

La política de autotransporte en la provincia de Buenos Aires: el interior en la encrucijada (1957-1990)

Alejandra Laura Salomón

Centro de Estudios de la Argentina Rural, Universidad Nacional de Quilmes, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina
alejandraaurasalomon@gmail.com

Recibido: 26/09/2024

Aceptado: 27/01/2025

ARK CAICYT: <https://id.caicyt.gov.ar/ark:/s24516961/kavbamt7r>

Resumen

Aunque poco profundizada por la historiografía, la inaccesibilidad a bienes y servicios resulta un elemento clave para comprender el despoblamiento rural y las asimetrías territoriales. Es el caso del interior de la provincia de Buenos Aires, donde el desarme del sistema ferroviario no fue acompañado por una política de promoción del autotransporte colectivo de pasajeros, a pesar de su reconocimiento como servicio público, de la ampliación y la pavimentación de la red vial y del auge del paradigma del desarrollo regional. En la intersección entre el problema de la movilidad y el análisis de políticas públicas, y en base a la triangulación documental, el trabajo reconstruye la intervención del Estado provincial respecto al transporte automotor de pasajeros entre 1957 y 1990, con el foco puesto en los servicios públicos de carácter interurbano y/o rural que facilitaban la movilidad cotidiana de los habitantes de las pequeñas localidades.

Palabras clave: política de autotransporte, pequeñas localidades, accesibilidad, provincia de Buenos Aires.

Motor transportation policy in the province of Buenos Aires: the interior at the crossroads (1957-1990)

Abstract

Although little explored in historiography, inaccessibility to goods and services helps to understand rural depopulation and territorial asymmetries. This is the case in the interior of the province of Buenos Aires, where the dismantling of the railway system was not accompanied by a policy to promote collective passenger transport, despite its recognition as a public service, the expansion and paving of the road network and the rise of the regional development paradigm. At the intersection between the mobility problem and the analysis of public policies, and based on the triangulation of documentary sources, the work reconstructs the intervention of the provincial State on passenger motor transport between 1957 and 1990, focusing on interurban and/or rural public services that facilitated the daily mobility of the inhabitants of small towns.

Keywords: motor transportation policy, small towns, accessibility, province of Buenos Aires.

La política de autotransporte en la provincia de Buenos Aires: el interior en la encrucijada (1957-1990)

Introducción

El designado interior de la provincia de Buenos Aires, territorio que excluye a las grandes ciudades —en especial, del conurbano¹— y está marcado por su impronta rural, ha experimentado desde mediados del siglo XX un creciente despoblamiento. Múltiples causas han incidido en este proceso, tales como la industrialización urbana, cambios en los estilos de vida, la tecnificación de la actividad agropecuaria, el deterioro del sistema ferroviario y el déficit de acceso a bienes y servicios esenciales, como la salud y la educación. Ahora bien, ¿qué rol ha desempeñado el transporte, esencialmente colectivo, en las pequeñas localidades? Su falta o déficit, ¿podría considerarse un factor de expulsión de población o de desequilibrio territorial? Ciertamente, estos interrogantes no han merecido una exhaustiva atención académica, aún a sabiendas de que el sector constituye un servicio básico para el bienestar social y la equidad territorial, y que los problemas que padece en la actualidad responden a más de medio siglo de políticas desacertadas o inexistentes. De hecho, la inexistencia de relevamientos o propuestas para la mejora de la movilidad rural ha derivado en el aislamiento de gran cantidad de comunidades.

La relevancia social de la problemática, sumada a la vacancia historiográfica, ha oficiado como disparador de esta preliminar investigación. A diferencia del ferrocarril, los títulos publicados sobre la historia del autotransporte colectivo son más bien escasos. La mayoría se enfoca en la Región Metropolitana de Buenos Aires y, sustancialmente, en su historia reciente y la jurisdicción nacional (Müller, 1990, 2010; Gutiérrez, 2003, 2006, 2010; Pérez y Bertranou, 2023). Gómez y Tchordonkian (2017) muestran la importancia creciente que adquiere el transporte automotor en la Argentina en las décadas del cuarenta y del cincuenta, y señalan el carácter anárquico de su

¹ Comprende los partidos del Gran Buenos Aires circundantes a la Capital Federal. A lo largo del tiempo los criterios, la conformación y los conceptos de la conurbación han variado. En el período bajo análisis, el decreto 760/79 aumentó de 14 a 19 los partidos integrantes de la misma. A partir de 1994, la cantidad de municipios ascendió a 24.

ordenamiento. Desde una perspectiva institucional que recupera –raudamente– la evolución histórica, los estudios señalan a la década de 1990 como un punto de inflexión que cambió las reglas del juego del sector (Barbero y Bertranou, 2015; Pérez y Sánchez, 2020; Pérez, 2021). Fuera de la mencionada región, Bossio *et al.* (2016) examina las causas de la decadencia o desaparición de los servicios de transporte público en ciudades argentinas de porte medio a partir de la década de 1990, en tanto que Diez Tetamanti (2013) explora cómo la modificación en la prestación de servicios ferroviarios y la proliferación del automóvil significaron un evento dramático para la población de las pequeñas localidades, puesto que implicaron la erosión de los accesos colectivos al transporte y la privatización de esta accesibilidad. Ambos estudios destacan el rol que juega la movilidad territorial en la vida cotidiana de los pueblos y cómo ésta se ha visto afectada desde que el transporte automotor reemplazó al tren –en muchos casos, único medio de comunicación local–.

Más allá de estos aportes, resulta llamativa la carencia de estudios que atiendan, desde una perspectiva de política pública, al autotransporte público de pasajeros fuera del área metropolitana en el marco de las jurisdicciones subnacionales.² Si bien los transportes allí emplazados detentan menor peso relativo –en cuanto a pasajeros desplazados, recaudación, servicios diarios/semanales, parque móvil, etc.– asumen relevancia económica y social a la hora de conectar pequeñas localidades cercanas entre sí. Estos servicios de carácter interurbano y/o rural de corta o media distancia constituyen una oferta regular que no han formado parte de la agenda gubernamental y ameritan una problematización con relación al territorio y la sociedad local.³

Las infraestructuras y los servicios de transporte configuran el componente material de la movilidad. Aunque por sí solos no explican los desplazamientos –puesto que deben sumárseles las competencias individuales (recursos, aptitudes) y factores estructurales (localización de las actividades, aspectos geográficos, etc.)– definen

² En la Argentina, la jurisdicción sobre el autotransporte se encuentra distribuida entre los niveles nacional, provincial y municipal de acuerdo con el alcance del recorrido. Son de jurisdicción nacional aquellas prestaciones que afectan más de una provincia y, de jurisdicción provincial, las que involucran sólo a una, por lo que ésta detenta autonomía para darse el régimen que considere conveniente. En cambio, los recorridos que se cumplen exclusivamente dentro de los límites del municipio son de la jurisdicción de éste, aunque transiten por caminos provinciales o nacionales. De todas maneras, no resultan infrecuentes los cambios de jurisdicción. Por ejemplo, puede ocurrir la prolongación de una prestación originariamente comunal hacia el territorio de otro partido o que la subdivisión de un partido atraiga un servicio al régimen intercomunal.

³ Según el recorrido, los servicios de corta distancia no superan los 30 km y los de media distancia transitan entre 30 y 100 km (Sánchez, 2009: 30). Por su parte, las ofertas regulares excluyen remises, combis y taxis.

dinámicas territoriales e impactan directamente en el bienestar social, al erigirse en una condición clave para el acceso a bienes y servicios.⁴ En tal sentido, las oportunidades provenientes del transporte público resultan cruciales para la concreción de la accesibilidad (Miralles-Guasch y Cebollada, 2003; Hernández, 2012). Su comprensión requiere, entre otras cuestiones, sondear la estrategia regulatoria del Estado como elemento decisivo de la política de institucionalidad del sector y, consecuentemente, su rol en la mejora de la calidad de vida y en la producción del espacio.

De allí que asume interés el marco analítico propuesto por Oszlak y O'Donnell (1995), en función del cual las políticas estatales representan un conjunto de acciones y omisiones que manifiestan una determinada modalidad de intervención del Estado sobre una cuestión socialmente problematizada. Pero, en la toma de posición resultante el Estado no influye como actor monolítico, sino que intervienen diversas instituciones – signadas por particulares trayectorias y capacidades– que distribuyen poder y recursos, y son, a su vez, producto de la lucha entre actores desiguales (Acuña y Chudnovsky, 2013). Es este el nivel de desagregación que juzgamos necesario para una aproximación a la institucionalidad del transporte, sus lógicas e implicancias. De hecho, la descripción de los organismos públicos que actúan sobre el autotransporte de pasajeros permite vislumbrar una compleja institucionalidad estatal que se cierne sobre la movilidad, por la existencia de tres niveles de gobierno. En virtud de dicha segmentación, las provincias, entre ellas la de Buenos Aires, gozan de competencia directa sobre dicho servicio, tanto urbano como interurbano, al igual que los municipios. Con respecto a estos últimos, la normativa bonaerense se atiene a recomendar las disposiciones y tarifas vigentes a nivel provincial.

Puntualmente, los cursos de acción de la agencia provincial de transporte se materializaron, entre otros aspectos, en reglas, las cuales son esenciales para comprender la prestación de este servicio público en el interior. En vistas de ello, examinaremos la configuración institucional del autotransporte público de pasajeros en la provincia de Buenos Aires entre 1957 y 1990, atendiendo a la normativa provincial y los mecanismos de regulación que afectaron particularmente a los servicios de carácter interurbano y/o rural, que facilitaban la movilidad cotidiana de los habitantes de las pequeñas localidades. Antes de adentrarnos en ello, esbozaremos un panorama de la situación del sector. El abordaje de estas dimensiones, poco estudiadas por la

⁴ Contribuciones sobre el lazo que une a la infraestructura vial con la desigualdad y la exclusión socio-territorial han sido formuladas en Salomón (2020).

historiografía, se nutrirá de la recopilación y triangulación de un heterogéneo acervo documental (legislación, publicaciones periódicas, memorias gubernamentales, informes técnicos y estadísticas). En la intersección entre el problema de la movilidad y el análisis de políticas públicas, se demostrará que el sector no recibió en el interior un tratamiento gubernamental específico acorde a sus necesidades. Por ende, las prioridades de política estatal a escala provincial incidieron en la desigualdad existente entre las pequeñas localidades –en las que por lo general operaban pequeñas empresas de autotransporte– y el área metropolitana.

El interior de la provincia de Buenos Aires y los servicios de transporte

A mediados del siglo XX, un cúmulo de transformaciones socio-económicas hicieron de la accesibilidad carretera un imperativo más elocuente en el interior de la provincia de Buenos Aires. En primer lugar, la reducción de la red ferroviaria, que culminó posteriormente con la privatización y disgregación del sistema, impactó en las actividades productivas y la vida cotidiana de los pueblos antes servidos por el tren. Los efectos perjudiciales más severos recayeron en los más pequeños, desatando la aparición de los denominados pueblos fantasma. Privados de un transporte que les brindara una opción de reconversión, muchos de ellos quedaron aislados tanto material como simbólicamente, más de las pequeñas localidades vecinas que de las ciudades (Damín y Aldao, 2015).

En segundo lugar, la reconstrucción de la evolución demográfica provincial confirma una doble dinámica: urbanización y emigración rural. Según información censal, entre 1947 y 1960 la población rural descendió drásticamente de 1.223.155 habitantes (28,6%) a 882.113 (13%), tendencia que se mantuvo en las décadas siguientes.⁵ Al tiempo que se destacaron centros urbanos a escala subprovincial (como Bahía Blanca, Pergamino, Tandil y Olavarría, entre otros), la población rural dispersa y agrupada en localidades menores a 2.000 habitantes se redujo significativamente (Linares y Velázquez, 2012: 390), conduciendo a muchos pequeños núcleos poblados a su efectiva desaparición. En contraste, el tamaño de la población y el ritmo de crecimiento del conurbano se han ido dilatando, potenciando el nivel de concentración. Tal como indican los guarismos, hacia 1979 dicho territorio representaba el 1,5% de la

⁵ Dirección Nacional de Estadística y Censos (1960). *Censo nacional de población, 1960*. Buenos Aires.

superficie, reunía el 67% de la población y generaba el 58,5% del PBI y el 76,2% del PBI del sector industrial de la provincia.⁶ Fuera de allí, la mayoría de la población residía en localidades que, salvo excepciones, no superaban los 10.000 habitantes.⁷

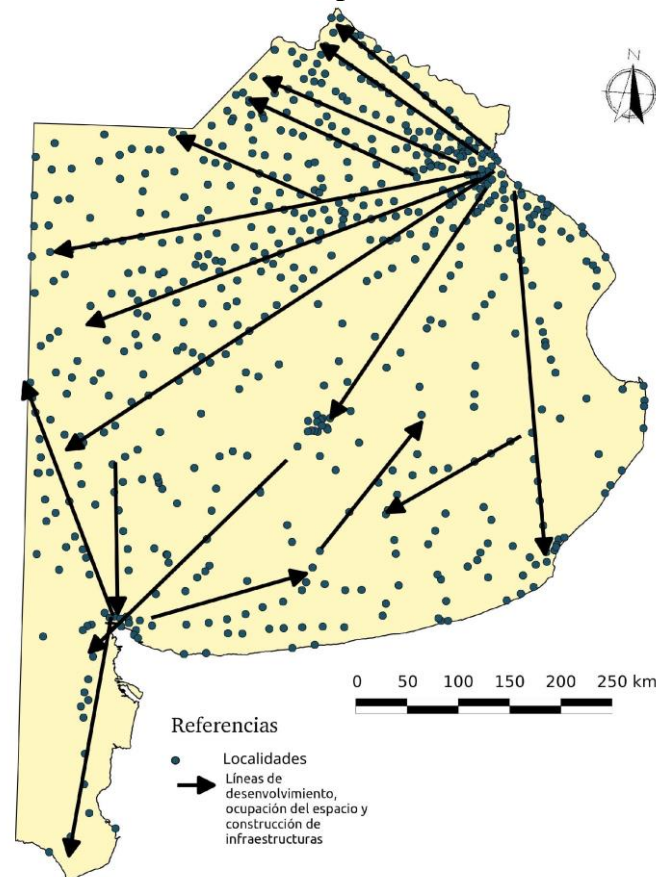
En tercer lugar, se advierte la multiplicación de los lugares de interacción de los habitantes rurales, más allá de los espacios tradicionales, y la articulación de un ámbito territorial cada vez más vasto y complejo. Esto obedece a que dichos sujetos estaban más involucrados que en el pasado con las actividades urbanas, en función de renovados intereses y expectativas. Concretamente, la difusión de nuevas pautas de consumo, la separación espacial entre la residencia y el lugar de trabajo, la ampliación del parque automotor, la participación en alguna actividad cultural o de esparcimiento, los estudios universitarios, la visita al médico, el abastecimiento de insumos o la reparación de maquinarias más sofisticadas incrementaron desde mediados del siglo XX la frecuencia de los viajes de pasajeros de las pequeñas localidades hacia las ciudades.

La promoción, no novedosa, en la prensa local de las figuras del comisionista (encargado de las encomiendas) y del taxi-flete que hacían viajes a Buenos Aires y La Plata representa un indicio de la mayor circulación de mercancías. Si bien la expansión del consumo supuso la incorporación de nuevos bienes en los comercios locales, las grandes ciudades proporcionaban mejores precios y surtido. Junto a ello, los anuncios periodísticos del servicio de excursión a exposiciones, eventos deportivos, espectáculos o lugares turísticos expresan el creciente atractivo de los movimientos carreteros. De todos modos, esta dispersión de los desplazamientos no quitó protagonismo al área metropolitana, que conservó su hegemonía. Como marca de la desigualdad, las obras de infraestructura conectaban fundamentalmente centros productivos, comerciales y turísticos, delineando una constelación de localidades signadas por la dependencia respecto al modelo económico predominante, confluyente hacia la ciudad de Buenos Aires, La Plata, Mar del Plata y Bahía Blanca (Imagen 1).

⁶ Gobernación de la Provincia de Buenos Aires (1979). *Desconcentración económica y demográfica en la Provincia de Buenos Aires*. La Plata, p. 9.

⁷ Dirección Nacional de Estadística y Censos (1960). *Censo de población, 1960. Resultados provisionales de algunas localidades de las provincias, suministradas por los comités censales*. Buenos Aires.

Imagen 1: Provincia de Buenos Aires. Líneas de desenvolvimiento y ocupación del espacio



Fuente: Diez Tetamanti, Juan Manuel (2012). Acciones locales y políticas públicas en pequeñas localidades de la provincia de Buenos Aires. (Tesis de Doctorado en Geografía inédita). Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, p. 183. Réplica exacta recuperada de <https://repositoriodigital.uns.edu.ar/handle/123456789/2277>. Consultado: 16/5/2024.

Si bien los estudios de la época subrayan la alta densidad de la malla vial que enlazaba básicamente a las localidades con las grandes urbes, lo cierto es que su transitabilidad resultaba deficiente. De hecho, hacia 1962, la red de caminos existentes en la provincia –cuya superficie es de 307.571 km²– ascendía a 129.000 km, de los cuales el 95% estaba desprovisto de pavimento.⁸ Las calzadas de tierra, los anegamientos y las situaciones de intransitabilidad eran moneda corriente, por lo que la pavimentación se convirtió tanto en una petición social como en una preocupación gubernamental. En un contexto jalonado por el auge del desarrollismo, la visibilidad y la notoriedad que asumieron las políticas a favor de la pavimentación son dignas de recalcar. Aún más

⁸ Craig, Carlos (1964). *La red troncal de provincia de Buenos Aires*. En Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires. *Sexto concurso de trabajos viales*. La Plata: División Publicaciones y Biblioteca, p. 261.

porque, inscripta en una visión de largo plazo, la infraestructura vial era concebida por funcionarios y expertos como un medio para concebir fuentes de riqueza y revertir la concentración poblacional, económica y política de los principales núcleos urbanos. Como dinamizadora del desarrollo regional, se la leía como un instrumento que atraía la inversión privada (Salomón, 2022).

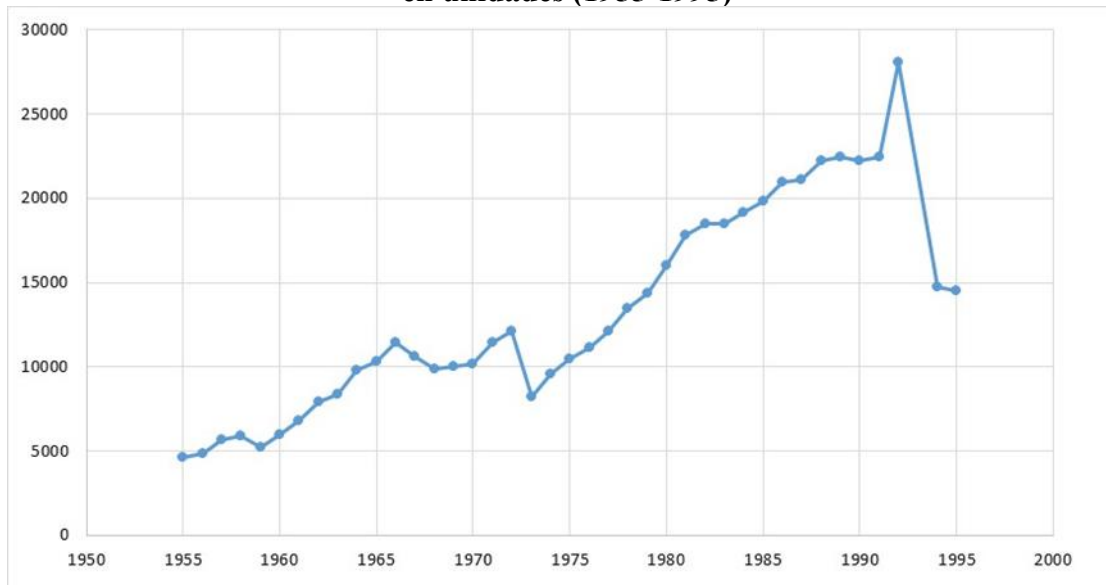
De todas maneras, las necesidades superaban el ritmo constructivo. Así como la red caminera no respondía cabalmente a las demandas del momento, lo propio ocurría con el nivel de automovilidad. Ilustrativamente, la provincia de Buenos Aires contaba con 15,3 habitantes por automotor, una densidad relativamente baja (de 5 a 7 veces menor) comparada con estados norteamericanos de similares superficie, población y perfil productivo.⁹ Si bien no hemos hallado datos referidos al parque automotor del interior, fuentes cualitativas aluden a sus deficiencias, tanto por su reducida cantidad como por su edad promedio.¹⁰ Fuera de las grandes urbes, la difusión del automóvil como recurso individual y su integración en los estilos de vida habrían sido más tardías. Su uso compartido, con familiares y vecinos, representaba una práctica habitual. Aun cuando hacia mediados del siglo XX la motorización habría dado un salto, se observa la persistencia de tradicionales medios de transportes, como los carros o sulkys. Es decir, pese a que la movilidad no motorizada experimentó un repliegue –hacia los sectores de menores recursos y los desplazamientos de menor alcance–, no se extinguió por completo. La tracción a sangre –animal y humana–, que incluso no se había eclipsado más tempranamente, con la expansión del ferrocarril, mantenía una fuerte presencia en la movilidad cotidiana.

En este marco de transformación, hacia 1960 en la provincia de Buenos Aires se registró una notable alza de las unidades de transporte de pasajeros que, aunque con fluctuaciones, se aceleró promediando la década siguiente hasta principios de los noventa (Imagen 2). Lamentablemente, resulta imposible discriminar cuántas de ellas cubrían el interior. Ante la inexistencia de datos precisos, la triangulación con fuentes periodísticas insinúa la extensión de dicho servicio en el interior, de la mano de los fenómenos antes mencionados. A su vez, y en contraste con el ferrocarril, el más comúnmente llamado colectivo ofrecía flexibilidad y menores costos operativos.

⁹ Humet, Enrique (1964). *Estudio de la red primaria, secundaria y total de caminos de la provincia de Buenos Aires*. La Plata: Biblioteca y Publicaciones de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, p. 20.

¹⁰ Villar, Juan (1964). Análisis crítico del régimen de coparticipación vial municipal de la provincia. En Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires. *Sexto concurso de trabajos viales*. La Plata: División Publicaciones y Biblioteca, p. 24.

Imagen 2: Autotransporte de pasajeros registrado en la provincia de Buenos Aires, en unidades (1955-1995)



Fuente: elaboración propia en base a datos extraídos de la Asociación de Fábricas de Automotores. <https://www.adefa.org.ar/es/estadisticas-anuarios>

La información relativa a la cantidad de líneas de jurisdicción provincial y comunal fuera del conurbano es realmente exigua y fragmentaria, lo cual impide la reconstrucción de una secuencia temporal susceptible de promover análisis comparativos entre los extremos del período bajo estudio. De hecho, por el momento sólo hemos hallado un único relevamiento, efectuado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). Según datos provistos por este organismo, en 1966, existían 175 líneas comunales registradas fuera del conurbano bonaerense, cifra que representaba el 30,4% del total del país (Cuadro 1). En 1968 el número ascendió a 197.¹¹ En cuanto a la jurisdicción provincial, los guarismos indican la inscripción de 86 líneas intercomunales en ese mismo territorio, lo cual significaba tan sólo el 9,8% del total del país (Cuadro 2).¹² Hacia 1968, la cantidad se elevó levemente a 91.¹³

¹¹ Instituto Nacional de Estadística y Censos (s/f). *Transporte automotor de pasajeros*, p. 12.

¹² Otra fuente, de 1960, señala la existencia de 118 empresas de jurisdicción provincial. Ministerio de Economía y Hacienda de la Provincia de Buenos Aires (s/f). *Memoria anual del Ministerio de Economía y Hacienda. Ejercicio 1960/61*.

¹³ Instituto Nacional de Estadística y Censos (s/f). *Transporte automotor de pasajeros*, p. 39.

Cuadro 1: Líneas comunales del servicio público regular de autotransporte de pasajeros, por jurisdicción (1966)

	Líneas	Coches		Personal ocupado	Kilómetros recorridos	Pasajeros transportados	Ingreso por venta de boletos (en miles de m\$u)
		En existencia	En servicio				
Total del país	574	7.841	6.891	17.293	560.470,60	1.870.696,80	17.212.843
19 partidos del Gran Buenos Aires	60	875	744	1.721	63.977,20	972.240,80	8.841.235,90
Resto de la provincia de Buenos Aires	175	1.146	968	2.195	66.634,40	196.988,80	1.821.821,40

Fuente: datos extraídos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (s/f). *Transporte automotor de pasajeros*, p. 7.

Cuadro 2: Líneas intercomunales del servicio público regular de autotransporte de pasajeros, por jurisdicción (1966)

	Líneas	Coches		Personal ocupado	Kilómetros recorridos	Pasajeros transportados	Ingreso por venta de boletos (en miles de m\$u)
		En existencia	En servicio				
Total del país	876	4.432	3.749	9.725	337.243,10	594.260	9.724.656
19 partidos del Gran Buenos Aires	36	1.172	1.052	2.484	94.276,30	294.739	2.744.547,80
Resto de la provincia de Buenos Aires	86	465	417	1.090	43.449,80	57.887	1.207.719

Fuente: datos extraídos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (s/f). *Transporte automotor de pasajeros*, p. 35.

Tales datos, si bien no admiten la identificación de trayectorias y expresan un sesgo territorial a favor de las ciudades intermedias, ofician como un retrato de situación que da cuenta de la magnitud y de algunas características de las líneas comunales del interior. En promedio, en 1966 éstas disponían de 5,5 vehículos en servicio, menos de la mitad que las emplazadas en el Gran Buenos Aires. Transportaban el 16,8% del total de pasajeros de la provincia, contaban con más del doble de personal y recibían un manifiesto menor ingreso por la venta de boletos, pese a que en términos de kilómetros recorridos superaban ligeramente a aquellas. Por su parte, las líneas intercomunales del interior, de jurisdicción provincial, poseían 4,8 unidades en servicio, menos de la sexta parte que las líneas metropolitanas. Desplazaban el 42% de los pasajeros de la provincia y obtenían menos de la mitad de dinero por la venta de boletos. Esta última tendencia también se trasluce en cuanto a los kilómetros recorridos y personal ocupado. Queda

pues en evidencia el peso significativo de las líneas intercomunales y, en especial, comunales dentro de la provincia de Buenos Aires, en el contexto de expansión del autotransporte de pasajeros. A continuación, se describirá la configuración institucional del servicio intercomunal a fin de reconstruir su derrotero y sus implicancias en el interior.

La Ley Orgánica del Transporte de Pasajeros y sus alcances

Desde el punto de vista normativo, en la provincia de Buenos Aires la actividad se encuadraba en lo dispuesto por el decreto-ley 16.378/57 –Ley Orgánica del Transporte de Pasajeros– y su decreto reglamentario 6.864/58.¹⁴ Ambas disposiciones conforman el marco legal del servicio que aún rige, con ajustes diversos, en la actualidad.¹⁵ En virtud de las mismas, el transporte colectivo de pasajeros constituía un servicio público provincial, cuya fiscalización y aplicación eran de exclusiva competencia de la Dirección General de Transporte,¹⁶ organismo dependiente del Ministerio de Hacienda, Economía y Previsión que en 1967 pasó a la égida del Ministerio de Obras Públicas.¹⁷ De acuerdo a los objetivos planteados por la legislación, el transporte en la provincia – en coordinación con las jurisdicciones nacional y comunal– obraría a favor de fines diversos: la vinculación interior, las actividades económicas, el turismo, el correo, la unidad, la defensa nacional y las comunicaciones rurales. No obstante, como se verá, poco se avanzó en este último aspecto.

La norma estipulaba que todo transporte público de pasajeros debía registrarse para obtener la habilitación correspondiente, la cual era otorgada previa comprobación del cumplimiento de una serie de requisitos (condiciones del parque móvil, depósito en garantía, idoneidad y registro del personal, pago de ingresos brutos, etc.). Así, probada su necesidad pública, el Estado adjudicaba temporariamente –por un plazo de cinco años prorrogable a diez, y de diez años a partir de 1968– la explotación del servicio a empresas privadas mediante una autorización directa o una licitación, ambas ajustadas a

¹⁴ Decreto-ley 16.378. Provincia de Buenos Aires (11 de septiembre, 1957). *Boletín Oficial*. Decreto 6.864. Provincia de Buenos Aires (9 de junio, 1958). *Boletín Oficial*. Dichas normativas tuvieron algunos antecedentes, tales como las leyes 4.375/36 y 5.808/55.

¹⁵ Por ejemplo, Ley 7.396. Provincia de Buenos Aires (10 de julio, 1968). *Boletín Oficial*.

¹⁶ La misma se había instituido en 1949 con base en la Dirección de Tránsito, la cual a su vez había reemplazado a la Dirección de Tráfico. Al poco tiempo, se le quitó el adjetivo “General”.

¹⁷ Decreto-ley 7.279. Provincia de Buenos Aires (30 de marzo, 1967). *Boletín Oficial*.

un detallado Pliego de Bases y Condiciones (sobre recorrido, frecuencia, tarifas, seguros, sistema contable, régimen laboral, características de los vehículos, etc.). De todas maneras, la reglamentación contemplaba la atenuación de obligaciones para asegurar la prestación en zonas poco pobladas o rutas rurales de tráfico incierto. También allí autorizaba el empleo de vehículos mixtos para la concurrencia de productores rurales hacia ferias y mercados acompañando su producción, el uso eventual de camiones en caso de urgente necesidad, y la asimilación transitoria de servicios al régimen privado. La habilitación, entonces, recayó en un pragmatismo que significaba tomar caso por caso y decidir en consecuencia. Esta flexibilidad, fundamentada en la desigualdad territorial, se entroncaba con un discurso que influía en las políticas públicas a favor del desarrollo regional.

Sobre este marco institucional, en la provincia, al igual que en el resto del país, el sistema de transporte público de pasajeros por automotor se encontraba íntegramente delegado a la gestión privada, aunque las tarifas, los recorridos, la frecuencia, los horarios y las características de los vehículos e instalaciones afectados estaban regulados y controlados por el Estado por su carácter de servicio público.¹⁸ Por ende, cualquier incumplimiento de las disposiciones propias de los convenios, así como las procedentes de las leyes de policía, tránsito, trabajo, seguridad y fiscalidad, oficiaban como causa de multas y rescisión del contrato. De todos modos, indicios emanados de la prensa local –que deberán corroborarse en futuras investigaciones– sugieren una distancia entre la reglamentación y la praxis, especialmente en los lugares alejados del área metropolitana. Allí, la fiscalización de la actividad resultaba ciertamente débil, en buena medida por la distancia geográfica respecto a la sede de la oficina de la autoridad jurisdiccional, la cual adolecía de recursos humanos y económicos para desplegar su deber.¹⁹ En consecuencia, en el contexto de un marco regulatorio en la práctica relativamente laxo era posible, entre otras cuestiones, modificar con facilidad los parámetros operativos del servicio o incluso implantarlo. Además, según evidencian los reiterados planteos gubernamentales, los relevamientos arrojaban datos alarmantes de

¹⁸ El servicio público es una herramienta de intervención estatal en la redistribución del ingreso y, por lo tanto, no sujeto al libre juego de oferta y demanda. En teoría, aun cuando la demanda sea ínfima, el Estado debe garantizar el acceso de todos los habitantes al transporte.

¹⁹ En 1965 funcionaban, además de la sede central, cuatro Direcciones Departamentales (Pergamino, Pehuajó, Mar del Plata y Bahía Blanca). Ministerio de Economía y Hacienda de la Provincia de Buenos Aires (1965). *Memoria anual. Ejercicio 1965*, p. 15.

informalidad. De allí que sucesivas iniciativas buscaron revertir las situaciones “de hecho”.²⁰

Fuera del conurbano, junto a unos pocos servicios regulares clasificados por la normativa como urbanos, a mediados del siglo XX circulaban mayormente los interurbanos o rurales. Formaban parte de los interurbanos aquellas líneas que intercomunicaban directamente centros poblados separados entre sí por zonas suburbanas y/o rurales de escasa densidad demográfica, y que a su vez poseían una limitada renovación de pasaje intermedio, extensas secciones tarifarias y horarios fijos espaciados. Por su parte, las líneas rurales unían, con pocos coches, zonas de baja densidad demográfica con una sola cabecera en pueblos, ciudades o estaciones, y transitaban por caminos en gran medida no pavimentados.

Ambos servicios gozaban de un régimen tarifario diferenciado, estipulado por el gobierno provincial. Regía una tarifa mínima –superior a la vigente en los servicios urbanos– que se incrementaba en virtud de los kilómetros recorridos.²¹ Asimismo, los índices variaban en función del tipo de camino empleado (pavimentado, de tierra, medanoso, ondulado o montañoso) y era lícito fijar un adicional en las prestaciones del interior provincial cuyo bajo coeficiente de utilización exigiera un plus tarifario. A pesar de estas compensaciones, los ingresos de estas empresas en concepto de boletos distaban mucho de aquellas que cubrían el abanico metropolitano. La disparidad en la rentabilidad, sumada a la inexistencia de subsidios estatales y a reducidos niveles de inversión, habría influido en la calidad de prestación.

En suma, haciendo uso de este régimen –caracterizado por la fuerte y desigual (en términos territoriales) presencia del Estado, una copiosa regulación y un margen de plasticidad–, el gobierno provincial acordó nuevos servicios de líneas y otorgó exenciones, según consta en las Memorias del Departamento de Transporte. Así, si bien el sistema de convenios favoreció a las empresas más poderosas, que consolidaron sus áreas de cobertura, sobre todo en el interior de la provincia el sector presentaba una gran atomización, al prevalecer los pequeños transportistas que operaban líneas secundarias prácticamente sin competencia y contaban con flexibilidad para adecuarse a las normas. Aún más, como estas empresas –varias de ellas servían esencialmente para la

²⁰ Por ejemplo, el decreto 8.064/63 reconoció “ad referéndum” de la Legislatura 22 líneas (5 de ellas del interior de la provincia) que circulaban como “toleradas”, sin control ni fiscalidad alguna. Ministerio de Economía y Hacienda de la Provincia de Buenos Aires (1963). *Memoria anual. Ejercicio 1963*, s/d.

²¹ Vale la pena aclarar que a lo largo del período bajo estudio el segmento comprendido dentro de la tarifa mínima (hasta 6 o 9 km) varió permanentemente, así como la diferencia de precios respecto a los servicios de las zonas aledañas a la Capital Federal.

reproducción social familiar, a veces ampliada— disponían de pocos incentivos para someterse a una serie de reglamentos que las compellían a estrictos compromisos (elevar estados contables, cumplir con requisitos técnicos vehiculares, etc.), la informalidad se erigió en una postal recurrente. De todas maneras, incluso en los casos de registro, las propuestas de alteración de la oferta (itinerarios, horarios, etc.) solían responder a la iniciativa individual de los operadores, antes que a las necesidades de la comunidad. Una queja del vecindario de Loma Verde sirve como ejemplo del cuadro de situación:

“Desde que sacaron el tren esta ciudad se vino a menos por falta de comunicación directa (...) Desde hace tiempo corre un colectivo hasta Brandsen dos veces por día, cuyo horario se ajusta a gusto del conductor (...) Sin embargo, hay quien todos los días debe pagar 200 pesos m/n hasta la ruta para ser llevado o traído por alguno de los colectivos que pasan por ella.”²²

Como se vislumbra, el papel del Estado prácticamente se circunscribía al otorgamiento del permiso y las deficiencias del transporte público encarecían los traslados.

En este contexto no sorprende el afán gubernamental por reforzar su rol de ordenador y contralor, así como potenciar la eficiencia del sistema. El foco de atención estaba colocado en el área metropolitana, tal como ilustra el discurso con el que el gobernador Oscar Alende inauguró las sesiones legislativas de 1960: “(...) la gravedad del problema [la pesadez administrativa y burocrática del transporte de pasajeros] es exclusivo del Gran Buenos Aires. En el interior de la provincia, si bien en ciertas zonas hay necesidad de transporte, la ley vigente es benigna y el problema no es tan agudo.”²³ No asombra entonces que, en un entramado rubricado por la oferta anárquica de servicios, desde finales de los años sesenta y durante la década siguiente, el gobierno provincial manifestara preocupación por la uniformidad y la coordinación interjurisdiccional y la efectiva incorporación de las empresas a un marco legal más eficaz. Prueba de ello es que, con una intención descentralizadora y regularizadora, en 1970 la Dirección de Transporte autorizó la celebración de convenios con las comunas para delegar en éstas —aunque no de manera absoluta— las tareas de fiscalización del servicio en las líneas intercomunales. Por lo visto, la actividad desplegada por el cuerpo provincial de inspectores de la repartición resultaba insuficiente y el registro,

²² Queja del vecindario de Loma Verde (31 de mayo, 1971). *La Palabra*, p. 1.

²³ Cámara de Senadores de la Provincia de Buenos Aires (2 de mayo, 1960). *Diario de Sesiones*, p. CXLVIII.

fragmentario.²⁴ En esta misma línea, la repartición modificó la estructura orgánica del Departamento de Inspección, dividiendo el territorio provincial en cinco zonas de influencia, a fin de descentralizar las tareas correspondientes.²⁵ Complementariamente, organizó la adjudicación de números para los permisos de jurisdicción provincial (del 200 al 300) y dispuso la homogeneización de algunas normas, en vistas de que cada comuna fijaba sus propios requerimientos (por ejemplo, alusivos a las tarifas de estadía de vehículos en las estaciones terminales), por lo que las tareas de coordinación distaban de ser un simple acuerdo y despertaban conflictos.²⁶

En suma, así como los sesenta consolidaron –de modo dispar– al colectivo como sistema público de movilidad dominante en el interior frente al retroceso ferroviario, el sector quedó librado al desempeño individual de cada una de las empresas y al territorio que le tocó explotar (por ejemplo, respecto a recorridos). En la enajenación de la iniciativa estatal a favor de la racionalidad privada gravitaron las limitadas habilidades de la Dirección de Transporte para la consecución de sus funciones de planificación, fiscalización, control y sanción. Este fenómeno, de la mano del crecimiento moderado de la demanda, habría facilitado la operación de pequeños transportistas que, relativamente al margen de la intervención estatal, con exigua recaudación y bajo volumen de pasajeros, posteriormente no pudieron afrontar el imperativo de inversión en un escenario de mayores exigencias.

Un escenario de mayores exigencias

Con la consolidación del conurbano, según Pérez y Bertranou (2017), la provincia desplegó una estrategia de tratamiento de sus problemas de autotransporte con una marcada segmentación entre la región metropolitana y el resto de la provincia. Así pues, en la primera, la demanda de movilidad incitó una creciente oferta que requirió de nuevas y mayores regulaciones y fiscalización, que no pudieron ser íntegramente adoptadas fuera de ella. Esta constatación también podría verse desde otro ángulo: la atención uniforme del asunto, homologando los problemas urbanos y rurales, y ocluyendo las realidades extracéntricas.

²⁴ Decreto 1.320. Provincia de Buenos Aires (6 de agosto, 1970). *Boletín Oficial*.

²⁵ Cámara Gremial del Transporte Automotor de la Provincia de Buenos Aires (junio, 1977). Modifican una dependencia de Transporte. *Motor y Camino*, N° 395, p. 9.

²⁶ Federación Argentina de Transportadores de Automotor de Pasajeros (FATAP) (marzo de 1970). *Gaceta del Transporte*, N° 59, p. 28.

Al ritmo de la difusión de pautas de disciplinamiento, avanzada la década de 1970 y más aún en la siguiente, las exigencias para con las empresas de autotransporte de jurisdicción provincial se tornaron más estrictas. Las directrices en el área apuntaban a doblegar las aspiraciones de autonomía y encauzar a las empresas dentro de un ámbito técnico-jurídico moderno, a fin de superar debilidades vinculadas con los reducidos niveles de inversión, la baja calidad de los servicios y los déficits financieros. Cabe destacar que las medidas no se enmarcaron en un plan estratégico que atendiera a las necesidades de los usuarios del interior. Un rol más escrupuloso en materia de calidad asumió la Dirección del Transporte cuando, siguiendo los pasos de su par nacional, en 1978, determinó que el parque móvil no debía superar la antigüedad de diez años. El 37,8% del mismo —conforme con las estimaciones oficiales— era obsoleto.²⁷ Pero, en función del incumplimiento de la disposición y de los reclamos de las entidades representativas del sector (básicamente, la Cámara Gremial del Transporte Automotor de la Provincia de Buenos Aires) ante las dificultades económicas para hacer frente a la renovación, la repartición flexibilizó la disposición anterior. En efecto, contempló —previa inspección técnica anual— casos especiales de unidades automotrices que, rebasando la antigüedad exigida, se hallaren en condiciones aptas para circular.²⁸

La vulnerabilidad de una fracción del sector para cumplimentar la normativa puede ser interpretada a la luz de varias aristas. Por un lado, da cuenta de la carencia de apoyo crediticio para la renovación del material rodante. Las escasas líneas de crédito ofrecidas por la banca privada, a tasas de interés prohibitivas para las pequeñas y medianas empresas, y la ausencia de respaldo crediticio accesible por parte del Estado, impedían en muchos casos el reemplazo de las viejas unidades. Ilustrativamente, “Créditos inalcanzables” titulaba *Motor y Camino* a un editorial.²⁹ A esta circunstancia se le anexaba la presión tributaria homogénea para los prestatarios del territorio provincial, puesto que todos los automotores soportaban directa e indirectamente los mismos gravámenes (a los automotores, a los combustibles, a lubricantes y cubiertas, a la transferencia de vehículos, etc.), independientemente de su real capacidad contributiva. Claramente, el tratamiento impositivo no recibía ningún tipo de

²⁷ De la Llave, Eriberto (junio, 1978). Los planes del gobierno de la provincia de Buenos Aires. *Todo transporte*, N° 2, p. 30. Decreto 2.456. Provincia de Buenos Aires (14 de diciembre, 1978). *Boletín Oficial*.

²⁸ Decreto 95. Provincia de Buenos Aires (29 de enero, 1980). *Boletín Oficial*.

²⁹ Cámara Gremial del Transporte Automotor de la Provincia de Buenos Aires (febrero, 1978). Editorial: Créditos inalcanzables. *Motor y Camino*, N° 402, p. 5.

desgravación —ni siquiera de los insumos— destinado a morigerar los costos de explotación de un servicio de carácter público, aún más en zonas débilmente pobladas.³⁰

Tampoco, según aducían fuentes empresariales, la medida fue acompañada de un régimen tarifario adecuado a cálculos técnicos. Si bien dicho régimen era actualizado periódicamente por la Dirección de Transporte —en coordinación con su par nacional—, provocaba no pocas divergencias y abundante disgusto en el sector privado. Las cámaras empresariales insistían en los serios desequilibrios suscitados por el crónico retraso tarifario y la permanente alza de costos de mantenimiento y reposición. Este cuadro que obstaculizaba la rentabilidad y desalentaba la inversión, aún más en espacios con baja densidad demográfica, gravitaba en desmedro de la renovación de las unidades más antiguas.³¹ En consecuencia, bajo las nuevas reglas imperantes entre 1978 y 1980, mientras las empresas más grandes lograron acogerse a los planes de financiación —a costa de un alto grado de endeudamiento—, a las más pequeñas les resultó prácticamente inadmisibles.³² Esta situación conllevó a la desaparición de líneas y la integración de las más frágiles económicamente a aquellas más fuertes. Pese a que el fenómeno no ha recibido un cómputo a nivel provincial, es palpable en los periódicos de alcance local.

De todos modos, a finales de los años setenta no se había logrado la modernización y la completa regularización del sector. De hecho, en una entrevista, el director de la Dirección de Transporte, Jorge Meza, reconoció: “Aún no puedo darle cifras de la totalidad del parque automotor de pasajeros de la provincia; es un dato estadístico sobre el que estamos trabajando, pero sí en cambio le puedo adelantar que en el orden intercomunal tenemos registradas 158 empresas que cuentan con 2.186 unidades, de las cuales hay que renovar 1.064”.³³ Se advierte entonces un contraste entre la ausencia o escasez de información oficial y el papel desempeñado por el colectivo en la movilidad cotidiana. Particularmente fuera del conurbano, la inexistencia de estadísticas impide efectuar diagnósticos certeros sobre su magnitud e importancia. Poco visibilizado por las autoridades, el sector no recibió de ellas iniciativas integrales encaminadas a superar sus limitaciones.

³⁰ Cámara Gremial del Transporte Automotor de la Provincia de Buenos Aires (enero-febrero, 1977). En busca de la preservación del sistema. *Motor y Camino*, N° 390-391, p. 5.

³¹ Cámara Gremial del Transporte Automotor de la Provincia de Buenos Aires (agosto, 1976). Editorial: una definición que se impone. *Motor y Camino*, N° 385, p. 3.

³² La erogación superaba los 250 millones de pesos por cada vehículo nuevo. Autotransporte de pasajeros. El parque en etapa de transición (mayo, 1979). *Prensa del Transporte*, N° 1, p. 11.

³³ De la Llave, Eriberto (junio, 1978). Los planes del gobierno de la provincia de Buenos Aires. *Todotransporte*, N° 2, p. 31.

Hacia finales de la década del ochenta, más del 50% de las empresas de autotransporte carecían de contratos de concesión vigente o directamente nunca los habían tenido. Frente a este panorama, la regularización jurídica se erigió en uno de los objetivos principales de la repartición –elevada a Dirección Provincial– que, entre otras acciones, comenzó a imponer penas más severas para los infractores.³⁴ Contó para ello con el aval de la Legislatura, que en 1986 aprobó la ley 10.456, que ampliaba el número de sanciones por infracciones al régimen de transporte de pasajeros y actualizaba permanentemente las multas para “evitar la prestación de servicios de carácter clandestino, con su secuela de irregularidades de todo orden”.³⁵ En sintonía con este propósito, fue sancionado un nuevo Pliego de Bases y Condiciones que endureció las imposiciones respecto a la oferta, la adjudicación y la contratación del servicio.³⁶ La calidad del material rodante, el respaldo económico-financiero de los oferentes y la acreditación de la legislación laboral, impositiva y previsional se erigieron en condiciones para acceder y permanecer en la actividad.

Como corolario, la reforma regulatoria de los años noventa, que autorizó los servicios de tráfico libre y marcó la retirada del Estado provincial, significó pues el toque de muerte para aquellas empresas que ya detentaban una débil posición. En efecto, la validación de servicios especializados para demandas diferenciadas (los denominados “puerta a puerta”), al investirse de mayores libertades y menores requerimientos (el depósito de garantía, por ejemplo), implicó una dura competencia para los servicios de línea.³⁷ Estos padecieron, junto a la rivalidad de los remises y las combis, la recesión económica y la creciente presión impositiva.³⁸ Como consecuencia de este proceso, y a la par de un fenómeno de incipiente concentración, se observa una reducción de la oferta, pues las trazas que dejaban de ser operadas por las empresas que abandonaban el mercado no fueron cubiertas por otras. Así, la red de transporte público perdió aún más conectividad en el interior de la provincia.

³⁴ Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires (1987). *MOSP. Período Constitucional 10/12/83-10/12/87*. La Plata, p. 341.

³⁵ Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires (23 de octubre, 1986). *Diario de Sesiones*, p. 2381.

³⁶ Decreto 2.810. Provincia de Buenos Aires (19 de mayo, 1987). *Boletín Oficial*.

³⁷ Decreto 3.3736. Provincia de Buenos Aires (30 de septiembre, 1996). *Boletín Oficial*.

³⁸ En 1989 el gobierno provincial, en el marco de una ley de emergencia, impuso una tasa al transporte de carga y de pasajeros “con sentido solidario”, la cual fue aprobada sin observaciones ni discusiones legislativas. Ley 10.766. Provincia de Buenos Aires (22 de junio, 1989). *Boletín Oficial*.

Conclusiones

Sin negar la preponderancia de las líneas urbanas del área metropolitana, así como las de larga distancia, este trabajo ha vislumbrado la realidad cotidiana del interior del país, en especial de la provincia de Buenos Aires. Allí el desarrollo histórico del autotransporte público de pasajeros de carácter interurbano y rural de jurisdicción provincial ha construido una configuración territorial que expresaba y reproducía desigualdades, asociadas al aislamiento y a la inaccesibilidad. La reconstrucción de los principales hitos de su derrotero, con peculiar interés en sus implicancias en las pequeñas localidades, nos ha permitido extraer algunas conclusiones preliminares –con un fuerte componente deductivo– respecto a las acciones u omisiones gubernamentales.

Uno de los hallazgos tiene que ver con los alcances de la Ley Orgánica del Transporte de Pasajeros, la cual preveía algunas –mínimas– excepciones y compensaciones (específicamente, un cuadro tarifario levemente superior) para los transportes que circulaban en zonas poco pobladas. Dentro de un escenario relativamente flexible en la práctica, no brindaba poderosos estímulos para que las empresas se sujetaran a las obligaciones contractuales (como desgravación impositiva, acceso a créditos y subsidios). Aún más, entre 1960 y 1990, etapa clave de la desintegración del sistema ferroviario y de significativas transformaciones socio-económicas en los territorios de base rural, la Dirección de Transporte no dio a conocer ningún documento que propusiera una política para el fomento de la prestación en éstos, tan sólo estructuró planes metropolitanos tendientes a la regularización del servicio y al aumento de líneas, recorridos y parques. Lo mismo ocurre con las estadísticas: todas refieren a líneas urbanas que operaban en el conurbano. Ni siquiera se han sucedido anuncios que respondieran a los requerimientos de inclusión social e integración de las pequeñas localidades. En contraste, la actuación gubernamental se circunscribía al reajuste tarifario, al dictado de normas técnicas y a la fiscalización, tras la búsqueda de un servicio más eficiente atendiendo a los mandatos de operatividad, comodidad y seguridad. Prevalecía así una tendencia más pragmática que planificada, afectada por la inestabilidad macroeconómica, la centralidad del conurbano y la endeble capacidad estatal.

En segundo lugar, fuera del conurbano, las fuentes dejan entrever una frágil facultad de institucionalización de los compromisos de prestación por parte de la Dirección de Transporte, sobresaliendo situaciones de hecho. Las capacidades del

organismo eran limitadas porque la combinación de insuficientes recursos y personal no permitía planificar la intervención ni realizar controles efectivos. Por ende, la informalidad alcanzaba niveles altisonantes, en un contexto de predominio de pequeñas empresas en el que no existía la concentración más típica de los grandes conglomerados urbanos y la entrada de nuevos operadores a la actividad no asumía carácter competitivo.

En tercer lugar, así como en la década de 1960 el avance de la pavimentación y el crecimiento moderado de la demanda habrían incrementado la oferta de servicios –aunque con menores frecuencia, regularidad y calidad–, desde finales de la siguiente el imperativo de modernización del sistema habría obrado en detrimento de la pervivencia de las pequeñas empresas, antes amparadas por las deficiencias de la regulación pública. Las mayores exigencias respecto al parque móvil, junto al afán por la reglamentación, el control, la fiscalización y la sanción de la actividad, habrían sido determinantes para la suerte de una fracción del sector que padecía baja rentabilidad, menor demanda y carencia de incentivos institucionales. Los estudios de caso podrán atestiguar de qué modo el disciplinamiento de la actividad, inclinado a operacionalizar criterios generales en cuanto a la calidad y la seguridad del servicio, supuso una dura prueba a las empresas que circulaban en el medio local rural, que, en una encrucijada, se vieron obligadas a reducir o, con mayor frecuencia, a interrumpir o vender el servicio a firmas más grandes. Asimismo, un riguroso análisis de los planteles y las lógicas de la Dirección de Transporte, y el nivel de autonomía de ésta respecto de la repartición nacional y su vínculo con los municipios, también explicará las preferencias y los alcances que ha asumido la intervención regulatoria del Estado subnacional, todo lo cual contribuye a precisar las particularidades que asumió el servicio en áreas no metropolitanas. Como complemento, será necesario ahondar en las singularidades de la movilidad cotidiana en estos espacios, lo cual ayudará a ponderar las lógicas de uso de los distintos medios de transporte.

Por último, vale la pena remarcar que allí la endeble (con pocos destinos y frecuencias) o ausente oferta de transporte público de uso colectivo no sólo ha producido la dependencia respecto al vehículo privado (motorizado o no motorizado), sino que éste se ha convertido en un elemento causal de exclusión de acceso a bienes y servicios. En definitiva, revertir la pesada herencia de aislamiento e inaccesibilidad de muchos pueblos insta a la revalorización del transporte público como creador de oportunidades y a la puesta en discusión del rol del Estado en la movilidad cotidiana. La

experiencia internacional indica que las áreas con bajas densidades y estructuras de poblamiento difusas requieren ser cubiertas con sistemas integrados, flexibles y colaborativos, que logren satisfacer las necesidades de los segmentos más pobres y menos móviles (Starkey et. al., 2002; Marco Dols y Soriano Martí, 2020). En la Argentina, las actuaciones en este ámbito se vuelven imprescindibles para la inclusión socio-territorial, teniendo en cuenta que las características propias del medio rural no se asimilan a las de las grandes urbes.

Referencias bibliográficas

Acuña, Carlos y Chudnovsky, Mariana (2013). Cómo entender a las instituciones y su relación con la política: lo bueno, lo malo y lo feo de las instituciones y los institucionalismos. En Acuña, Carlos (Comp.). *¿Cuánto importan las instituciones? Gobierno, estado y actores en la política argentina* (pp. 19-64). Buenos Aires: OSDE/Siglo XXI Editores.

Barbero, José y Bertranou, Julián (2015). Una asignatura pendiente: Estado, instituciones y política en el sistema de transporte. *Documentos de Trabajo. Serie Estudios de Transporte*, N° 1, pp. 1-65. Recuperado de https://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/publicaciones/documento_de_trabajo01%20chv.pdf. Consultado: 10/03/2024.

Bossio, Daniel et. al. (2016). Estudio del transporte público de pasajeros en ciudades de porte medio. *Rumbos Tecnológicos*, Vol. 8, pp. 33-44. Recuperado de <https://ria.utn.edu.ar/bitstream/handle/20.500.12272/5096/BOSSIO%20D%20et%20al.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Consultado: 15/03/2024

Damín, Nicolás y Aldao, Joaquín (Comps.) (2015). *Sociología, historia y memoria de los pueblos ferroviarios*. La Plata: Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires.

Diez Tetamanti, Juan Manuel (2012). *Acciones locales y políticas públicas en pequeñas localidades de la provincia de Buenos Aires*. (Tesis de Doctorado en Geografía inédita). Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca. Recuperada de <https://repositoriodigital.uns.edu.ar/handle/123456789/2277>. Consultado: 20/02/2024.

Diez Tetamanti, Juan Manuel (2013). Cambios en los sistemas de transporte asociados al problema de exclusión socio-territorial en pequeñas localidades. *Párrafos Geográficos*, Vol. 12, N° 1, pp. 1-39. Recuperado de <https://www.revistas.unp.edu.ar/index.php/parrafosgeograficos/article/view/263>. Consultado: 20/02/2024.

Gómez, Teresita y Tchordonkian, Silvia (2017). Avances en vialidad y en el transporte automotor entre la segunda guerra y la posguerra. *Documento de Trabajo del CESP*, N° 51, pp. 1-29. Recuperado de http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/econ/collection/docin/document/docin_cespa_051. Consultado: 21/04/2024.

Gutiérrez, Andrea (2003). La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros. *Cuadernos de Territorio*, N° 11, pp. 1-78. Recuperado de <http://repositorio.filo.uba.ar:8080/handle/filodigital/12483>. Consultado: 04/04/2024.

Gutiérrez, Andrea (2006). Política de transporte público en la ciudad de los '90. Reglamentación y concentración empresaria en el autotransporte metropolitano de Buenos Aires. *Transportes*, Vol. 14, N° 1. Recuperado de <http://dspace5.filo.uba.ar/handle/filodigital/839>. Consultado: 06/04/2024.

Gutiérrez, Andrea (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova*, Vol. 14, N° 331 (86). Recuperado de <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>. Consultado: 04/04/2024.

Hernández, Diego (2012). Activos y estructuras de oportunidades de movilidad: Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. *EURE (Santiago)*, Vol. 38, N° 115, pp. 117-135. Recuperado de <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/114>. Consultado: 04/03/2024.

Linares, Santiago y Velázquez, Guillermo (2012). La conformación histórica del sistema urbano. En Otero, Hernán (Dir.). *Historia de la provincia de Buenos Aires. Tomo 1: Población, ambiente y territorio* (pp. 365-399). Buenos Aires/Gonnet: Unipe/Edhasa.

Marco Dols, Pablo y Soriano Martí, Javier (2020). Transporte público y despoblación en el medio rural: el caso del interior castellonense. *Cuadernos de Geografía*, Vol. 105, pp. 29-50. Recuperado de <https://repositori.uji.es/xmlui/handle/10234/197703>. Consultado: 11/04/2024.

Miralles-Guasch, Carme y Cebollada, Àngel (2003). *Movilidad y transporte: opciones políticas para la ciudad*. Madrid: Fundación alternativas.

Müler, Alberto (2010). Una reforma sin desenlace. El caso del autotransporte interurbano de pasajeros. *Documento de Trabajo del CESP*, N° 17, pp. 1-25. Recuperado de http://repositori.uba.sisbi.uba.ar/gsd/cgi-bin/library.cgi?a=d&c=cespa&d=44_html. Consultado: 13/05/2024.

Müller, Alberto (1990). El autotransporte colectivo privado de Buenos Aires, 1960-1990. ¿Saldo favorable o contrario a la desregulación? *Desarrollo Económico*, Vol. 29, N° 116, pp. 553-578.

Oszlak, Oscar y O' Donnell, Guillermo (1995). Estado y políticas estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación. *Redes*, Vol. 2, N° 4, pp. 99-128. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/907/90711285004.pdf>. Consultado: 01/02/2024.

Pérez, Verónica y Sánchez, Jorge (2020). Estado-mercado en la configuración del autotransporte público colectivo de pasajeros en la Región Metropolitana de Buenos Aires (1928-2018). *Perspectivas de Políticas Públicas*, Vol. 9, N° 18, pp. 319-343. Recuperado de <https://revistas.unla.edu.ar/perspectivas/article/view/2937>. Consultado: 17/04/2024.

Pérez, Verónica y Bertranou, Julián (2023). *Políticas, mercados y empresas en el transporte metropolitano de Buenos Aires*. Buenos Aires: TeseoPress.

Pérez, Verónica (2021). A 90 años de la aparición del colectivo. Reflexiones sobre la participación del Estado en un servicio público esencial en la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Sociohistórica*, N° 47, pp. 1-20. Recuperado de

<https://www.sociohistorica.fahce.unlp.edu.ar/article/view/SHe119>.
17/06/2024.

Consultado:

Salomón, Alejandra (2020). Los caminos de acceso: una temprana inquietud profesional y local durante la primera mitad del siglo XX en la Argentina. *Población & Sociedad*, Vol. 27, N° 1, pp. 114-137. Recuperado de <http://dx.doi.org/10.19137/pys-2020-270105>. Consultado: 12/04/2024.

Salomón, Alejandra (2022). La descentralización vial en tiempos desarrollistas (Argentina, 1955-1966). *Historia Regional*, N° 47, pp. 1-18. Recuperado de <https://historiaregional.org/ojs/index.php/historiaregional/article/view/613>. Consultado: 12/06/2024.

Sánchez, Jorge (2009). *Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Argentina*. Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial-C3T, Universidad Tecnológica Nacional. Consultado: 01/04/2024.

Starkey, Paul *et al.* (2002). *Mejora de la movilidad rural: Opciones para el desarrollo del transporte motorizado y no motorizado en las áreas rurales*. Banco Mundial. Recuperado de <https://documentos.bancomundial.org/es/publication/documents-reports/documentdetail/767111468765310048/mejora-de-la-movilidad-rural-opciones-para-el-desarrollo-del-transporte-motorizado-y-no-motorizado-en-las-areas-rurales>. Consultado: 08/05/2024.



Alejandra Laura Salomón es Profesora en Historia por la Universidad de Buenos Aires (UBA), Magíster en Historia por la Universidad Torcuato Di Tella (UTDT) y Doctora en Ciencias Sociales y Humanas por la Universidad Nacional de Quilmes (UNQ). Investigadora independiente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) en el Centro de Estudios de la Argentina Rural (CEAR) de la UNQ. Profesora de grado y posgrado de la UNQ. Investigadora y co-directora del Programa Prioritario I+D-PUNQ: La Argentina desigual. Ambiente, producción y calidad de vida en el ámbito rural (1960-2019). Investiga el vínculo entre políticas públicas, movilidad (infraestructuras y prácticas) y condiciones de vida en los espacios rurales de provincia de Buenos Aires durante el siglo XX.