



Un eslabón invisible de la repartición vial bonaerense: el caminero (1910-1960)

An invisible member of the Buenos Aires highway institution: the roadman (1910-1960)

Alejandra Laura Salomón*

Palabras clave:

Vialidad

Camineros

Espacio Rural

Provincia de Buenos Aires

Resumen

Bajo el impulso de la historia *al ras* del Estado, el propósito del trabajo es examinar el proceso de constitución y funcionamiento de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires mirando a sus sujetos. En el marco de un interés mayor sobre la relevancia socio-económica y la conservación de los caminos rurales, aquí se historizará un eslabón clave que ha pasado inadvertido para la historiografía –más enfocada en la obra pública, los expertos y la influencia de las asociaciones civiles en la configuración de políticas viales–: el caminero. El período que se pretende estudiar abarca desde la identificación del puesto en la década de 1910 hasta los años sesenta, cuando las precarias condiciones laborales, junto a las transformaciones socio-económicas, tecnológicas y estatales, condujeron a la desaparición paulatina del oficio. El recorrido por diversos repositorios documentales (legislación, actas de congresos viales, prensa, actas del Consejo/Directorio de Vialidad, memorias gubernamentales, etc.) permitirá caracterizar su figura en tanto trabajador, a partir de la reconstrucción de su régimen laboral y los debates públicos suscitados por su situación social..

* Profesora en Historia (Universidad de Buenos Aires), Magíster en Historia (Universidad Torcuato Di Tella) y Doctora en Ciencias Sociales y Humanidades (Universidad Nacional de Quilmes). Investigadora Adjunta del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Contacto: alejandraaurasalomon@gmail.com

Keywords:

Roads

Roadmen

Rural Area

Province of Buenos Aires

Abstract

Under the impulse of the history *at the level* of the State, the purpose of the work is to contribute to the study of the constitution and operation of the Roads Department of the Province of Buenos Aires looking at its subjects. In the context of a broader interest in the socio-economic relevance and conservation of rural roads, we will historicize a key subject that has gone unnoticed by historiography –more focused on public works, experts and the influence of civil associations in the configuration of road policies–: the roadman. The period to be studied ranges from job identification in the 10s to the 60s, when precarious working conditions, together with socio-economic, technological and state transformations, led to the gradual disappearance of the job. The search for various documentary repositories (legislation, minutes of road congresses, press, minutes of the Road Council, government reports, etc.) will allow to characterize his figure as a worker, based on the reconstruction of his labor regime and public debates caused by their social situation.

En las dos últimas décadas, bajo el impulso de un campo de exploración relativamente reciente –la historia *al ras* del Estado argentino–, han proliferado trabajos sobre el rol de los funcionarios estatales y sus prácticas, la expansión de las capacidades estatales en relación con la consolidación de determinadas profesiones y sus saberes, la cotidianeidad de las agencias estatales, los vaivenes y fisuras en torno a la definición de políticas sectoriales y las disputas de poder.¹ Las producciones han quebrantado la imagen de un Estado monolítico que, con mayor o menor nivel, los gobiernos construyeron y proyectaron sobre sus coetáneos y la historiografía tradicional ratificó. Aunque cabe reconocer que, incluso dentro de estos nuevos enfoques, los ámbitos provincial y local de la administración pública han quedado notoriamente sub estudiados frente al predominio de la esfera nacional y sus funcionarios. En lo que se refiere al análisis de los actores estatales, cuando se registra algún avance en esta dirección, este queda circunscripto al nivel del personal técnico y rara vez *desciende* a los cuerpos administrativos u obreros.²

1 Neiburg y Plotkin, 2004; Bohoslavsky y Soprano, 2010; Plotkin y Zimmermann, 2012; Di Liscia y Soprano, 2017; Raffa, 2020, entre otros. Un interesante balance historiográfico sobre el interior en la primera mitad del siglo XX aparece en Ortiz Bergia, 2015.

2 Pereyra, 2012.

El tratamiento de la repartición vial no ha resultado ajeno a esta tendencia. Las producciones historiográficas en circulación han originado valiosos aportes sobre las obras y las burocracias técnicas al interior de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), reconociendo una *época dorada* en la década de 1930.³ Sobre la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA) el conocimiento es aun menor.⁴ En ambos casos, el foco está colocado en la cúpula, los expertos y sus conocimientos en la configuración de políticas viales, así como en el rol de las asociaciones civiles (como aquellas dedicadas al automovilismo, a la importación de autos o al expendio de nafta). En cambio, la historia de los obreros y empleados administrativos de la repartición, así como la historia social de la vialidad, no han recibido la atención de los investigadores.

Para historizar, enriquecer y complejizar las interpretaciones sobre las agencias estatales *desde adentro*, resulta fructífera la propuesta de descentralización del Estado, es decir, el desplazamiento de la mirada hacia ámbitos social y/o geográficamente periféricos, para obtener una imagen más real de la multiplicidad de rostros estatales.⁵ El corrimiento de los centros metropolitanos y espacios urbanos ofrece sugerentes hipótesis sobre la fragilidad y la porosidad de la esfera estatal, donde el compromiso comunitario, los intercambios personalizados y el trabajo precario condicionaban el curso de la cotidianeidad de las actividades estatales.

El propósito del trabajo es aportar al estudio del proceso de constitución y funcionamiento de la DVBA en tanto organismo del Estado mirando a sus sujetos. En el marco de un interés mayor sobre el régimen de conservación de caminos rurales y sus dificultades en una provincia cuya red vial ha cobrado históricamente vital importancia tanto en términos económicos como sociales, aquí quisiéramos historizar brevemente un eslabón clave, cuya incidencia ha pasado inadvertida para la historiografía: el caminero. Este empleado público, ubicado en los márgenes del Estado provincial, se ocupaba del mantenimiento de una fracción de un camino de tierra a cambio de una escasa retribución y una parcela para instalar una precaria casilla y tener animales. La trayectoria grupal que configura y sitúa localmente el régimen de mantenimiento vial brindará la oportunidad de reflexionar sobre las capacidades e incapacidades del Estado provincial en materia vial durante la primera mitad del siglo XX.

Bajo el impulso de la historia al ras del Estado, la propuesta aspira a romper el encaillamiento temático, al incorporar a la agenda académica un agente invisible de la

3 Entre otras, Ballent, 2008; Gruschetsky, 2011, 2019; Piglia, 2014; Gómez y Tchordonkian, 2014; Ospital, 2002.

4 Fernández, 2019; Piglia, 2011.

5 Bohoslavsky y Soprano, 2010.

repartición vial bonaerense. El aporte que se pretende lograr, posicionado en el cruce del institucionalismo histórico,⁶ la historia social del trabajo y los estudios rurales, contribuirá al estudio histórico de la repartición vial bonaerense. Debe reconocerse que la historiografía conoce poco de las condiciones de trabajo en el variado mundo rural argentino. La bibliografía sobre las instituciones laborales argentinas ha privilegiado las distintas esferas de la actividad económica privada, particularmente a partir de los años treinta y aún más en los tiempos peronistas, cuando el incremento de la fuerza de trabajo urbana y el clima de mayor conflictividad social y política demandaron una respuesta institucional para organizar las relaciones laborales. Ha quedado de manifiesto que este proceso incluyó en forma ambigua a los trabajadores públicos, dado que no les fueron otorgadas en igual modo las disposiciones contempladas para los obreros industriales.⁷ Además, la complejidad de su universo (docentes, personal de salud, de seguridad, etc.) condujo a la superposición de distintos tipos de disposiciones y conquistas muchas veces parciales y sectorizadas.

En esta línea de preocupaciones, el objetivo específico consiste en reconstruir la trayectoria del sector de camineros, poniendo especial atención sobre el conjunto de reglas que definieron su vínculo laboral. ¿Cuáles eran los rasgos y actividades de estos trabajadores que desempeñaban su labor en ámbitos rurales? En ámbitos periféricos, el vacío o el incumplimiento de normas, la fragilidad presupuestaria, los atrasos salariales y las carencias habitacionales conformaban parte de las variables que incidían en su accionar. El período que se pretende explorar abarca desde la identificación del puesto en la década de 1910 hasta los años sesenta, cuando las precarias condiciones de vida, junto a un cúmulo de transformaciones sociales, tecnológicas y estatales, condujeron a la desaparición paulatina de un oficio cuya antigua estima vecinal no se había correspondido con similar atención gubernamental.

El recorrido por diversos repositorios documentales (legislación, actas de congresos viales, prensa, actas del Consejo/Directorio de Vialidad, memorias gubernamentales, etc.) permitirá historizar su figura en tanto trabajador de la administración pública provincial, a partir de la reconstrucción de su régimen laboral y los debates públicos suscitados por su situación social. El argumento señala que la precariedad laboral del sector, por estar inserto en los márgenes sociales y espaciales del Estado, afectó su desempeño. Para demostrar la hipótesis, en el primer apartado se reconstruirán brevemente los orígenes de la DVBA y la organización de la conservación de la red vial. Luego, se dará cuenta de la configuración e inscripción estatal de los camineros. A

6 Pierson y Skocpol, 2008.

7 Armelino, 2014.

continuación, se sondearán sus salarios, condiciones laborales y alta rotación y, finalmente, se buscarán las causas de la desaparición del oficio.

Vale la pena aclarar que la escasez de estudios sobre la DVBA y las propias limitaciones de las fuentes –centralmente estatales– nos obligan a pensar este estudio como un primer acercamiento al tema, limitado, pero sin dudas necesario para configurar un sub campo específico con potencialidades: la historia socio-política de la vialidad rural. Es una asignatura pendiente la exploración del complejo proceso de formación, transformación y declive de organismos estatales y civiles destinados a la vialidad en espacios rurales, así como su capacidad (o no) para resolver cuestiones específicas que afectan la movilidad cotidiana de los sujetos. Una visión más abarcadora y compleja de lo social alienta un desplazamiento hacia estudios micro y locales que ponderen el impacto socio-económico de los caminos rurales y su incidencia en la producción, la pobreza y la desigualdad. Bajo este prisma se inspira la apelación a integrar la infraestructura vial en la totalidad social.

Los orígenes de la DVBA y la organización de la conservación

Detener la mirada en el personal vial, sus saberes, prácticas y condiciones laborales, así como en sus dificultades, plantea el imperativo de ponderar la singularidad de la repartición estatal. En la provincia de Buenos Aires, la Dirección General de Caminos fue instituida en 1910, renombrada en 1913 como Dirección de Puentes y Caminos, y absorbida en 1915 por la Dirección de Hidráulica, Puentes y Caminos. A partir de la década de 1920, los caminos cobraron mayor relevancia en la agenda pública, al compás de la irrupción del automóvil, de las presiones asociativas por adecuar la infraestructura vial a los nuevos tiempos y de la influencia extranjera. Para ajustarse a las nuevas demandas, el gobierno provincial dividió en 1923 la Dirección de Hidráulica, Puentes y Caminos, que operaba bajo la órbita del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, en dos direcciones distintas con el objetivo de potenciar su especificidad y eficiencia. La inclusión de nuevas atribuciones dentro de la Dirección de Puentes y Caminos trajo consigo un incremento de su personal, tanto profesional como administrativo y obrero. Los requerimientos de la repartición condujeron a la creación de nuevas oficinas administrativas y técnicas especializadas en diversas áreas, así como a la descentralización de su estructura, aunque mantuvo buena parte del esquema vigente. Esto ocurrió con la conservación permanente de caminos concluidos, asignada desde 1910 a peones camineros y cuadrillas volantes.⁸

8 Ley N° 3231. *Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires*, 8/3/1910. Recuperado de <http://t.ly/hiCJ>

Al calor de cambios en las funciones del Estado, que acentuó su acción modernizadora sobre el territorio, y de una agenda pública que contempló nuevos problemas, en 1932 el gobierno conservador de Federico Martínez de Hoz adhirió a la Ley de creación de la DNV. Dicha decisión condujo a la reestructuración de la entonces Dirección de Puentes y Caminos, la instauración de un fondo de caminos, la conformación del Consejo de Vialidad –órgano encargado de la planificación y ejecución de obras, la aplicación de la normativa y la administración de los recursos– y la reformulación del organigrama.⁹ Dentro del novel esquema, la División Mantenimiento se ocupaba del buen estado de los caminos que integraban la red provincial.¹⁰ Para el cumplimiento de tal fin, contaba con una organización constituida por 12 zonas camineras, que comprendían varios partidos y tenían asiento en distintos puntos de la provincia. Esta descentralización, cuyas raíces se remontan a la década anterior, posibilitaba ampliar la presencia estatal a lo largo de todo el territorio y entablar un contacto más directo con los municipios y los vecinos.

La normativa dotó de mayor precisión a las tareas de conservación de caminos y obras de arte. Las mismas, al igual que a nivel nacional, se ejecutarían por medio de cuadrillas, equipos mecánicos y camineros.¹¹ Las cuadrillas volantes, integradas con personal estable, podían ser administrativas o a destajo individual. Disponían de campamentos formados por carpas o casillas desarmables y transportables, que se desplazaban para efectuar obras de menor importancia, tales como reparación y pintura de puentes, relleno de socavaciones, construcción alambrados o realización de cunetas de desagüe. No obstante, con el tiempo se dedicarían a obras de mayor envergadura, como pavimentación. Los equipos mecánicos, como las motoniveladoras y tracto-niveladoras, reparaban o construían abovedados. También estaban los camineros, encargados del mantenimiento de un tramo de 15 km aproximadamente. En estos últimos los gobiernos depositaban una gran responsabilidad, tal como atestigua una memoria gubernamental de 1934:

9 Ministerio de *Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires* (MOPBA) (1937). *Leyes, Decretos, Resoluciones y demás disposiciones sobre vialidad en el territorio de la Provincia de Buenos Aires*. La Plata, pp. 51-56.

10 Cabe aclarar que el organigrama ha variado en el arco temporal del presente estudio. En 1943 había cuatro dependencias subordinadas a la dirección, una de ellas era el departamento técnico, del cual formaba parte la división Mantenimiento. Luego las divisiones se elevaron a seis y pasaron a depender directamente de la Inspección General, que tenía vínculo directo con la dirección. En 1948 las divisiones se redujeron a cuatro y en 1950 se volvieron a elevar a seis.

11 Dirección Nacional de Vialidad (1936). *Conservación de caminos*. Publicaciones técnicas, vol. 17. Buenos Aires.

“El resultado que se obtenga del mantenimiento de caminos depende esencialmente de que el cuerpo de camineros esté formado por hombres leales y capaces, cuidadosamente elegidos e instruidos (...) Debe poder conocer el trecho a su cargo íntimamente (...) Lo estudiará con amor hasta conocer sus secretos.”¹²

En 1936, bajo la gobernación conservadora de Manuel Fresco y sobre la base de la Dirección de Puentes y Caminos, se instituyó la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, DVBA, sigla que se conserva hasta el presente. Más allá de su labor más dinámica, no experimentó cambios drásticos ni en su estructura ni en la conformación de su dirección y burocracias técnicas.¹³ En su primer presupuesto registró 896 empleados, de los cuales 46,54% pertenecían al personal administrativo y técnico profesional, 36,04% al personal obrero y de maestranza y 17,42% al personal de servicio.¹⁴ Cabe destacar que los gastos que representaba el pago de cuadrillas y de camineros no formaba parte de las planillas de personal y remuneraciones (aparecía como partida global), por lo que inferimos que estos, al quedar fuera del sistema de calificación, no contaban con las mismas condiciones laborales que el resto.

En cuanto a la conservación, se vislumbra un plan más orgánico y planificado para responder al ideal del tránsito permanente, caracterizado por el establecimiento de prioridades (de acuerdo a la jerarquía de los caminos) y mayores precisiones para la combinación de los tres componentes (camineros, cuadrillas y equipos mecánicos), junto a la incorporación de máquinas niveladoras.¹⁵ Asimismo, se advierte que las obras de mantenimiento por contrato fueron ganando espacio a partir de la década de 1940, de la mano del avance de la construcción de calzadas de bajo costo; lo corrobora la creación de una oficina específica.¹⁶ Por otro lado, resulta valioso consignar que en 1943 dentro de la División Mantenimiento se conformó la Sección Camineros (Figura 1). En 1945 la División se subdividió en siete secciones y los camineros pasaron a integrar la Sección de Mantenimiento de Caminos por Administración. En 1948

12 MOPBA (1934). *Red provincial de caminos y plan de trabajos*. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, p. 50.

13 Fernández, 2019, p. 195.

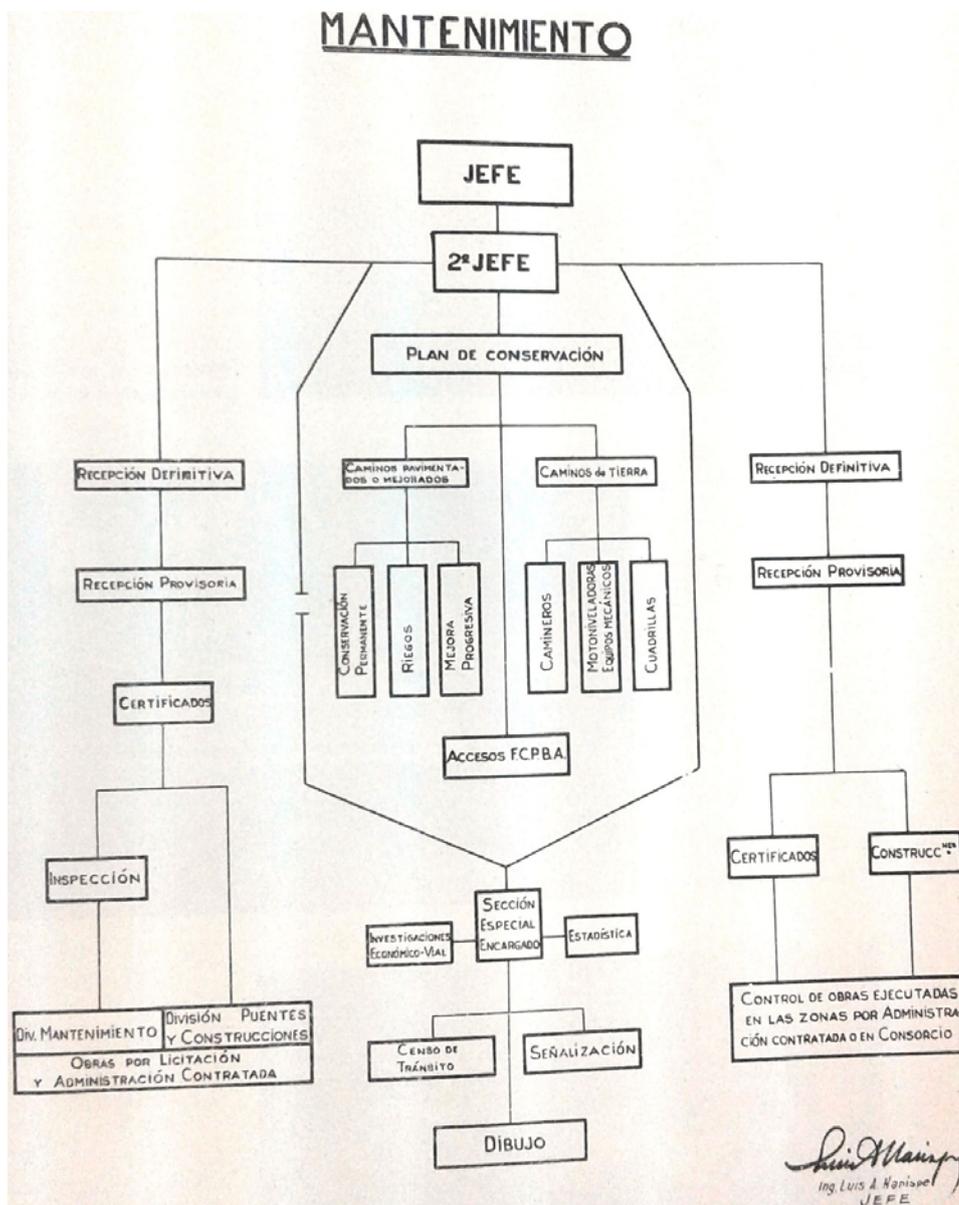
14 Ley N° 4366. *Boletín Oficial* de la Provincia de Buenos Aires, 24 de enero de 1936. Recuperado de <http://t.ly/1y0V>

15 Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA) (1939). *Acción Vial*. La Plata, pp. 130-131.

16 MOPBA, Dirección de Vialidad (1944). *Proyecto de Organización General*. La Plata, pp. 22-23.

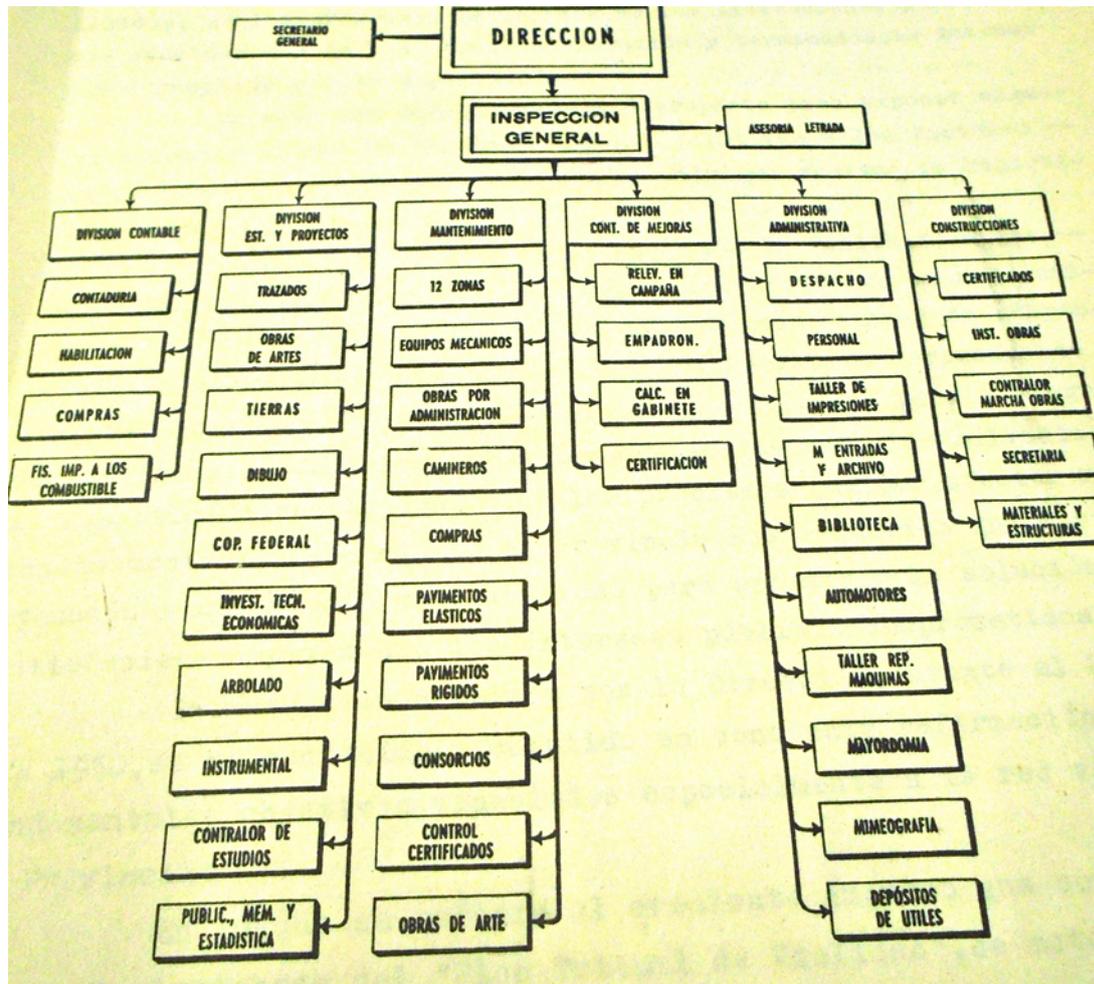
se restauró la Sección Camineros, la cual identificamos hasta 1955 (Figura 2). Cabe agregar que el ascenso del peronismo al gobierno habría significado una continuidad en materia de organización de la conservación vial, pese a la mayor centralización, a la pérdida de autarquía que la repartición había alcanzado en 1943 (en 1947 fue disuelto su Consejo y en 1956, al reestablecerse la autarquía, se conformó un Directorio) y a las dificultades para adecuar limitados recursos a un escenario más complejo.

Figura 1. Esquema de organización de la División Mantenimiento de la DVBA, 1943



Fuente: MOPBA, Dirección de Vialidad (1943). *Memorias*. La Plata.

Figura 2. Esquema de organización de la DVBA, 1950



Fuente: MOPBA, Dirección de Vialidad (1950). *Memorias*. La Plata.

Durante las dos primeras décadas de existencia, la DVBA privilegió la extensión de la red vial, con el fin de fomentar el transporte de la producción agropecuaria y el turismo. Las cifras resultan elocuentes en demostrar la intensidad de la tarea constructiva en la década de 1930: la red provincial alcanzaba 28 502 km en 1933, 32 000 km en 1938 y 33 500 en 1962.¹⁷ La construcción de nuevas rutas y luego la pavimentación concitaban más atención gubernamental que la conservación de la obra existente, lo que valió para reproches aislados. Se quejaba un miembro del Consejo de Vialidad

17 MOPBA (1934). *Red provincial de caminos y plan de trabajos*. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, s/p. DVBA (1939). *Acción Vial*. La Plata, p. 130. Villar, J. (1962). *El camino de tierra y su circunstancia bonaerense*. La Plata, p. 177.

en 1945: “[h]acemos caminos para el futuro (...) pero no tenemos en cuenta aquellos caminos que han sido recorridos en épocas anteriores y que en la actualidad están en pésimas condiciones”.¹⁸ En el mismo sentido, consta en las *Memorias* de la DVBA de 1955: “[e]n materia de conservación de caminos, puede afirmarse que esta actividad silenciosa y rutinaria, verdadero custodio del patrimonio vial, fue notoriamente subestimada, tal vez porque carece de resonancia publicitaria”.¹⁹

La División Mantenimiento atendía la conservación en buen estado de una red vial casi exclusivamente de tierra, que representó en todo el período casi el 95% del total. Este tipo de camino, por su clase de suelo y condiciones asimétricas, está expuesto a un mayor impacto de los factores climáticos (precipitaciones, temperatura, viento, etc.) y requiere una acción continua para su transitabilidad. A esto se le añade el hecho de que, hacia mediados del siglo, aumentó el peso del transporte automotor y el volumen del tránsito, de la mano del retroceso ferroviario, la revitalización de la producción agropecuaria y el incremento de los viajes hacia los puertos, ciudades y pueblos cabecera. Simultáneamente al mayor desgaste, la depreciación monetaria fue restando eficacia a los recursos asignados para las tareas de mantenimiento y se vislumbran una menor productividad del personal obrero y el descuido de la conservación de las obras. En este contexto, existían pocos caminos de tránsito permanente.

Hasta fines de la década del cincuenta, las partidas presupuestarias no habrían aumentado sustancialmente –aunque tal afirmación requeriría una indagación más exhaustiva que contemplase además los índices inflacionarios– y se destinaban prioritariamente a la red pavimentada. Además, los guarismos expresan un mayor porcentaje consignado a cuadrillas antes que a camineros y equipos. Por ejemplo, en 1936 las primeras insumían el 62% de los recursos, los segundos el 22,7% y los equipos el 15,3%.²⁰ En 1945, los datos indican, respectivamente, 65%, 26,9% y 8,1%.²¹ Esta lógica de distribución obedecía a la mayor valorización de las cuadrillas, por su utilización en tareas de más envergadura (pavimentación, colocación de alcantarillas, terraplenamiento, etc.) y por la flexibilidad que detentaban –en virtud de la posibilidad de desplazamiento a las zonas donde se requería su trabajo–. Además, aunque sin pruebas fehacientes, sospechamos que las cuadrillas habrían sido utilizadas con fines político-electorales, es decir, el reparto de empleo para la obra caminera se habría sumado a una compleja red clientelar.

18 DVBA (1945). *Actas del Consejo de Vialidad*. Sesión del 14/3, Acta 575, p. 23.

19 MOPBA, Dirección de Vialidad (1955). *Memorias*. La Plata, p. 1.

20 MOPBA, Dirección de Vialidad (1936). *Memorias*. La Plata, p. 89.

21 MOPBA, Dirección de Vialidad (1945). *Memorias*. La Plata, p. 8.

Los camineros en tanto actores estatales

Como mencionamos, la existencia del caminero data de principios del siglo XX, aunque fue posteriormente cuando su cargo gozó de una mayor institucionalización, al quedar atado a un –débil– tejido regulatorio. A ello contribuyó la sanción en 1941 del Reglamento de Camineros por la DVBA, bajo gestión conservadora e intervención federal de la provincia.²² Dos grandes procesos habrían tenido correlato en la sanción del mismo, ubicándolo dentro de una matriz reguladora. Por un lado, la incorporación de nuevos temas y problemas a la agenda gubernamental y el enaltecimiento de la obra pública (para morigerar la desocupación, incentivar la actividad económica, integrar el territorio, etc.) alimentaron representaciones estatales vinculadas al orden y a la capacidad ejecutiva. Por otro lado, y en relación con lo anterior, se profundizaron los debates técnicos y políticos en torno a la necesidad de racionalizar la administración pública. Ambos procesos nutrieron reformas, informes y estadísticas emitidos por la DVBA, bajo la premisa de organizar, planificar y gestionar la conservación de la obra vial de un modo más uniforme y orgánico.

Si el reglamento no necesariamente modificó las prácticas de los camineros, en buena medida ancladas en el sentido común, sí habría dotado al Estado de mayor incumbencia en la regulación y el control de sus tareas. Así, los saberes y las prácticas de estos trabajadores emplazados en los márgenes no habrían emanado unidireccionalmente de la imposición estatal o del conocimiento experto, sino que se habrían constituido en el mismo proceso de diseminación, por lo tanto, podría plantearse que fueron *desbordados* por múltiples apropiaciones, interpretaciones y redefiniciones situadas históricamente.²³

El reglamento definía al caminero como todo peón dedicado al sostenimiento permanente de un determinado tramo de camino. Podía ser provincial, cuando su sueldo era pagado íntegramente por el gobierno provincial, o en consorcio, cuando era abonado en conjunto (por mitades) con una municipalidad. En ambos casos, la designación recaía en el Poder Ejecutivo a propuesta de la DVBA. Para acceder al puesto se requería: a) ser argentino nativo o naturalizado; b) saber leer y escribir; c) tener entre 20 y 50 años; d) no padecer defecto físico que imposibilitara el trabajo; y e) presentar libreta de enrolamiento o cédula de identidad, certificado de buena conducta y de domicilio y certificado de propiedad, uso o préstamo de seis animales yeguarizos. Constituía una fuente de empleo a la cual se accedía por medio de contactos o difusión en

22 MOPBA, Dirección de Vialidad (1941). *Reglamento de Camineros*. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales.

23 Sobre los *saberes desbordados*, véase Caravaca, Daniel y Plotkin, 2018.

la prensa local, aunque en este último caso no debe exagerarse su alcance en ámbitos rurales. Al respecto, adujo el ingeniero Aquiles Ortale: “[p]or razones de distancia de la zona al camino (...), y de mayor conocimiento de la gente del lugar, en la mayoría de los casos es la municipalidad la que elige al obrero”.²⁴ No obstante, aun cuando se lo instalara en consorcio, quedaba bajo las órdenes de la DVBA. Al momento no tenemos registro, si bien no lo descartamos, de que su incorporación se supeditara a la elección de algún caudillo local o comité, o se relacionara con su condición de militante.

La obligación del caminero consistía en cuidar un trecho de camino no mayor de 15 km con herramientas suministradas, inventariadas y tasadas por la DVBA. Debía pasar la rastra –marchando a pie o sobre ella– de extremo a extremo y de cuneta a cuneta, en especial después de cada lluvia y, si disponía de niveladora liviana, reconformaba los abovedados o terraplenes. Terminado el rastreo, le correspondía cumplir con otras obligaciones –utilizando arado, pala de buey y pala de mano–, tales como tapar pozos, borrar huellas, hacer terraplenes, cuidar las alcantarillas, limpiar zanjas de desagüe y corregir desagües insuficientes. Pero no solo efectuaba las labores tradicionalmente asociadas a su figura –minuciosamente detalladas–, sino que a eso se le sumaban tareas complementarias, como la extirpación de plagas agrícolas, la elaboración de estadísticas de tráfico y la realización de trabajos por iniciativa personal o necesidad ocasional (considerándose como negligencia la constatación de faltas en este sentido). Incluso, en los años cincuenta los hemos visto involucrados en la plantación y conservación de árboles.²⁵

Los saberes de estos individuos se originaban fundamentalmente en el obrar cotidiano, no obstante, terminaban actuando en algunos casos como especialistas reconocidos socialmente. Sus prácticas se enraizaban básicamente en la experiencia local, debido a que la instrucción formal se reducía a las indicaciones otorgadas por los jefes de zona. Es decir, el contexto de marginalidad y aislamiento proporcionó proyección social a un conjunto de saberes específicos anclados en el saber hacer. Asimismo, la manipulación de herramientas relativamente sencillas (como la pala y la rastra) y la naturaleza de las tareas (tapar pozos, emparejar, etc.) no solían exigir la acción de agentes profesionales. Así y todo, identificamos demandas por parte de los intendentes en torno a que el trabajo, para que resultara más integral y no se restringiera al simple rastreo, requería de instrucción.²⁶

24 DVBA (1943). *Actas del Consejo de Vialidad*. Sesión del 14/7, Acta 494, p. 4.

25 DVBA (1957). *Actas del Directorio de Vialidad*. Sesión del 22 de mayo 5, Acta 34, pp. 3-4.

26 DVBA (1959). *Actas del Directorio de Vialidad*. Sesión del 11 de marzo, Acta 128, p. 7.

El Reglamento estipulaba que la prestación de servicios se desarrollaría todos los días hábiles del mes, bajo una jornada de trabajo de ocho horas (cuatro a la mañana y cuatro a la tarde) supeditada a una estricta organización. El caminero llevaba una libreta de órdenes confeccionada por los inspectores y debía completar una planilla diaria que remitía el último día del mes al jefe de zona, aclarando cada día si trabajó a la mañana y/o a la tarde. Si no comenzaba el trabajo por lluvia o cualquier otra causa, tenía que escribir “no trabajé” y el motivo. Si iniciadas las labores, las interrumpía por algún imprevisto, registraba “suspendido”, la hora y la razón. Además, al finalizar cada semana, debía enviar al jefe de zona un parte semanal conteniendo las anotaciones de las tareas diarias y el estado del camino (bueno, pesado o intransitable). No estaba autorizado a dejar “personeros” en su lugar sin previa autorización.

Se les exigía un buen comportamiento personal. “[e]l caminero será atento y cordial con el público suministrando las informaciones que se le requieran y prestando auxilio en cuanto fuera posible” exigía el reglamento. La falta de cumplimiento de las disposiciones era penada con llamadas de atención, apercibimiento, multas y cesantías o exoneración, según el carácter de la infracción. Cada año, recibía una calificación de acuerdo a la siguiente escala: muy bueno, bueno, regular y malo, aunque desconocemos cómo dicha calificación influía en su trabajo. Conjeturamos que las ponderaciones negativas oficiaban como antecedentes para eventuales sanciones o desplazamientos, en tanto que las positivas incidían en la asignación de una vivienda.

Un apartado especial estaba dedicado a los derechos, aunque con pocas precisiones: remuneración (fijado por el Consejo de Vialidad), estabilidad (asegurada por la buena conducta y la idoneidad), licencias y accidentes de trabajo. En caso de enfermedad, la zona designaría un reemplazante sin goce de sueldo del titular. En cambio, frente a un accidente de trabajo, el caminero titular gozaría de medio jornal y el reemplazante, jornal íntegro. Otro capítulo del reglamento lo insumía la vivienda. La DVBA suministraría una casilla, ubicada –salvo casos especiales– en el centro del tramo asignado y sobre el borde del camino. Junto a la misma, se situaría un letrero en el que constataría el número de caminero y la zona a la que pertenecía. Sobre él se colocaría un banderín que señalaría la dirección donde se hallara trabajando en horas de labor.

La sanción del reglamento precisó derechos y obligaciones de un sector que acreditaba al menos tres décadas dentro del Estado. En cuanto a la planta, se observa un significativo incremento entre mediados de las décadas de 1930 y de 1940, en particular, la rama provincial. Dicho incremento habría obedecido al aumento de la obra pública y, específicamente, a la implementación de planes viales que requerían mayor cantidad de trabajadores dedicados a la conservación de las realizaciones. En tiempos en que se

asociaba un buen gobierno a la obra pública y en que el automóvil ganó protagonismo como emblema de la modernidad y la flexibilidad en detrimento del ferrocarril, la construcción, el mejoramiento y la conservación de los caminos se erigió como una política clave. Como respuesta a las demandas de distintos sectores de la sociedad, también ofrecía soluciones a los perjuicios generados por la gran depresión –en términos de generación de empleo y reducción de costos de la actividad agropecuaria– y respondía al remozado afán por la integración territorial nacional.

De modo que la acción modernizadora del Estado provincial en materia de infraestructura vial (cantidad de obras, inversiones, empleo de adelantos técnicos, legislación, etc.) también puede observarse en aspectos funcionales y de funcionamiento de la repartición. Dentro de ellos, cabe destacar la invocación por la expansión del personal de la agencia estatal. Así, el avance de las burocracias técnicas dentro de la DVBA, sustentado en la formación de sus cuadros y en la exaltación de la acción estatal por sobre la privada, se tradujo, entre otras cuestiones, en la dilatación del plantel de obreros. De esta manera, el fenómeno puede ser interpretado como parte de un proceso más amplio de transformación de las formas organizacionales del Estado.

Si entre mediados de las décadas de 1930 y 1940 la dotación de camineros experimentó un incremento, se mantuvo relativamente estable en el decenio siguiente y padeció una significativa caída hacia los años sesenta, a pesar de que la proporción de caminos de tierra se mantuvo relativamente estable en todo el período (Cuadro 1). Para tener una idea aproximada del alcance de sus tareas, sirve mencionar que en el año 1952 lograban atender la conservación permanente del 54% de la red.

Cuadro 1. Camineros en la provincia de Buenos Aires (1936-1965)

	Total Camineros	Camineros Provinciales	Camineros en Consorcio
1936	960	251	709
1937	1.083	320	763
1940	1.200	384	816
1943	1.370	508	862
1944	1.800	s/d	s/d
1945	1.429	562	867
1946	1.484	566	918
1948	1.575	641	934
1949	1.575	641	934
1951	1.548	s/d	s/d
1952	1.750	s/d	s/d
1954	1.600	s/d	s/d
1955	1.450	s/d	s/d
1958	1.400	s/d	s/d
1965	805	s/d	s/d

Fuente: elaboración propia en base a datos provistos por el MOPBA, Dirección de Vialidad (varios años). *Memorias*. La Plata; y por DVBA (enero-abril de 1945, abril-junio de 1958). *Vialidad. Revista de la DVBA*, 1 y 3.

Resulta indudable que las disposiciones contenidas en el Reglamento llenaron un vacío. Así y todo, no saldaron completamente la desprotección jurídica y la falta de regulación estatal de las relaciones laborales.

Avatares en torno a salarios y condiciones laborales

Luego de la sanción del reglamento, no se introdujeron innovaciones normativas que lo modificaran, sino otras que alcanzaban a los camineros por ser parte del personal de la repartición vial, como fueron los decretos-leyes para empleados y el Estatuto para el Personal de la Administración Pública de la Provincia en 1957. Dos situaciones habrían contribuido a la ausencia de reglamentación concreta: vivían en espacios rurales y el propio Estado era el empleador. Es decir, un margen o periferia, tanto espacial como social imprimía una desigualdad en su ámbito de trabajo. Por un lado, hacia mediados del siglo XX, en el agro argentino existían unas pocas disposiciones

que efectivamente regularan las relaciones laborales, ya sea por el aislamiento, la ausencia de organismos de control, la escasa organización gremial o la consiguiente mayor concentración del Estado en la relación del trabajo urbano e industrial.²⁷ Por otro, el propio Estado provincial detentaba el rol de contratante, por lo cual las características del ámbito de trabajo y la naturaleza del vínculo con las autoridades asumió rasgos particulares. Salta a la vista el contraste con la normativa laboral aplicada al sector privado. Esto ocurrió porque, a diferencia de las garantías para el ejercicio de la organización sindical y la determinación de las condiciones laborales ofrecidas por el derecho laboral en el sector privado, en el sector público se estableció un régimen tutelar de prerrogativas y obligaciones, propio del derecho administrativo.²⁸ Es decir, las autoridades estatales mantuvieron la exclusividad de las atribuciones para precisar unilateralmente las condiciones de trabajo del personal a su cargo, amparadas en la concepción de servicio esencial que prestaban en la sociedad.

A partir de las *Memorias* de la DVBA y de las *Actas del Consejo/Directorio de Vialidad*, se puede acceder al relevamiento y la elaboración de información respecto de las condiciones en las que los camineros desarrollaban su trabajo (salarios, previsión social, vivienda y jornada laboral). Además, las fuentes posibilitan un primer acercamiento al modo en que el Estado provincial consideraba a los empleados de este sector. Por lo que se advierte, carecían de protección jurídica sobre la mayoría de los componentes de su vínculo laboral, lo cual coadyuvaría a explicar la cantidad de renuncias y cesantías. Las conquistas logradas por los obreros industriales en procura de un piso de igualdades legales para negociar con sus patrones salarios y otras reivindicaciones no tendrían su correlato entre los empleados estatales, sobre quienes se prolongaría la estricta sujeción a los designios del Estado en tanto empleador. Por ejemplo, cada año la DVBA diseñaba sus presupuestos para el siguiente período, dentro de los cuales se incluían los salarios de su plantel. No había durante esta etapa instancias de negociación que involucrasen a los agentes estatales en la determinación de sus condiciones de trabajo, y su ubicación obraba en detrimento de las posibilidades de agremiación.

A la hora de abordar el aparato legislativo que construyó el gobierno provincial sobre el mundo de los camineros, se vislumbra que el régimen de trabajo al que estaban sometidos presenta características similares a lo largo de todo el período estudiado. En primer lugar, no habrían sido tan beneficiados en cuanto a la evolución de sus remuneraciones. A diferencia de otros grupos con mayor gravitación política y gremial –como los empleados en la industria, el comercio o el transporte– no muestran una

27 Palacio, 2018, p. 70.

28 Armelino, 2013.

imagen de progreso en los inicios del peronismo. Se corroboraría así la tesis sobre la evolución muy dispar de los salarios reales entre distintos conjuntos laborales.²⁹ Entre 1935 (primer año del cual tenemos registro) y 1945 los camineros cobraron el mismo sueldo (\$100), uno de los más bajos dentro del personal obrero y de maestría de la dirección. Si bien por razones financieras la repartición no hizo lugar al aumento del 20% que el Poder Ejecutivo decretara en 1944, sus autoridades asumían el problema social que ello implicaba. Por ejemplo, el presidente del Consejo de Vialidad, Romero Gaddi, reconoció que “no es posible que con un mensual de cien pesos puedan atender, ni modestamente, sus hogares integrados en la mayoría de los casos con cinco hijos por lo menos, y además suministrar pastoreo a los animales que utilizan en su trabajo”.³⁰ Lo mismo planteó el ministro de Obras Públicas, Julio Sanguinetti: “es un sueldo muy escaso”.³¹

Como parte del personal de la administración pública provincial, en 1943 fueron alcanzados por el salario familiar y la ayuda por natalidad.³² En 1945 sus salarios se elevaron a \$130 (monto que se mantuvo al menos hasta 1947) y recibieron asistencia médica (a través de las giras del cuerpo médico por la campaña y de atención hospitalaria).³³ En 1947 el salario mínimo para el personal obrero era de \$200 y de \$250 para aquellos casados o con hijos.³⁴ Diez años después, el sueldo rondaba los \$650, al cual se sumaba el salario familiar (término medio de \$150) y una bonificación por mayor costo de vida (\$100).³⁵ Este cuadro de mejora de la retribución (550%, sin contar los extras) se matiza al contemplar el índice de inflación: entre 1939 y 1956 el Índice de Precios para la Subsistencia Rural –IPR– fue de 1184%.³⁶ Los guarismos expresan que el sector padeció el empeoramiento del poder adquisitivo, lo cual en buena medida podría explicarse por su ubicación marginal dentro de la administración pública provincial. Esta, junto al nulo nivel de agremiación, los habría condenado a la débil atención por parte de las autoridades, en tiempos en que

29 Newland y Cuesta, 2017.

30 DVBA (1943). *Actas del Consejo de Vialidad*. Sesión del 11/8, Acta 498, p. 13. DVBA (1944). *Actas del Consejo de Vialidad*. Sesión del 28/7, Acta 541, p. 9.

31 DVBA (1944). *Actas del Consejo de Vialidad*. Sesión del 13/9, Acta 552, p. 12.

32 Decreto N° 7081. *Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires*, 2/11/1943. Recuperado de <http://t.ly/2zSr>

33 MOPBA, Dirección de Vialidad (1945). *Memorias*. La Plata.

34 Ley N° 5245. *Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires*, 17/12/1948. Recuperado de <http://t.ly/pZl2>

35 MOPBA, Dirección de Vialidad (1955). *Memorias*. La Plata, p. 24.

36 Newland y Cuesta, 2017, p. 87.

decrecía su rol público frente al avance de la mecanización. Su situación salarial se veía agravada porque algunos pertenecían a la planta transitoria, por ende, cobraban jornales y no mensualidad. Por otra parte, hemos detectado casos de adeudamiento de salarios de camineros por parte de las municipalidades, ya sea por aprietos financieros o por falta de cumplimiento de sus obligaciones. Frente a estas circunstancias, aquellos solían reclamar ante la provincia y obtenían fallos favorables.³⁷

En cuanto al régimen jubilatorio, las fuentes dejan entrever que al menos hasta 1947 no se les efectuaba a los camineros el descuento correspondiente, a pesar de la existencia del Montepío Civil.³⁸ Este, primer régimen orgánico de previsión social de la provincia (1898), atendía el pago de jubilaciones y pensiones de funcionarios y empleados públicos con un fondo especial formado, entre otros recursos, por el descuento de los sueldos.³⁹ El derecho se habría extendido a mediados del siglo, gracias a la fundación del Instituto de Previsión Social de la Provincia de Buenos Aires en el año 1948, en tiempos en que una alta proporción de camineros acreditaba extensa antigüedad y en que la planta tendía a estancarse en términos numéricos. Según consta, en 1957 la DVBA creó la Gestoría de Jubilaciones, debido al número considerable de personal de la repartición, especialmente camineros y peones de cuadrillas, que por su estado de salud y avanzada edad se hallaban disminuidos en su capacidad laboral y contaban, por otra parte, con antigüedad suficiente a los fines de su jubilación.⁴⁰

El régimen de licencias para el personal de la administración pública adquirió reglamentación en 1946 (aunque contaba con antecedentes previos), pero en las fuentes viales no encontramos registro al respecto.⁴¹ En cambio, un tema que goza de centralidad en ellas es el de la vivienda, cuya provisión en teoría constituía una responsabilidad de la repartición, pero en la práctica muchos camineros no disponían de una o, si la tenían, su estado era muy precario. La primera se habría construido en 1926 en Mercedes, luego en Mar del Plata y en Balcarce. Pese a que existieron intenciones de avanzar sobre su construcción, las primeras concreciones desde el ámbito estatal

37 DVBA (1944). *Actas del Consejo de Vialidad*. Sesión del 23/8, Acta 549, p. 7.

38 DVBA (1945). *Actas del Consejo de Vialidad*. Sesión del 28/9, Acta 600, p. 19. DVBA (1947). *Actas del Consejo de Vialidad*. Sesión del 28/5, Acta 675, p. 9.

39 Inicialmente el descuento correspondía al 6% sobre el sueldo y desde 1911, al 8%. Posteriormente, en 1948, fue elevado al 12% (Leyes N° 2581/1898, 2909/1905, 3318/1911 y 5425/48).

40 DVBA (octubre-diciembre 1957). *Vialidad. Revista de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires*, 1, p. 60.

41 Decreto N° 16287. *Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires*, 30/12/1946. Recuperado de <http://t.ly/QvQA>. Entre los antecedentes, se pueden mencionar los decretos N° 33/38 y 1572/43.

datan de la gestión conservadora. Prueba de ello es que, en los proyectos viales incluidos en el Plan de los 70 Millones, lanzado en 1937, el gobierno previó la expropiación de cinco hectáreas de tierra al costado de caminos cada 15 km aproximadamente y la edificación de una vivienda “cómoda, higiénica y agradable” para los camineros, pero se habrían materializado tan solo 24.⁴²

A partir de entonces, y particularmente desde la etapa peronista, en la provincia la problemática ganó mayor entidad dentro de las inquietudes de los ingenieros que ocupaban posiciones destacadas en el interior de la DVBA. Ellos entendían que era el Estado quien debía asumir una función ineludible a favor de este sector de empleados estatales que vivía con un ingreso mínimo y en una situación de aislamiento, y que en muchos casos debía proveerse de un techo por su cuenta. Suponemos también que su mirada, en consonancia con los discursos técnicos y políticos de la época sobre la vivienda rural, estuvo atravesada por la pretensión de arraigo familiar, salud, moralidad y modernización –según el parámetro urbano– de sus moradores. Esto significaba que, para el caso de los camineros, el hacinamiento, la falta de higiene, el escaso compromiso por el trabajo e incluso el abandono del puesto habrían sido atribuidos, entre otros elementos, a la inexistencia de un albergue higiénico y confortable que poco atractivo ofrecía para la radicación en el ámbito rural.

Dentro de un contexto en que la vivienda popular se consideraba, tanto a nivel internacional como nacional, una herramienta dentro de las políticas de transformación social, los informes y testimonios coincidían en que la situación habitacional del cuerpo caminero asumía ribetes críticos, pues lejos se estaba de un albergue decoroso, higiénico y cómodo. En 1945 se conformó dentro de la DVBA una comisión para abocarse a su estudio y en 1947 el Plan Trienal contempló la construcción de 72 casas para camineros en caminos pavimentados y 1200 del tipo económico, aunque todo indica que las materializaciones fueron mínimas.⁴³ En 1948 se iniciaron una gran cantidad de trámites administrativos para expropiar fracciones con destino a la instalación de la vivienda y al pastoreo de los animales, pero el alto valor de los campos y probables resistencias de los afectados habrían obstaculizado las iniciativas. La persistencia del problema solía ser remarcada por la propia institución vial, de hecho, en 1952 esta reconocía: “[l]a falta que año tras año se hace más

42 DVBA (enero-abril de 1945). *Vialidad. Revista de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires*, 1, p. 4. En la provincia de Mendoza, Raffa detectó un prototipo de vivienda caminera, construido en 1941, con la particularidad de ser *adaptable* a la función de albergue turístico. Raffa, 2020, pp. 97-100.

43 Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires (1947). *Diario de Sesiones*. Sesión del 8/5, p. 411.

evidente, de casillas viviendas, sean fijas o transitorias, ya que por su uso y antigüedad muchas de ellas deben ser removidas o reparadas (...) crea un problema de difícil solución para el personal de camineros”.⁴⁴ Sobre la cuestión, en 1957 adujo el presidente del Directorio de Vialidad: “[e]s una lacra, una vergüenza para la repartición”.⁴⁵

Los camineros de buen concepto solían ser destinados a las casas. En otros casos, era el propio obrero quien debía proveerse de ellas. Por ejemplo, en 1952 el 64% de los camineros disponía de una vivienda.⁴⁶ En 1955 la proporción aumentó a un 76%, básicamente por la disminución del número de empleados. De entre 1435 camineros, la DVBA les proporcionó vivienda a 1099; la mayoría se encontraban instalados a la vera del camino, con las siguientes excepciones: 26 que ocupaban casas de material construidas en ocasión de la apertura de nuevas trazas, 30 que tenían la vivienda situada en propiedad privada (cedida por los propietarios) y el resto que habitaba en vivienda propia o alquilada.⁴⁷ No obstante, en general carecían de campo para el pastoreo de sus animales de trabajo, por lo que los dejaban sueltos en la calle. De acuerdo al Código de Tránsito esta práctica constituía una infracción, aunque el órgano municipal no tenía intervención.⁴⁸

La información vertida hasta aquí demuestra la precariedad de las condiciones de trabajo de los camineros, las cuales intentaron ser mitigadas a través de varias estrategias, como la crianza de ganado. La nota que la firma Miguel Iribarne e Hijos SRL enviara a *Noticias Camineras* proporciona un ejemplo: “[h]ay señores camineros que crían vacas y ovejas de hasta 400, que significan un peligro constante para los que viajamos. Se agrava el problema (...) cuando por escasez de pasto en las calles y del agua necesaria, los animales invaden los campos vecinos”.⁴⁹ En otras circunstancias, el camino elegido parece haber sido la desatención del cargo (con la consecuente cesantía) o la renuncia. En este punto, vale la pena aclarar que tal vez por el sesgo de las fuentes no vislumbramos la profusión de conflictos ni presión de los trabajadores para lograr conquistas.

44 MOPBA, Dirección de Vialidad (1952). *Memorias*. La Plata, p. 74.

45 DVBA (1957). *Actas del Directorio de Vialidad*. Sesión del 4/9, Acta 50, p.8.

46 MOPBA, Dirección de Vialidad (1952). *Memorias*. La Plata, pp. 73-74.

47 MOPBA, Dirección de Vialidad (1955). *Memorias*. La Plata, p. 23.

48 DVBA (1965). *Segundo Congreso Vial Municipal de la Provincia de Buenos Aires*. División Publicaciones y Biblioteca, p. 134.

49 Asociación Argentina de Carreteras (julio-agosto de 1959). *Noticias Camineras*, 60, p. 6.

El bajo nivel general de los salarios, a veces irregularmente pagados, difícilmente podía constituir un incentivo poderoso para un buen desempeño e, incluso, alentaba el constante recambio de obreros. También eran objeto de crítica, tal como lo manifiesta la solicitada del caminero Segundo González al periódico *El Imparcial*, de General Belgrano:

“En el número del 27 de junio ppdo. de ese prestigioso bi semanario, aparece un artículo que critica el mal estado del camino, y donde pareciera quererse poner de manifiesto mi apatía, o displicencia para con el cargo que desempeño.

En mi carácter de empleado público remunerado al efecto, debo defender la situación que se me crea en mi descargo debo manifestar que las sucesivas lluvias y condiciones climatéricas me han impedido cumplir con fidelidad las obligaciones inherentes a mi cargo.”⁵⁰

Con relación a este tipo de cuestionamientos, también asociado a las exiguas inspecciones por parte de los jefes de zona, Antonio Posse, miembro del Consejo de Vialidad, atribuía la lentitud del trabajo y la falta de formación y dedicación de los camineros a su situación laboral: “[l]a selección se presenta difícil porque el personal capacitado busca otras actividades mejor remuneradas (...) Es evidente que el sueldo de los camineros es muy reducido y el material que precisan está muy escaso. Además, la vivienda que habitan es muy precaria”.⁵¹ En este contexto, no es de extrañar la frecuencia de las renunciaciones y las cesantías. Lo resume con claridad un miembro del Consejo de Vialidad, Aquiles Ortale: “[e]l movimiento de ese personal caminero siempre se ha producido”.⁵²

Las Actas de dicho organismo manifiestan el movimiento de personal: instalación, traslados, cesantías, licencias, renunciaciones y abandonos de cargo. Luego de examinar el contenido de las sesiones entre 1943-1947 y 1956-1959 (entre 1947 y 1956, ante la pérdida de autarquía de la repartición, el consejo dejó de funcionar; en 1956 se conformó el directorio), detectamos algunas singularidades. Una gran cantidad de renunciaciones se produjeron en el primer período, particularmente en 1945. Tendencia similar, aunque en menor nivel, se advierte en el plano de las cesantías. En este último

50 Solicitada (4 de julio de 1940) *El Imparcial*, p. 1

51 DVBA (1947). *Actas del Consejo de Vialidad*. Sesión del 23/4, Acta 671, p. 12.

52 DVBA (1945). *Actas del Consejo de Vialidad*. Sesión del 17/10, Acta 603, p. 19.

caso, las autoridades esgrimían casi siempre “reiteradas infracciones en el desempeño de sus funciones”, “razones de mejor servicio”, “negligencia en su trabajo” o “falta de contracción a su trabajo”, aunque también se mencionan otros motivos, como la contravención al artículo 26 (sobre la imposibilidad de tener personeros en su lugar). En el segundo período, prácticamente no hemos hallado renunciadas y cesantías. Con relación a éstas últimas, las pocas solicitudes encontradas invocaban el decreto N° 25 152/50 (referido a sanciones disciplinarias para el personal de la administración) y el Decreto-Ley N° 24 053/57 (Estatuto para el personal de la Administración Pública de la Provincia) para iniciar los sumarios, aunque utilizaban los mismos argumentos. Vale la pena aclarar que el procedimiento se iniciaba con el pedido de la municipalidad o los jefes de zona; y el Consejo o Directorio de Vialidad y la dirección, una vez comprobada las faltas, procedían en conformidad. Lo dicho hasta aquí demostraría que las consecuencias más visibles de la precaria situación laboral de los camineros se reflejan en las renunciadas y cesantías del personal, configurando un cuadro de alta rotación y cuestionamientos en cuanto a su eficacia, acentuado a mediados del siglo XX. Probablemente, en ocasiones el puesto de caminero era un empleo temporal a la espera de alternativas más atractivas.

La paulatina desaparición del oficio en tiempos de cambio

En los años cincuenta se avizoró una revalorización de la cuestión vial, en el contexto de las demandas generadas por la expansión agropecuaria, el derrumbe ferroviario, el avance del sector automotor,⁵³ transformaciones sociales (agudización del despo- blamiento rural, incremento de viajes a la ciudad, nuevas pautas de consumo, mayor valoración del modo de vida urbano) y una mayor circulación de prácticas y saberes extranjeros.⁵⁴ En las expresiones gubernamentales y técnicas se vislumbra una conciencia vial que atribuía a los caminos del interior rural de la provincia de Buenos Aires un valor fundamental para la modernización y el desarrollo, al tiempo que se insistía en su desgaste y destrucción, producidos fundamentalmente por la inten- sificación del tránsito –especialmente del pesado–, la inadecuada conservación y la negligencia en la aplicación de las ordenanzas restrictivas de tránsito en días de llu- via. Paralelamente, se advierte una trama de instituciones estatales y asociaciones (como la Asociación Argentina de Carreteras, la Cámara Argentina de la Construcción

53 El parque automotor de la provincia de Buenos Aires se elevó de 187 377 unidades en 1955 a 556 875 en 1964, marcando un gran avance en el afianzamiento de la tracción mecánica. Téngase en cuenta, por ejemplo, que, según el censo nacional agropecuario de 1937, el 86% de los vehículos de las explotaciones poseían tracción a sangre. Asociación de Fábricas de Automotores (1966). *Anuario 1966*, p. 25. Recuperado de <http://t.ly/scup>. República Argentina, Ministerio de Agricultura, *Censo Nacional Agropecuario*, 1937.

54 Barsky y Gelman, 2001; Balsa, 2006; Lázzaro, 2012; Gómez y Tchordonkian, 2017.

y CARBAP, entre otras) sólidamente asociada a la perspectiva de descentralización, la amalgama público-privada y el fortalecimiento de los organismos comunales. La implementación del Plan de Caminos de Fomento Agrícola (1956), la Ley de Coparticipación Vial de la Provincia de Buenos Aires (1957) y la creación de departamentos y comisiones viales locales demuestran los consensos alcanzados en torno al rol del municipio y de los vecinos en materia de vialidad, contribuyendo a la concepción de esta como un problema también local.⁵⁵

La nueva etapa abierta, acompañada de importantes avances tecnológicos y recambios de elencos gubernamentales tras el pronunciamiento militar de 1955, dio paso a una intervención provincial más planificada, sistemática y descentralizada, que tendió a transformar el régimen de conservación de caminos. A ello contribuyó, en primer lugar, el restablecimiento de la autarquía (1956) y la reorganización de la DVBA (1957). Si bien esta contempló la continuidad de la Sección Camineros dentro del Departamento de Conservación (Figura 3), las fuentes nos advierten de su pérdida de gravitación.⁵⁶

Figura 3. Esquema de organización del Departamento de Conservación de la DVBA, 1957



Fuente: MOPBA (1957). *Organización General de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires*. La Plata.

⁵⁵ Salomón, 2018; 2019.

⁵⁶ MOPBA (1957). *Organización General de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires*. La Plata.

En segundo lugar, dentro del gobierno se potenciaron los debates en torno al régimen de conservación de caminos de tierra. Cuestiones referidas a recursos, métodos de trabajo, formación, equipamiento y asignación de roles ganaron centralidad en la agenda pública. Ilustrativamente, en octubre de 1956 la comisión técnica del Directorio de Vialidad solicitó un informe relativo a las ventajas y desventajas que ofrecían el sistema de camineros residentes y otro sustentado en la concentración de estos en un campamento dotado de máquinas, implementos y medios de movilidad, lo cual motivó un extenso debate. De acuerdo al presidente del órgano, Pedro Pétriz,

“(...) esta nota viene a dar en el clavo, porque el problema fundamental que tenemos en la casa, sobre todo como problema de organización y de gran volumen, es el de la conservación de los caminos de tierra. Yo creo que no podemos seguir con este sistema actual de trabajo que cuesta mucho trabajo a la provincia y no produce satisfacciones en proporción, de modo que pienso que una de las labores efectivas de Vialidad, y en la que se debe poner su mayor atención, es ésta. Tenemos que poner nuestro sistema de trabajo más a tono con la realidad”.⁵⁷

Entre los argumentos a favor del proyecto se señalaron los problemas del sistema vigente: incumplimiento de las obligaciones por parte de los camineros, falta de idoneidad, ausencia de contralor oficial y escasez de elementos de trabajo. Voces minoritarias en contra del proyecto adujeron la dificultad que acarreaba el traslado de familias y la incapacidad de las máquinas de actuar con prontitud en días de lluvia. También se discutió sobre la posibilidad de dotar a las municipalidades de facultades de contralor sobre los camineros. Pero la propuesta fue rápidamente desechada, aceptándose meramente su colaboración a título informativo.

Otra prueba atestigua el replanteo del régimen de conservación de los caminos de tierra, homologándolo a la mecanización. Gracias a un refuerzo de partidas y a créditos internacionales facilitados por la DVN, la repartición bonaerense incorporó maquinaria vial junto a la difusión de gran cantidad de publicaciones técnicas. En un clima de época que colocaba a la tecnología como la clave del desarrollo, en 1958 el gobierno se propuso la mecanización total de las tareas de conservación en un plazo de cinco años. Los diagnósticos eran muy sombríos, tal como lo expresa Pedro Pétriz: “[s]e ha

57 DVBA (1956). *Actas del Directorio de Vialidad*. Sesión del 24/10, Acta 5, p. 27.

calculado que una vez que la máquina pasa por un camino –teniendo en cuenta la cantidad de máquinas disponibles y la extensión de los caminos de tierra– tardaría en volver sobre sus pasos (...) unos tres años”.⁵⁸ Para hacer frente a tales falencias, la DVBA distribuyó equipos mecánicos a los camineros (tractores, niveladoras, etc.) para, en palabras del jefe de zona Justino Tersoglio, “librar la labor de estos agentes de los anticuados medios con que contaban, consistentes en el tradicional recurso de la rastra y caballo”.⁵⁹

Pero, fundamentalmente la maquinaria vial (motoniveladoras, aplanadoras, tractores, palas de arrastre con manejo hidráulico, etc.) tendió a condensar en sí los movimientos realizados por los camineros, en respuesta a las objeciones sobre su ineficiencia y arcaísmo y a las nuevas exigencias de las carreteras. Pedro Pétriz vaticinó: “[e]l número actual de camineros quedaría reducido a una tercera parte (...) como consecuencia de la mecanización”.⁶⁰ En esta dirección, en el Primer Congreso Vial Municipal de la Provincia de Buenos Aires (1961) fueron presentadas tres ponencias que propugnaban el reemplazo total de los camineros por equipos móviles. La asimilación de aquellos con el atraso y el anacronismo consta en las palabras del representante municipal Eduardo Orlando: “el problema de los camineros es el pasado, ahora hay que ir al futuro y equipar a las municipalidades”.⁶¹ También dentro del Directorio de Vialidad se alzaban reclamos por el estado de los caminos, siendo el principal motivo de las deliberaciones la inoperancia de los camineros, sobre cuya labor las autoridades comunales no podían ejercer contralor alguno. Rafael Balcells, presidente de la DVBA lo expresó con claridad: “[e]l sistema de conservación a través de camineros es anacrónico (...) lo que se debe propiciar es (...) la paulatina mecanización”.⁶² En la misma línea planteaban Enrique Humet y Francisco García Balado, respectivamente: “[d]eberán levantarse los camineros” y “con el tiempo, el caminero debe desaparecer”.⁶³ Las comunas, haciéndose eco de tal recomendación, anunciaban las obras: “[e]l mantenimiento de Olavarría fue mecanizado, retirándose los camineros”.⁶⁴

58 *Ibidem*, p. 28.

59 DVBA (julio de 1962). *Boletín Vial Municipal*, 27, p. 6.

60 DVBA (abril-junio de 1958). Vialidad. Revista de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, 3, p. 25.

61 MOPBA (1961). *Primer Congreso Municipal Vial de la Provincia de Buenos Aires. La Plata 7 de octubre de 1961*. La Plata, p. 92.

62 DVBA (1959). *Actas del Directorio de Vialidad*. Sesión del 15/4, Acta 133, p. 4.

63 DVBA (1956). *Actas del Directorio de Vialidad*. Sesión del 31/10, Acta 6, pp. 2 y 3.

64 DVBA (noviembre de 1962). *Boletín Vial Municipal*, 31, p. 7.

A partir de 1960, la decisión de la DVBA de acordar con las municipalidades la conservación de los caminos provinciales marcó el inicio de una nueva política, bajo la premisa de que podrían actuar con mayor eficiencia en función de su proximidad. Los contratos estipulaban que estas se encargaban, por su cuenta o por intermedio de terceros, de realizar las tareas que normalmente efectuaban los camineros con dinero de la repartición, mientras que los jefes de zona controlaban los trabajos. Si sus informes resultaban muy favorables, las municipalidades recibían una suma adicional como incentivo.⁶⁵ En 1963, 27 comunas suscribieron convenios para mantener 3009 km de caminos, y dos años después la cantidad se elevó a 42 comunas y a 3701 km.⁶⁶ Este novel sistema, que operó en el marco de traspaso de funciones a la esfera local, le restó peso a los camineros. Al no haber nuevas incorporaciones, el plantel fue mermando a medida que los camineros se iban jubilando, renunciando a sus cargos o desplazándose a otros puestos. Los equipistas viales y los campamentos camineros habrían ocupado su lugar.

¿Qué sucedió con las condiciones laborales de los camineros? Debido que desaparecieron de los informes y las memorias gubernamentales, es difícil identificar los cambios y la permanencia de su situación. De lo que tenemos registro es que en 1957 el director de la DVBA, Pedro Pétriz, anunció la renovación de 750 viviendas para camineros, lo cual fue avalado por el plan de inversiones de ese año, aunque en un monto notablemente inferior a lo divulgado.⁶⁷ Por otra parte, cabe mencionar la novedad introducida por la sanción del Estatuto para el personal de la Administración Pública de la Provincia en 1957.⁶⁸ Con el fin de regular sus derechos y obligaciones, rigió la admisibilidad, ingreso, carrera, obligaciones, derechos, responsabilidades y cese del personal. La complejidad de las disposiciones en torno a este estatuto sobrepasa los objetivos de este trabajo, por lo que a los fines generales de esta sección inferimos que habría imprimido mayor fuerza legal a la estabilidad del cargo de los camineros. La estabilidad, en su caso dentro de la Carrera Personal Obrero, se lograba luego de haber cumplido seis meses en el puesto de trabajo y con una calificación suficiente. Esta tornó menos frecuentes las cesantías, de modo que la jubilación se convirtió en una de las principales causas de baja. Al momento no tenemos registro de la aplicación puntual de las

65 DVBA (febrero de 1962). *Boletín Vial Municipal*, 22, p. 3. DVBA (junio de 1962). *Boletín Vial Municipal*, 26, p. 2.

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

67 Asociación Argentina de Carreteras (enero-marzo de 1957). *Carreteras*, 9, p. 14. Asociación Argentina de Carreteras (julio-septiembre de 1957). *Carreteras*, 11, p. 10.

68 Decreto-Ley N° 24 053. *Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires*, 3 de enero de 1957. Recuperado de <http://t.ly/WfRu>

demás disposiciones referidas a la carrera administrativa, tales como condiciones de designación, sistema de promoción y capacitación. El único dato del que disponemos es que en 1959 se fijó un nuevo sistema de calificaciones como vía de promoción, del cual quedaron excluidos los camineros.⁶⁹ La antigüedad cobraba mayor relevancia que la formación. Además, su ubicación en los escalafones más bajos (ayudante 3° y auxiliar 7°) pone en evidencia la inferioridad jerárquica y remunerativa.

En 1962, el Estatuto-Escalafón del Personal de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (Resolución N° 1596) incluía un capítulo titulado “camineros –personal obrero de cuadrillas equipistas– y ayudantes equipistas”, aunque no hemos podido acceder a su contenido.⁷⁰ En el Estatuto para el personal de la Planta Permanente de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, sancionado en 1985, ya no figura la noción *camintero*.⁷¹ Esta ausencia daría la pauta de la efectiva desaparición de tal oficio.

Reflexiones finales

Desde la perspectiva de la historia y con el interés por los contextos espaciales apartados de los ejes geográficos metropolitanos y por las escalas subnacionales dedicadas al análisis del Estado *desde adentro*, este trabajo recorta el universo a un sector de la administración pública que depende de la DVBA. En particular, ha reconstruido el conjunto de reglas que definieron la trayectoria de las relaciones laborales de los camineros, sujetos invisibles para la historiografía. Estos trabajadores corporizaban al Estado provincial en los espacios rurales, dedicándose a una tarea cuya valorización social no se correspondía con una similar atención estatal.

La indagación realizada, aunque con algunas lagunas, permite establecer un conjunto de proposiciones con disímil nivel de prueba, pero convergentes en un plano interpretativo más general. El perfil de estos trabajadores u obreros fue bastante estable hasta fines de los años cincuenta: personal masculino dedicado a la conservación de caminos de tierra y a tareas anexas, con escasa formación, residencia a la vera de la vera del camino y alta rotación. Salarios bajos y a veces irregularmente pagados, junto a la escasez de herramientas básicas de labor y a las precarias condiciones de las casillas en las que vivían, no ofrecían mucho estímulo para permanecer dentro de la

69 DVBA (1959). *Actas del Directorio de Vialidad*, Sesión del 5 de mayo. Acta 136, pp. 2-3.

70 DVBA (octubre-diciembre de 1962). *Vialidad. Revista de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires*, 21, p. 68.

71 Ley N° 10 328. *Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires*, 6/12/1985. Recuperado de <http://t.ly/mxVc>

institución, especialmente en momentos de proliferación de políticas sociales y de un mayor atractivo urbano. De allí que la inestabilidad y la circulación eran rasgos propios; las razones de la discontinuidad podían ser una cesantía o una renuncia. Los camineros no solo ocupaban una de las posiciones más bajas dentro de los escalafones de la administración pública, y por ende la adquisición de derechos resultó más tardía (como la jubilación y las licencias), también su aislamiento espacial contribuía a su marginalidad. En este sentido, se podría inferir que en los márgenes de la administración pública provincial primaban la precariedad, las relaciones laborales deficientes y los salarios inadecuados, de modo que las condiciones de los camineros podrían no ser una excepción sino parte de la realidad estatal (por ejemplo, situación similar habría padecido un sector de los trabajadores del ferrocarril provincial).

Si bien los temas de salario y vivienda fueron objeto de debate dentro de la repartición vial, poco se hizo al respecto. La política laboral peronista no parece haber afectado de manera contundente las condiciones de trabajo como sí lo hizo en otras ramas. Tras el golpe de estado de 1955, y en medio del incremento del tránsito –a causa del aumento de viajes a la ciudad, nuevas pautas de consumo, expansión de autos y camiones, etc.–, la revitalización de la actividad agrícola, la acentuación del retroceso ferroviario, la reorganización de la DVBA y la valorización de los caminos rurales y la labor municipal, el gobierno propuso como uno de sus objetivos prioritarios la mecanización de las tareas de conservación vial, con el fin de asegurar una transiabilidad permanente. La llegada de maquinaria pesada cambió la forma en que se hacía el mantenimiento vial. A partir de entonces, se observa una declinación marcada del personal caminero junto a la transferencia de atribuciones y recursos hacia la órbita municipal.

La actuación de los camineros invita a reflexionar sobre la capacidad e incapacidad del Estado provincial en materia de conservación de caminos de tierra, cuyo estado incide en el despliegue de la vida económica y social. ¿Cuán eficiente fue su labor? Si bien las fuentes disponibles no permiten formular conclusiones taxativas, inferimos que los obstáculos y restricciones se hicieron más evidentes promediando el siglo XX. La combinación de la precariedad laboral, la estrechez de recursos de esta sección de la repartición, la falta de formación de los agentes y los reveses en los intentos por regular los comportamientos particulares habrían desalentado la eficiencia y la permanencia de los camineros. En otras palabras, en las áreas rurales el Estado se mostró más precario y menos exitista y modernizante en sus intervenciones de lo que los análisis dedicados a la obra pública provincial dejarían entrever.

Cabe destacar que estas limitaciones, humanas y materiales, no constituyeron anomalías, sino secuelas de las lógicas de construcción estatal en un contexto histórico en el que las redes de bajo costo concitaban mayor atención. Además, las constricciones alientan a reconocer el rol singular que asumieron otros actores en el mantenimiento de caminos rurales durante la primera mitad del siglo XX, como sociedades de fomento, consorcios y entidades vecinales. Dichas asociaciones, en colaboración con los poderes públicos, aunaron voluntades particulares en pos de un fin colectivo muy estimado por las comunidades rurales: la transitabilidad. Hacia fines de los años cincuenta, la constatación de las falencias del régimen de conservación, junto a la disponibilidad de nuevas tecnologías, convencieron a los expertos de la necesidad de mecanización y descentralización de las tareas. Queda por evaluar el resultado que tal giro habría provocado en la territorialización de la intervención estatal y en el estado de los caminos rurales.

Para conocer más cabalmente las condiciones de implementación de las políticas de mantenimiento vial, sus logros, limitaciones y resultados, sería enriquecedor devolverles voz y acción a los camineros y a los usuarios de los caminos de tierra, por medio de la indagación de sus experiencias y lenguajes. Al respecto, la historia oral avizora su potencial como una cantera de investigaciones futuras destinada a problematizar la intervención estatal fuera de las áreas metropolitanas. Asimismo, una comprensión de la vida cotidiana de la repartición vial en espacios rurales también debería servirse de estudios microsociológicos de las trayectorias del sector de los camineros, lo cual proporciona una plataforma analítica valiosa para visibilizar la multiplicidad de alternativas existentes en materia de mantenimiento vial. Estos abordajes introducirían problemáticas y dimensiones de estudio poco transitadas por la historiografía, pero centrales en la comprensión histórica de una problemática que últimamente ha ganado mayor visibilidad pública: el imperativo de la mejora de los caminos rurales. Sin duda, la perspectiva socio-histórica situada en diversos contextos témporo-espaciales alimentaría una comprensión más heterodoxa, multidimensional y, posiblemente, renovada de la vialidad.

Fecha de recepción: 28 de julio de 2020.

Fecha de aprobación: 13 de octubre de 2021.

Fuentes

Asociación Argentina de Carreteras (enero-marzo y julio-septiembre de 1957). *Carreteras* (9 y 11). Recuperado de <https://www.aacarreteras.org.ar/ediciones-anteriores.php>

Asociación Argentina de Carreteras (julio-agosto de 1959). *Noticias Camineras* (60).

Asociación de Fábricas de Automotores (1966). *Anuario 1966*. Recuperado de <http://t.ly/scup>

Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires.

Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires (1947). *Diario de Sesiones*. Sesión del 8/5.

Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (1935-1937, 1940-1941 y 1943-1947). *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 (1939). *Acción Vial*. La Plata.

Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (1965). *Segundo Congreso Vial Municipal de la Provincia de Buenos Aires*. División Publicaciones y Biblioteca.

Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (1966). *Actividad Vial Municipal*.

Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (enero-abril de 1945, octubre-diciembre de 1957, abril-junio de 1958 y octubre-diciembre de 1962). *Vialidad. Revista de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires*.

Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (febrero, junio, julio y noviembre de 1962). *Boletín Vial Municipal* (22, 26, 27 y 31).

Dirección Nacional de Vialidad (1936). *Conservación de caminos*. Publicaciones técnicas (17). Buenos Aires.

El Imparcial (4 de julio de 1940), General Belgrano.

Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires (1937). *Leyes, Decretos, Resoluciones y demás disposiciones sobre vialidad en el territorio de la Provincia de Buenos Aires*. La Plata.

Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires (1934). *Red provincial de caminos y plan de trabajos*. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales.

Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires (1957). *Organización General de la Dirección de Vialidad 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 7 de octubre de 1961*.

Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, Dirección de Vialidad (1941). *Reglamento de Camineros*. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales.

Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, Dirección de Vialidad (1944). *Proyecto de Organización General*. La Plata.

Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, Dirección de Vialidad (1933, 1936, 1937, 1938, 1940, 1943, 1945 a 1952, 1954 a 1958). *Memorias*. La Plata.

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

Villar, J. (1962). *El camino de tierra y su circunstancia bonaerense*. La Plata.

Bibliografía

Armellino, M. (2014). La trayectoria de las instituciones laborales en el sector público argentino: el caso de los empleados de la administración nacional (1943-1992). *Estudios del Trabajo*, 48, 29-56.

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.

Balsa, J. (2006). *El desvanecimiento del mundo chacarero: Transformaciones sociales en la agricultura bonaerense, 1937-1988*. Bernal: UNQ.

Barsky, O. y Gelman, J. (2001). *Historia del agro argentino: Desde la conquista hasta comienzos del siglo XXI*. Buenos Aires: Grijalbo.

Bohoslavky, E. y Soprano, G. (eds.) (2010). *Un Estado con rostro humano: Funcionarios e instituciones estatales en Argentina (desde 1880 a la actualidad)*. Buenos Aires: UNGS/Prometeo.

Caravaca, J., Daniel, C. y Plotkin, M. (eds.) (2018). *Saberes desbordados: Historias de diálogos entre conocimientos científicos y sentido común (Argentina, siglos XIX y XX)*. Buenos Aires: IDES.

Di Liscia, M. S. y Soprano, G. (eds.) (2017). *Burocracias estatales: Problemas, enfoques y estudios de caso en la Argentina (entre fines del siglo XIX y XX)*. Rosario: Universidad Nacional de La Pampa / Prohistoria Ediciones.

Fernández, N. (2019). Agencias estatales, política y burocracia técnica: el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, 1917-1943. *Estudios Sociales del Estado*, 5(10), 168-208.

Gómez, T. y Tchordonkian, S. (2014). Redes viales y ferroviarias en las décadas del treinta y del cuarenta. *Documento de Trabajo del CESPA/FCE-UBA*, 40.

Gómez, T. y Tchordonkian, S. (2017). Avances en vialidad y en el transporte automotor entre la segunda guerra y la posguerra. *Documentos de Trabajo del CESPA/FCE-UBA*, 51.

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). Buenos Aires: TeseoPress.

Gruschetzky, V. (2012). Saberes sin fronteras: la vialidad norteamericana como modelo de la Dirección Nacional de Vialidad, 1920-1940. En M. Plotkin y E. Zimmermann (comps.), *Los saberes del estado* (pp. 185-211). Buenos Aires: Edhasa.

Lázzaro, S. (2012). El desarrollismo y el problema agrario durante las décadas de 1950 y 1960. *Secuencia* 84, 127-160.

Neiburg, F. y Plotkin, M. (comps.) (2004). *Intelectuales y expertos: La constitución del conocimiento social en la Argentina*. Buenos Aires: Paidós.

Newland, C. y Cuesta, E. (2017). Peronismo y salarios reales: otra mirada al período 1939-1956. *Investigaciones y Ensayos*, 64, 75-98.

Ortiz Bergia, M. J. (2015). El Estado en el interior nacional en la primera mitad del siglo XX. Aproximaciones historiográficas a un objeto en constante revisión. *Estudios Sociales del Estado*, 1(1), 59-85.

Ospital, M. S. (2002). *Autos y caminos para la modernización de Argentina, 1920-1940*. Ponencia presentada en las XVIII Jornadas de Historia Económica, Mendoza, Argentina.

Palacio, J. M. (2018). *La justicia peronista: La construcción de un nuevo orden legal en la Argentina*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Pereyra, E. (2012). El Estado y la Administración Pública nacional en perspectiva histórica. Análisis crítico de la producción académica sobre el período 1930-1976. *Pol-His*, 9, 92-112.

Pierson, P. y Skocpol, T. (2008). El institucionalismo histórico en la ciencia política contemporánea. *Revista Uruguaya de Ciencia Política*, 17(1), 7-38.

Piglia, M. (2011). Gobierno provincial y clubes de automovilistas en torno a la elaboración y ejecución de la política vial en la provincia de Buenos Aires (1910-1943). En M. Ferrari y N. Quiroga (comps.), *Historias políticas de la provincia de Buenos Aires* (pp. 85-114). La Plata: Instituto Cultural de la Provincia.

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

Plotkin, M. y Zimmermann, E. (2012). Introducción. En M. Plotkin y E. Zimmermann (comps.), *Los saberes del Estado* (pp. 9-33). Buenos Aires: Edhasa.

Raffa, C. (2020). *Construir Mendoza: Obras y políticas públicas en el territorio (1932-1943)*. Mendoza: IHA-FFyL-UNCUYO.

Salomón, A. (2018). Los caminos rurales desde una perspectiva histórica. Antecedentes y novedades del Plan de Caminos de Fomento Agrícola (Argentina, 1956). *Historia: Debates e Tendencias*, 18(2), 260-275.

Salomón, A. (2019). Caminos transversales por el interior de la provincia de Buenos Aires: el Plan Vial 1959-1963. *Revista Transporte y Territorio*, 21, 189-211.