales. Tal mirada lleva también a valorar la cultura material, luego de la desmaterialización de la realidad producida por la aproximación textualista. En efecto, cobró fuerza a idea de que las formas de acción contenidas dentro de los objetos y procesos materiales representan no realidades predeterminadas, sino expresiones de la acción humana (Joyce, 2006). En esta línea argumental, Sewell (2006) se pronuncia a favor de la ampliación del método interpretativo para abarcar a los *entornos contruidos* – que son el efecto de esas realizaciones –, es decir, a la construcción social y a las matrices materiales de la interacción humana.

Esta empresa, al redefinir y revitalizar el concepto de lo social, resulta sugestiva para pensar los límites y las posibilidades que imponen las vías de

comunicación. La recuperación de tal materialidad reclama una mayor atención hacia las implicancias de la configuración vial rural y el uso de los medios de transporte (motorizados y de tracción a sangre), dado que influyen en los usos del tiempo y del territorio, los roles de género, la familia, el trabajo, la sociabilidad y el acceso a la educación y a la salud, por ejemplo. Como ha sido planteado, los vestigios históricos suscitan cada vez más dudas sobre la perpetua inercia, pasividad y estabilidad de quienes habitaban en los territorios rurales. Entonces, el análisis de los caminos resulta crucial como construcción social en la que se ponen en juego distintas acciones sociales. Es esta infraestructura uno de los ejes organizadores de las trayectorias y estrategias cotidianas de los actores sociales. ¿Quiénes son, además, los agentes de cambio? ¿De qué modo impactan en los procesos productivos? ¿Cómo operan en las transformaciones de las condiciones de vida? Tales preguntas incitan a integrar a la movilidad en la totalidad social, en base a investigaciones empíricamente fundadas acerca de sus particularidades sociales y culturales.

¿Qué aportes puede realizar la historia de la vialidad a una comprensión más profunda de la historia social? Los historiadores sociales han prestado desigual y discontinua atención a todos los fenómenos, tal como lo ilustra con elocuencia el escaso interés por la movilidad cotidiana como práctica y producción/reproducción de significados sociales en territorios rurales; los procesos de sociabilidad espontánea (en torno al trazado o al mantenimiento de caminos); el desarrollo de organizaciones (comisiones, consorcios y cooperativas viales); las variaciones de la movilidad impuestas por la edad, el género, los niveles de renta o el *status*; la dimensión conflictual por el uso de un recurso común, como es el caso de los caminos; la influencia de éstos en la exclusión socio-territorial y las formas gubernamentales de atender la problemática. Por ejemplo, los caminos rurales generaron una trama de necesidades e intereses que demandaron respuestas sociales y estatales, muchas veces en tensión. El papel de la acción colectiva se aprecia en el surgimiento de lazos de cohesión comunitaria inspirados por la conservación de caminos, en un complejo universo de jerarquías tanto a nivel vertical como horizontal.

Así, la vialidad puede ser pensada como un prisma a través del que se ven distintos aspectos de la vida social. En particular, la conectividad como realidad o potencial y como elemento de cambio, de cooperación o conflicto social, debería incorporarse a la agenda académica, reivindicándola como resultante o causa explicativa de las características de las comunidades rurales. El corolario sería una historia de la vialidad menos determinada por las variables políticas, económicas y técnicas, y más sensible a los agentes sociales, a sus prácticas y experiencias en torno al uso y a la gestión de los caminos. Tal perspectiva contribuirá a una historia *desde abajo*, con protagonistas populares activos, que reclaman, proponen, se organizan y hacen uso de los caminos.

Debe admitirse que emprender la historia social de un camino rural se presenta como un reto arduo. La dificultad del tema deriva de aspectos de múltiple naturaleza, que transitan principalmente el plano metodológico. El problema más evidente es el heurístico y se refiere a la relativa escasez de fuentes documentales específicas, ya que este tipo de caminos son asimilados al conjunto de la red vial e inscriptos en una larga duración uniforme con predominio de períodos antiguos. Las fuentes presentan además un sesgo de representatividad, ya que remiten por regla general al gobierno y a expertos, iluminando sólo marginalmente las prácticas y representaciones de los usuarios. De todos modos, la consulta de archivos históricos, aun con sus lagunas, puede convertirse en una estrategia de recopilación de datos o de crónicas de viaje elaboradas por funcionarios públicos. El objetivo de esas búsquedas es encontrar pistas sobre los mecanismos de trazado y gestión y las lógicas de uso de los caminos.

Complementariamente, a partir de fuentes literarias se podrían desentrañar representaciones sobre la problemática, en tanto que la recuperación de la vivencia del sujeto se hace evidente también en los testimonios registrados en entrevistas. Por otra parte, el objeto trae consigo medios y tecnologías de conocimiento y de representación de la realidad, incluidas nuevas prácticas de observación y tratamiento teórico de los datos. A través de estos medios y tecnologías, provenientes muchos de ellos de la geografía, como los sistemas de información geográfica, la historia social rural espera obtener un conocimiento científico del comportamiento humano, en este caso imbricado con la movilidad. Resulta evidente que la temática requiere un abordaje multidisciplinario y colectivo.

El aislamiento como marca de desigualdad

Frente a la incorporación de la accesibilidad rural como un derecho y una meta de cobertura de los Objetivos del Desarrollo Sostenible y la Agenda 2030 de la ONU, la disciplina histórica debe responder con nuevos enfoques, presupuestos metodológicos y dudas epistemológicas. En efecto, la visibilidad que los caminos rurales están asumiendo –tímidamente– en la actualidad nos interpela a renovar del campo disciplinar. En particular, éste podría aportar medulosas reflexiones sobre el modo en que la inaccesibilidad, la lejanía o el aislamiento de los habitantes rurales han incidido en la desigualdad, fenómeno que ha adquirido rasgos multidimensionales, severos y continuos.

Al respecto, Fitoussi y Rosanvallon (1997) proporcionan valiosos argumentos para pensar las desigualdades contemporáneas en términos más móviles y flexibles que las viejas divisiones de clase social o de posiciones de poder. Se refieren a unas de tipo estructural y otras de tipo dinámico, y sostienen la necesidad de atender a un repertorio variado que define

trayectorias completamente diferentes para individuos que pueden estar en una misma situación de ingresos. Entre ese repertorio, mencionan las desigualdades geográficas y de los sistemas de transporte, capaces de facilitar o entorpecer las trayectorias individuales. Se abona así al resquebrajamiento de las explicaciones rígidas, vinculadas a esquemas monocausales y donde la clase o la condición socio-económica representan el referente esencial –si no único– de la marginación.

La consideración de vías de acceso y transitabilidad de caminos rurales en buena medida trasciende los determinantes referidos a la posición social o la renta. No sólo los caminos rurales, como elementos de configuración espacial, han creado distorsiones y brechas en cuanto al acceso a mejores condiciones de vida, también en ellas ha intervenido el transporte. En estos casos, la disponibilidad de vehículos, y más aún en el pasado (cuando no existían las modernas 4x4), no es un elemento suficiente para garantizar la movilidad. De hecho, en los territorios rurales, junto –e incluso más– a la distancia física de las explotaciones respecto a pueblos o espacios de comercialización o producción, ha incidido la intransitabilidad de los caminos de tierra (producto de la falta de mantenimiento, el exceso de cargas, el tránsito en los días de lluvia, la erosión, las inundaciones) en la lejanía o el aislamiento. Ello justifica el estudio de la accesibilidad como una variante distintiva y relevante para el abordaje de las desigualdades.

El concepto de justicia espacial –anclado a la localización, la accesibilidad y la movilidad– ha sido trabajado sobre todo por la geografía urbana como una eficaz herramienta para analizar las políticas públicas y sus efectos territoriales (entre otros, Bret et al., 2016). Este instrumento de indagación permite reconocer el poder explicativo del espacio, con sus recursos e infraestructuras, para los procesos sociales. En este sentido, puede afirmarse que la política de construcción de vías de comunicación y sistemas de transporte suele ser desigual y beneficiar a los grupos dominantes, en tanto las distancias, los tiempos, los costos y las mayores o menores facilidades de acceso influyen en las geografías de la injusticia. Tal realidad se observa en las diferencias entre lo urbano y lo rural, entre las localidades más grandes y las más pequeñas. En general, en territorios rurales los caminos fueron pensados más bien como formas de conectar regiones interiores con puertos y mercados de ultramar. Es decir, las redes nacionales y provinciales tendieron a articular enclaves productivos en función de un determinado modelo de desarrollo, pocas veces dinamizaron todas las áreas atravesadas.

El contexto socio-territorial rural, signado por el relativo aislamiento, opera como fundamento causal de la subjetividad y las acciones significativas de las personas. Así como las condiciones de indigencia, desigualdad o desamparo fueron objetivadas, en especial entre fines del siglo XIX y principios del siglo XX, como *cuestión social*, lo mismo podría efectuarse respecto al

aislamiento o la lejanía. Por ende, estos últimos se convierten en situaciones sobre la que se precisa actuar de manera colectiva y planificada. Si bien las políticas viales no han sido caratuladas como políticas sociales, en tanto instrumentos de intervención impactan en la estructura social. De hecho, varias investigaciones extranjeras han puesto de relieve el impacto social de los caminos rurales, en cuanto a la accesibilidad a escuelas y a centros de salud y a la ampliación de oportunidades para los pobres (entre ellas, Escobal y Ponce, 2002).

Trabajos previos han demostrado que la categoría de vecinos o comunidad está en la base, por tanto, de la gestación de la cuestión social y de los consiguientes proyectos o acciones viales en el pasado (Salomón, 2020). Al adquirir el aislamiento o la incomunicación la condición de problema social, dio lugar a diversas formas de tratamiento, entre ellas, el mantenimiento vecinal de caminos. Así como el peso proporcional (dentro de la red total) y el estado de los caminos de calzada natural permite en principio avalar la inquietud social por este tipo de infraestructura, su importancia se calibra también en función de las formas de organización social destinadas al reclamo y a la atención. En otras palabras, como su solución requería de una intervención correctora, inspiró un entramado inédito de actuaciones, como ser la multiplicación de asociaciones de fomento, consorcios y comisiones viales a mediados del siglo XX. Tal entramado expresó el desajuste entre las necesidades comunitarias y las respuestas gubernamentales. De todos modos, los sujetos rurales en general carecen de una épica narrativa asociada a la conectividad, ya que no se han constituido como un actor colectivo poderoso con persistencia temporal y visibilizado por los ámbitos metropolitanos.

Por otra parte, por entonces el ascenso de lo social implicó la atribución de nuevas funciones al Estado. El avance del capitalismo industrial trajo consigo nuevos fenómenos y la agudización de otros (crecimiento urbano, éxodo rural, innovaciones en los medios de transporte, aumento del consumo, etc.), de los que la vida rural no hizo más que dar cuenta. La promoción de lo social alcanzó su punto culmen en el denominado Estado de Bienestar, nacido a mediados de la década de 1940 y cuya expansión duró al menos hasta la década de 1970. En la Argentina, como en otros países occidentales, se pusieron en marcha iniciativas e instituciones orientadas a garantizar el bienestar rural de los ciudadanos, aunque claramente el foco estaba colocado en el plano urbano. En este proceso se observa la resignificación del problema del aislamiento como una cuestión social y la intervención del Estado –en particular municipal– en materia vial rural. Lo atestigua la implementación del Plan de Caminos de Fomento Agrícola y la generación de incentivos institucionales colaterales (Salomón, 2018 y 2019). Si históricamente se había promocionado la construcción de caminos para lograr la unión entre capitales o ciudades intermedias, muchas de las nuevas propuestas buscaban fortalecer conexiones

que no necesariamente las incluyeran, aunque los limitados impactos no se correspondieron con las ambiciosas pretensiones.

De todas maneras, cabe destacar que lo que parece haber ocurrido por entonces no fue que se reaccionara de manera inédita ante nuevos hechos, sino más bien que la realidad circundante comenzó a ser percibida de manera distinta y, por ende, a ser tratada de un modo nuevo. Es decir, los cambios en el contexto material rural que sin duda se produjeron –proliferación de automotores, avance de la pavimentación, mayor frecuencia de traslados al pueblo o ciudad, decadencia del servicio ferroviario, disponibilidad de una mayor oferta de bienes de consumo, etc.– no parecen ser suficientes para explicar la nueva forma de percibir dicho contexto. Llegado a este punto, se aplica una de las premisas de la historia social: las maneras en que las personas experimentan y reaccionan frente a la realidad no está determinada por la realidad misma, sino por la manera en que ésta es conceptualizada. Para el caso que nos ocupa, la mayor preocupación por la cuestión vial rural no sólo es atribuible a la intensificación del tránsito de camiones y automóviles y al desdoblamiento de los lugares de trabajo y residencia (fuera de la explotación), sino también a la mayor ponderación de la distancia y la comunicación como elementos determinantes para la vida rural. Probablemente, tal experiencia fue lo que movilizó a algunos individuos a abandonar el campo, en tanto que a otros los congregó a fin de encontrar respuestas al problema de la insuficiencia e ineficacia del sistema vial en el medio rural.

Reflexiones finales

La multiplicación de objetos y categorías de investigación certifican la existencia de una rica constelación de componentes de lo social. La consecuencia de ello es que estamos frente a un desafío: el relativo desapego a los temas más clásicos, a favor de la incorporación de otros, como la movilidad y la accesibilidad, que permitan, junto a los anteriores, aprehender de un modo más cabal el bienestar rural, las desigualdades y la exclusión socio-territorial. Este giro podría expandir la gama de objetos de estudio sobre los caminos, sugerir nuevas inquietudes epistemológicas e incluso proponer innovaciones metodológicas.

Las vías de comunicación muchas veces son consideradas por la historiografía social como un dato lateral, pese a que portan el potencial de abrir ricos y relevantes espacios de reflexión sobre la realidad socio-territorial rural, más aún si se las asume desde los sujetos, las redes y los conflictos imbricados en la movilidad. En efecto, lejos de conformar una simple construcción atemporal, inmutable, neutra y puramente material, todo camino refiere a significados, personas y a una trayectoria que expresa y genera una relación de fuerzas muy desigual y que experimenta transformaciones (en cuanto a usos, funciones, morfología, etc.). En particular, los caminos rurales,

con sus trazados y deficiencias, son producto de decisiones y relaciones específicas que condicionan las maneras en que los sujetos se enlazan con su entorno, a partir de la necesidad de intercambio y comunicación. De hecho, los caminos rurales no sólo inciden en la configuración territorial, también en las prácticas de movilidad. Examinar este proceso dilata el conocimiento del territorio y sus sujetos, a la vez que proporciona claves para una aproximación más holística y crítica de las infraestructuras viales.

En la Argentina, tras haber alcanzado cierto nivel de institucionalización a mediados del siglo XX, la reinstalación de los caminos rurales como problema público ocurrió principal, aunque marginalmente, hace poco más de dos décadas. En el ámbito académico, si bien existen algunas referencias aisladas, los aspectos propiamente históricos de tales vías de comunicación rural han recibido escasa atención, subestimando el hecho de que se encuentran atravesadas por relaciones sociales y políticas con raigambre en el pasado. Por este motivo, arengamos por la apertura de la historia social a la cuestión vial rural como factor condicionante de prácticas y relaciones sociales inmersas e instituyentes de los territorios.

En cuanto a las dificultades de la historia social de los caminos rurales, no cabe duda de que los desafíos son considerables, tanto en relación con los datos como por los sesgos y la ausencia de representatividad de las fuentes cualitativas. Es precisamente la magnitud de desafíos la que vuelve esencial el carácter transdisciplinar y colectivo de la investigación. Los aportes de la geografía, la antropología y la sociología ayudan a conceptualizar los problemas y las particularidades de las sociedades rurales, así como sus transformaciones en el tiempo. Destacamos entonces la potencialidad de sus herramientas para la comprensión de la dialéctica entre caminos rurales e historia social. Dado el vacío historiográfico mencionado, dicha agenda debe ser forzosamente de carácter exploratorio y combinar, en la medida de lo posible, la escala nacional con la microanalítica. Asimismo, los análisis comparativos pueden ayudar a enfrentar tal reto.

Por último, debido a que los caminos rurales constituyen un eje determinante de las dinámicas socio-territoriales, no necesariamente responden a rupturas inmediatas, sino más bien a tiempos largos en los que se pueden profundizar y complejizar las injusticias espaciales. Al respecto, es válido hipotetizar que la falta de caminos adecuados impactó sustantivamente en las áreas rurales y sus dinámicas de desarrollo socio-productivo, que se vieron seriamente afectadas por el despoblamiento acelerado en la segunda mitad del siglo XX. Vinculado a lo anterior, podría aventurarse que en los cambios de residencia habrían tenido incumbencia –por supuesto, no únicamente– las restricciones impuestas por la movilidad.

Vistos en conjunto, la distribución territorial de infraestructura vial y sus servicios asociados constituyen factores de primera magnitud en el desarrollo rural, aún más en un contexto como el presente, signado por los flujos inversos que promueven mudanzas de la ciudad al campo, el incremento de los desplazamientos y el auge del turismo rural. En la actualidad, en la solución a los problemas de comunicación anida una parte esencial de la mejora en la calidad de vida de aquellos que trabajan y/o habitan en territorios rurales. Un importante primer paso para ello consiste en la visibilización y puesta en debate de la problemática del aislamiento, a fin de idear e implementar estrategias de inclusión socio-territorial que involucren la transitabilidad permanente de los caminos rurales y un trazado que garantice la accesibilidad a bienes y servicios esenciales para la vida actual. En suma, el relieve de temáticas asociadas a la conectividad rural en la discusión del bienestar y la exclusión demostraría la capacidad de la historia para responder a los retos del presente, a la vez que su inmersión en un contexto donde el papel del agro y las esperanzas de cambio social rural se han redefinido en un sentido más integral y orientado hacia la inclusión y la sostenibilidad. Las reconfiguraciones territoriales y los cambios sociales y culturales en curso llevarán a nuevas pistas de reflexión.

Referencias bibliográficas

- 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.
- Ballent, A. (2005). Kilómetro Cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, (27), 107-136.
- 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.
- Banco Mundial (2007). *Infraestructuras Rurales en Argentina. Diagnóstico de situación y Opciones para su desarrollo*, Reporte N° 39493.
- Bell, M. y Osti, B. (2010). Mobilities and Ruralities: An Introduction. *Sociologia Ruralis*, 50 (3), 199-204.
- Benedetti, A. (2015). El encuentro entre marca, camino y lugar. Hidrografía del espacio fronterizo argentino-boliviano en la conurbación binacional de La Quiaca-Villazón. En A. Hernández y A. Campos-Delgado (Coords.), *Líneas, límites y colindancias: mirada a las fronteras desde América Latina* (pp. 27-60). Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

- Benedetti, A. y Salizzi, E. (2011). Llegar, pasar, regresar a la frontera. Aproximación al sistema de movilidad argentino-boliviano. *Revista Transporte y Territorio*, (4), 148-179.
- Bocco, G. et al. (2019). Lugar y sentido de lugar en un camino de la costa atlántica patagónica, 1950-1970. *Región y sociedad*, 31.
- Borello, J. y González, L. (2021). Caminos rurales (Argentina, 1930-2020). En J. Muzlera y A. Salomón (Eds.), *Diccionario del agro iberoamericano* (pp. 187-192). TeseoPress.
- Bret, B. et al. (Comps.). (2016). *Justicia e injusticias espaciales*. UNR.
- Chávez, M. et al. (2021). De la costa al interior: caminos, paisajes y redes trashumantes en el noreste de la Patagonia. *Desacatos. Revista de Ciencias Sociales*, (66), 112-125.
- Civitaresi, M. (2018). Caminos rurales, consorcios camineros y desarrollo regional en la provincia de Córdoba (Argentina) en la segunda mitad del siglo XX. *Tiempo y Economía*, 5 (2), 89-105.
- Cresswell, T. (2010). Towards a Politics of Mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, (28), 17-32.
- De Marchi, B. (2014). *Génesis de un territorio a partir del camino; contexto, pretexto, textura y texto de la Red Vial Fundamental del departamento de Cochabamba*. (Tesis de doctorado). Presses Universitaires de Louvain.
- Diez Tetamanti, J. (2013). Cambios en los sistemas de transporte asociados al problema de exclusión socio-territorial en pequeñas localidades. *Párrafos Geográficos*, 12 (1), 1-39.
- Escobal, J. y Ponce, C. (2002). *El beneficio de los caminos rurales: ampliando oportunidades de ingreso para los pobres*. GRADE.
- Fitoussi, J. P. y Rosanvallon, P. (1997). *La nueva era de las desigualdades*. Manantial.
- García Heras, R. (1985). *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina, 1918-1939*. Hispamérica.
- 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.
- Gómez, T. y Tchordonkian, S. (2019). Proyectos y concreciones en el sector vial (1958-1962). *Documentos de Trabajo del CESP/IIIE*, 57.
- Gruschetsky, V. (2012). Saberes sin fronteras: la vialidad norteamericana como modelo de la Dirección Nacional de Vialidad, 1920-194. En M. Plotkin y E. Zimmermann (Comps.), *Los saberes del estado* (pp. 185-211). Edhasa.
- 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.

Gruschetsky, V. (2021). Infraestructura vial y territorio. El caso del Acceso Norte (1920-1960). En D. Zunino Sing, V. Gruschetsky y M. Pliglia (Coords.), *Pensar las infraestructuras en Latinoamérica* (pp. 145-165). TeseoPress.

Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano Territorial*, 21 (2), 61-74.

Haesbaert, R. (2013). Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad. *Cultura y representaciones sociales*, 8 (15), 9-42.

Iramain, L. (2013). Política económica en la dictadura. La orientación y calidad de la intervención económica del Estado en el sector vial. La actuación de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) (Argentina, 1976-1981). *Documentos de investigación social/IDAES*, (13), 1-41.

Jensen, O. (2009). Flows of meaning, cultures of movements: urban mobility as meaningful everyday life practice. *Mobilities*, 4 (1), 139-158.

Jirón, P. e 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.

Joyce, P. (2006). Materialidad e historia Social. *Ayer: Revista de Historia contemporánea*, (62), 73-87.

Lefebvre, H. (2013 [1974]). *La producción del espacio*. Capitán Swing Libros.

Milbourne, P. y Kitchen, L. (2014). Rural mobilities: Connecting movement and fixity in rural places. *Journal of Rural Studies*, (34), 326-336.

Moreyra, B. (2014). El revival de la historia social en la primera década del siglo XXI: ¿Retorno o reconfiguración? *Historia da Historiografía*, (15), 168-186.

Paolasso, P., Longhi, F. y Velázquez, G. (Coords.) (2019). *Desigualdades y fragmentación territorial en la Argentina durante la primera década del siglo XXI*. Imago Mundi.

Pérez, G. (2020). *Caminos rurales: vías claves para la producción, la conectividad y el desarrollo territorial*. CEPAL.

Piglia, M. (2014). *Autos, rutas y turismo. El Automóvil Club Argentino y el Estado. Siglo XXI*.

Piglia, M. (2015). En torno al viaje en avión en la Argentina: representaciones y experiencias, 1929-1958. *Revista Avances del CESOR*, XII (13), 133-158.

Porter, G. (2002). Living in a walking world: rural mobility and social equity issues in sub-Saharan Africa. *World Development*, 30 (2), 285-300.

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.

Salomón, A. (2019). Incentivos institucionales para caminos rurales (Buenos Aires, mediados del siglo XX). *Revista de História Regional*, 1 (24), 7-23.

Salomón, A. (2020). Los caminos de acceso: una temprana inquietud profesional y local durante la primera mitad del siglo XX en la Argentina. *Población & Sociedad*, 27 (1), 114-137.

Santos, M. (1995). *Metamorfosis del espacio habitado*. Oikos-Tau.

Serafinoff, V. (2011). Los empresarios de la construcción: estrategias de articulación y asociación con el Estado. Un análisis a partir del mantenimiento, reparación y mejora de las redes viales en Argentina. *IX Jornadas de Sociología, Capitalismo del siglo XXI, crisis y reconfiguraciones. Luces y sombras en América Latina*, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

Sili, M. (2000). *Los espacios de la crisis rural: geografía de la Pampa olvidada*. Editorial Universidad Nacional del Sur.

Sewell Jr., W. (2006). Por una reformulación de lo social. *Ayer: Revista de Historia contemporánea*, (62), 51-72.

Thompson, E. P. (1995). *Costumbres en común*. Crítica/Grijalbo Mondadori.

Uría, J. (2008). La historia social hoy. *Historia Social*, (60), 233-248.

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

Velázquez, M. A. (2014). Dinámica de la movilidad urbana en el corredor sudoeste de la RMBA: Fortaleciendo desigualdades sociales y ambientales. *Bifurcaciones: revista de estudios culturales urbanos*, (16).

Zunino Singh, D. (2018). Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento. Notas para un análisis cultural de la movilidad como experiencia urbana. *Tiempo social*, 30 (2).