



## » ARTÍCULO

### Infraestructura vial y paisaje en la pampa argentina, 1930-1990

### Road Infrastructure and Landscape in the Argentine Pampas, 1930-1990

Alejandra Laura Salomón<sup>1</sup> 

#### Adscripciones

<sup>1</sup> Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas / Centro de Estudios de la Argentina Rural, Universidad Nacional de Quilmes, Argentina

#### Correspondencia

Alejandra Laura Salomón  
[alejandra.laorasalomon@gmail.com](mailto:alejandra.laorasalomon@gmail.com)

**FECHA DE RECEPCIÓN:** 17 de septiembre de 2025

**FECHA DE ACEPTACIÓN:** 20 de febrero de 2026

**EDITORA ENCARGADA:** Dra. Adi Lazos

© 2026, Alejandra Laura Salomón

Salomón, Alejandra Laura (2026). Infraestructura vial y paisaje en la pampa argentina, 1930-1990. *Sociedad y Ambiente*, 29, 1-14. <https://doi.org/10.31840/sya.v2026i29.3153>

Esta es una publicación de acceso abierto bajo la licencia **Creative Commons** Atribución/Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional



 [El Colegio de la Frontera Sur](#)

 [Revista Sociedad y Ambiente](#)



ECOSUR

## Resumen

En virtud de la relevancia del desarrollo sostenible, el artículo propone la perspectiva del paisaje para el abordaje de los caminos, puesto que el diseño, la construcción y la gestión expresan percepciones y formas de intervención o manejo de la naturaleza. Con base en la recopilación y al análisis documental (informes técnicos, actas de congresos viales, publicaciones periódicas, memorias gubernamentales) examina las representaciones de la infraestructura vial dentro de la valoración y preferencias paisajísticas del ámbito rural argentino expresadas por funcionarios y expertos entre las décadas de 1930 —cuando la problemática vial ganó centralidad en la agenda pública— y 1990 —momento en el que el avance normativo derivó en la primera respuesta del sector a la preservación del ambiente—. En sus proyectos, interesa indagar el valor atribuido a la naturaleza y los criterios paisajísticos priorizados para el ordenamiento territorial. Se mostrará que, aun cuando se defendía el paisajismo vial, básicamente en términos de forestación, prevalecía una concepción instrumental. La región pampeana se convirtió en un espacio privilegiado para el tratamiento de la cuestión, porque sus atributos físicos despertaban en el plano simbólico un abanico de imágenes asociadas al vacío, la monotonía plana y las amenazas naturales.

**Palabras clave:** Argentina; caminos; forestación; paisaje rural.

## Abstract

Given the importance of sustainable development, this article proposes a landscape perspective for addressing road infrastructure, since road design, construction, and management reflect perceptions and approaches to nature. Based on the compilation and analysis of documents (technical reports, proceedings of road congresses, periodicals, and government reports), it examines the representations of road infrastructure within the landscape values and preferences of rural Argentina, as expressed by officials and experts between the 1930s —when road issues gained prominence on the public agenda—and 1990s —when regulatory advancements led to the sector's first response to environmental preservation—. The article focuses on exploring the value attributed to nature and the landscape criteria prioritized for land-use planning in these projects. It will be shown that, even when roadside landscaping was advocated, primarily in terms of reforestation, an instrumental conception prevailed. The Pampas region became a privileged space for addressing the issue because its physical attributes aroused, on a symbolic level, a range of images associated with emptiness, flat monotony, and natural threats.

**Keywords:** Argentina; forestry; roads; rural landscape.

## Introducción

Bajo el influjo de los organismos internacionales en América Latina, el ambiente asumió el estatus de problema público dentro de la agenda vial a fines del siglo XX y desde entonces ha generado en torno suyo una creciente conciencia social hasta convertirse en un tema obligado, aunque aún no prioritario, del debate contemporáneo. Ya desde decenios antes la disquisición sobre la integración armoniosa de los caminos al medio circundante fue objeto de una dedicación especial, si bien minoritaria. En la Argentina, ¿cómo influyó la representación del medio en la política caminera?, ¿esta se vio permeada por un enfoque aliado a los procesos biofísicos? A partir de estas interrogantes, aquí se propone la perspectiva del paisaje para el abordaje de los caminos, puesto que el diseño, la construcción y la gestión expresan percepciones y formas de intervención o manejo de la naturaleza.

Al colocar la lente en las iniciativas y memorias estatales, la historia vial puede aparecer deshumanizada, estática y atemporal, pero en contraste enseña un pilar fundamental: todo camino, en tanto construcción social, entabla una relación dialéctica y dinámica con los ecosistemas. Desde el momento en que estos son afectados por el trazado (espontáneo o planificado), la conservación, la mejora o bien la pavimentación de caminos, se hace necesario incorporar tal dimensión al análisis institucional. A partir de este enfoque, la pregunta clásica por la extensión, la morfología y la función de la red deja de ser central, y con ella la ponderación de éxito o fracaso de las políticas implementadas. Interesa, en cambio, saber qué lugar le asignaban al paisaje expertos y funcionarios públicos dedicados a la materia. ¿Reconocían las alteraciones a la biodiversidad o la modelación de paisajes que presuponía cada obra, o cómo ésta o su gestión era conmovida por la variabilidad ambiental? Con miras a leer el pasado para enfrentar el reto de construir una ética ecológica, aquí nos adentramos en la reconstrucción histórica del sentido y el alcance

de las valoraciones paisajísticas atribuidas a la infraestructura vial.

En las últimas décadas se ha expandido la historiografía de la vialidad argentina, siguiendo dos grandes directrices. Una línea de evidente desarrollo en la literatura ha sido el papel de los agentes públicos y privados en la política vial nacional, tanto de las disciplinas técnicas, las profesiones y las asociaciones civiles (Ballent, 2008; Piglia, 2014; Gruschetsky, 2019), como de los empresarios (Castellani, 2007; Iramain, 2020). Bajo una lógica estatista han sido registradas coyunturas diferentes en el derrotero de la repartición nacional (Dirección Nacional de Vialidad, 2023), en tanto que las formas de organización y acción de las agencias viales provinciales y municipales, particularmente respecto al ámbito rural, han despertado una incipiente y aún insuficiente atención (Salomón, 2018; Raffa y Luis, 2020).

La segunda directriz reconstruye, a partir de la combinación con perspectivas geográficas y antropológicas, las dinámicas productivas y socio-territoriales implicadas con las obras (Diez Tetamanti, 2013; Chávez y Sourrouille, 2023). Escasos y anclados en el presente, son los estudios de estas últimas como factores o víctimas de cambios ambientales, aún más en el medio rural (Cristeche, 2009; Zorzoli, 2012). Asimismo, se ha incurrido en el reciente marco institucional y normativo ambiental vinculado a la infraestructura vial (Daniele *et al.*, 2012; Salomón, 2025) y se ha dado cuenta de las dimensiones estéticas que esta involucró y que tendieron a la formación de un paisaje urbano (Gruschetsky, 2011). La apuesta consiste entonces en entender el devenir histórico de la política vial fuera de las grandes urbes, colocando el foco en su relación con el paisaje.

En virtud de la relevancia asumida por el desarrollo sostenible en la agenda global, el trabajo propone una mirada que revaloriza al paisaje como reflejo de la realidad ambiental y compendio del proceso antrópico de cada lugar. Plantea un abordaje que se inicia en la década de 1930, cuando la cuestión vial ganó centralidad en la agenda pública, y concluye en 1990, momento en el

que el avance en materia normativa ambiental derivó en la primera respuesta del sector a las problemáticas relacionadas con la preservación del ambiente.<sup>1</sup> Este recorte temporal permite una exploración de larga duración, a fin de rastrear los antecedentes de la introducción del enfoque ambiental y desentrañar sus variaciones conceptuales dentro de los principales ámbitos de circulación de ideas viales del país. El propósito es entonces recuperar los conceptos, los valores y las imágenes que la vialidad movilizó con respecto al paisaje de la región pampeana en particular.<sup>2</sup> En función de su pertinencia operativa en los estudios ambientales, se trata aquí la infraestructura vial desde la perspectiva del paisaje, enfocándola en su dimensión física como objeto de valoración de funcionarios y expertos.

La noción de paisaje será sustancial en la indagación, la cual indica un ensamble entre objetos naturales y artificiales, representada fragmentariamente, pero comprendida como testimonio significativo de una totalidad que la excede (Silvestri, 2003). Vinculada a una experiencia perceptiva, corresponde a la fisonomía de una porción del territorio que ha experimentado transformaciones introducidas por las dinámicas y relaciones humanas. En este sentido, Bertrand plantea la analogía del iceberg: “a partir de lo visible del paisaje se explora lo más invisible y profundo del territorio y de su larga historia social y natural” (Bertrand, 2008, p. 20). Por eso resulta imperativo pensar la complejidad territorial, atravesada por flujos, consensos y disputas. Si el paisaje se entiende como una unidad espaciotemporal en la que convergen los elementos de la naturaleza y la cultura en función de diversos contextos y sujetos sociales, podemos encontrar miradas e intervenciones que acuerdan o confrontan (Urquijo Torres y Barrera Bassols, 2009).

Las representaciones sociales entrañan una matriz de análisis enriquecedora para el conocimiento del pensamiento social, pues el abordaje de las ideas ela-

boradas por los actores sociales permite reconocer los límites y las posibilidades de sus prácticas (Van Dijk, 2000; Jodelet, 2008). Con este aporte conceptual y con base en la recopilación y al análisis documental (informes técnicos, actas de congresos viales, publicaciones periódicas, memorias gubernamentales) examinaremos de modo exploratorio las representaciones de la infraestructura vial dentro de la valoración y preferencias paisajísticas del ámbito rural expresadas por funcionarios y expertos viales. En sus proyectos, interesa indagar el valor atribuido a la naturaleza y los criterios paisajísticos priorizados para el ordenamiento territorial. Aunque las fuentes presentan un claro sesgo institucional que refuerza el consenso y desdibuja la divergencia, posibilitan un acercamiento a las ideas dominantes a partir de las cuales se generaban mecanismos de intervención. Al respecto, se asume aquí el papel que desempeñan las instituciones y sus planes en la jerarquización de problemas y el establecimiento de marcos de interpretación, por lo que ha sido necesario recabar información en los principales ámbitos de circulación de ideas sobre vialidad para encontrar en ellos referencias al tema de interés.

Con esta aproximación hermenéutica, anclada en la dimensión simbólica, mostraremos que el territorio oficiaba como un telón de fondo de las obras camineras. Los proyectos presentaban una orientación primordialmente antropocéntrica, dado que las necesidades humanas constituían el lente exclusivo a través del cual se descifraban sus componentes. De este modo, aun cuando se defendía el paisajismo vial, básicamente en términos de forestación, prevalecía un valor instrumental. Para validar tal hipótesis, se ha estructurado el trabajo en tres apartados. En primer lugar, interrogamos el vínculo del camino, en tanto objeto “artificial”, con su entorno “natural” desde el punto de vista de técnicos y profesionales. En segundo lugar, examinamos la

<sup>1</sup> En 1992 se creó la Unidad Ambiental dentro de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) y al año siguiente se publicó y puso en vigencia el Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales (MEGA, Resolución N° 1656/93), versión actualizada en 2007 (MEGA II, Resolución N° 1604/2007). Desde entonces, las obras viales deben contar con una evaluación de impacto ambiental tendiente a identificar y valorar sus efectos sobre el paisaje.

<sup>2</sup> Situada en el centro del país (abarca las provincias de Buenos Aires, La Pampa, Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba), se caracteriza en general por su amplia planicie, el clima templado, los extremos hídricos (sequías e inundaciones) y la aptitud de sus tierras para la actividad agropecuaria. Aunque en su interior es ambientalmente diversa, se la aborda aquí como un espacio construido simbólicamente en los discursos técnicos viales para identificar regularidades en las representaciones del paisaje rural por parte de funcionarios y expertos de la época.

invención del *paisaje vial* a través del ensamble entre ambos y a continuación recuperamos la significación de la plantación —en especial forestal—, como uno de sus elementos clave dentro de la composición paisajística. El artículo concluye con reflexiones preliminares y la proyección de futuras vías de indagación.

## Expansión vial: una modernidad inocua

Devenida en símbolo de la modernidad, la red caminera argentina se rigió esencialmente desde los inicios de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) —en 1932— y hasta finales del siglo XX por los dictados de la ingeniería y la economía, con la finalidad de impulsar el traslado de la producción agropecuaria y la integración y, posteriormente, también el turismo. Su desarrollo obedeció fundamentalmente a criterios de eficiencia en el transporte, tendientes a la mejora de la capacidad, velocidad y seguridad de sus componentes. De allí que prevalecieran los cálculos constructivos, de costos y beneficios económicos en el devenir vial. Estas acciones descansaban sobre el extendido consenso de que las obras representaban el progreso, desconociendo que la conversión artificiosa del terreno atentaba contra los ecosistemas de los que formaban parte. La tesis de evitar dentro de lo posible toda intervención perjudicial al ambiente no brillaba por su ausencia, aunque asomaba lateral y tímidamente. Dentro de esta última lectura simbólica, a los caminos se los leía como “heridas abiertas” que habían de “sanar más fácilmente con plantas elegidas en concordancia con las condiciones ambientales” según una publicación de la revista *Vialidad* (Obra vial y paisaje, 1963).

Más allá de estas voces aisladas que, dentro de la institucionalidad estatal, adscribían a la acción humana una huella de destrucción, el recorrido documental revela cómo el ambiente era juzgado y representado en la planificación vial: el mismo no poseía una virtud intrínseca, sino funcional. Hasta finales del siglo XX, se

lo concebía como un mero escenario de la expansión caminera. Las representaciones se alejaban de cualquier interpretación sistémica y denotaban una visión de dominio inocuo sobre aquel. De hecho, el trazado y la propia construcción presuponían adaptarse al medio y sortear sus obstáculos naturales, cuyo éxito se sustentaba en la hegemonía científica y técnica, traducida al interior de los proyectos en gráficos, fórmulas y cuadros estandarizados.

La autoridad del saber referido a la morfología de los suelos ilustra perfectamente esa ambición de amoldar la naturaleza (Dirección Nacional de Vialidad, 1958b). Asimismo, un conjunto de instrumentos de trabajo añadidos a ésta (mezclas para la estabilización de calzadas, por ejemplo) o los canales de irrigación o drenaje, formaban sistemas de ingeniería en constante evolución y se los exhibía con orgullo en congresos y publicaciones de la especialidad (las revistas *Caminos*, *Carreteras*, *Noticias camineras*, *Vialidad*, entre otras) —foros principales de actualización e intercambio de información sobre la realidad vial del país—. En el mismo sentido, al problema de mantenimiento de los caminos de tierra se lo bosquejaba estrictamente en términos de disponibilidad o no de recursos, sin discutir en absoluto los efectos colaterales del sistema —cimentado en el uso de rastra y máquinas niveladoras y la limpieza de malezas de las banquetas— o la influencia de los manejos productivos al interior de las explotaciones agropecuarias, es decir, “tranqueras adentro” (Dirección Nacional de Vialidad, 1958a).

La capacidad arrasadora del binomio camino/pavimento y progreso, y la visión reduccionista de la política vial a los avances tecnológicos resultaban imbatibles.<sup>3</sup> Como prueba de ello, la mecanización y las bondades del hormigón eran permanentemente exaltadas en la prensa a través de notas, editoriales y de la publicidad. Por ejemplo, el Instituto del Cemento Portland Argentino (1961) pregonaba “¡El progreso se desliza sobre caminos más lisos!” en una publicidad de *Noticias Camineras*. Puede decirse que regularidad y racionalidad

<sup>3</sup> La mayoría de la red de la región era de calzada natural o mejorada. Por ejemplo, de los 118 500 km de caminos existentes en la provincia de Buenos Aires (nacionales, provinciales y municipales), solo el 4 % contaba con pavimento. Si bien la pavimentación se aceleró a mediados del siglo XX, sus alcances fueron limitados en la red municipal (Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, s.f.).

dad, características propias de la lógica moderna, inspiraban el despliegue técnico y el cálculo presupuestario. Ambos valores manifestaban un pensamiento dualista que se distingue por la separación entre naturaleza y sociedad. No casualmente, los ingenieros civiles, dotados de saber experto y revestidos de profesionalismo, asumían un papel destacado en la gestión vial, aunque no exento de tensiones con la rama política. De hecho, las publicaciones técnicas solían enaltecer sus trayectorias fecundas, rigurosas y disciplinadas, como ocurrió con Enrique Humet (Homenaje al ingeniero Enrique Humet, 1978). Sin embargo, como sostiene Ballent (2005), los significados de la vialidad trascendían ampliamente el hecho técnico y sus representaciones estadísticas, puesto que las imágenes vinculadas a epopeyas colectivas, subrayadas en un sentido análogo por un aura religiosa, se reiteraban en los discursos oficiales.

Tras los anhelos hegemónicos otras miradas operaron en la construcción de significados. Al respecto, vale la pena recuperar la presencia, aunque marginal, de criterios paisajísticos dentro de los proyectos, guiados por el interés de integrar armónicamente los caminos a su entorno y posibilitar la contemplación panorámica y el descanso visual. Dichos planteamientos, identificados con continuidad a lo largo de todo el periodo estudiado, apreciaban lo que denominaban el “embellecimiento” de los caminos (Proceso de Reorganización Nacional, s.f.), en virtud del cual estos no debían comportar solo un elemento utilitario sino, a la vez, un factor de belleza (García, 1946). Se trataba en estos casos de afirmar básica pero no únicamente la política turística, que adquirió protagonismo a mediados del siglo XX al calor de la conquista de derechos sociales y del mayor intervencionismo estatal (Pastoriza, 2011). Dentro de este universo puede vislumbrarse el valor concedido al entorno natural: el camino promovía el recorrido por el territorio y, por ende, la aproximación directa a la naturaleza. En tanto objeto artificial, fruto del avance de la modernidad, poseía crucial importancia en la aprehensión de las formas naturales.

Esta posibilidad del reconocimiento de los paisajes, ofrecida por la libertad que proporcionaba el automóvil, iba de la mano del fomento de lugares turísticos por parte de una trama de instituciones estatales y privadas.

Por ejemplo, las revistas del Automóvil Club Argentino y del Touring Club Argentino reflejaban ese interés en notas que ensalzaban las bellezas naturales y la factibilidad de conocerlas en automóvil, al igual que en la publicación de mapas y guías turísticas (Piglia, 2014). En estas representaciones, el paisaje natural, al atraer la sensibilidad estética de los ocupantes de los vehículos, aparecía como encuadre de la obra caminera. Por eso, la naturaleza merecía deferencia en la proyección vial, aunque esto ocurrió más desde el plano de la abstracción que de las realizaciones.

La protección de sus elementos (como ríos, valles y flora), susceptibles de convertirse en postales dentro de una proyección panorámica, se encaminaba a la simple salvaguarda escenográfica. Esta mirada sesgada, que minimizaba la dinámica y el cambio provocado por la alteración antrópica en materia vial, confería al paisaje un carácter singular. Su atracción cautivadora reposaba en una aproximación estética, subsidiaria de una referencia al concepto de naturaleza. En cualquier caso, aun cuando se inscribía al camino en la percepción paisajística, era estimado a menudo inocuo, sin atribuirle una vinculación intrínseca con el medio natural.

## La invención del paisaje vial

El camino no solo oficiaba como un lugar de observación del paisaje natural al que aquel accedía, también albergaba un enorme potencial para la creación de un paisaje *ex novo*: el paisaje vial. Marginalmente integrado al lenguaje experto de la época, comprendía el camino en sí y sus franjas laterales, provistas —dentro de unos límites un tanto difusos— de riquezas naturales. El área verde de los caminos, también llamada parque vial, condensaba en su figura las ideas de progreso y modernidad que algunos expertos pretendían plasmar en el espacio rural atravesado por la obra, en el sentido de articular utilidad y belleza. Como esas superficies circundantes solían ser subestimadas o ignoradas dentro de los proyectos, hubo voces que se alzaron para reclamar su atención (Micheletti, 1977).

La región pampeana se erigía como un espacio privilegiado del tratamiento paisajístico de los caminos. La

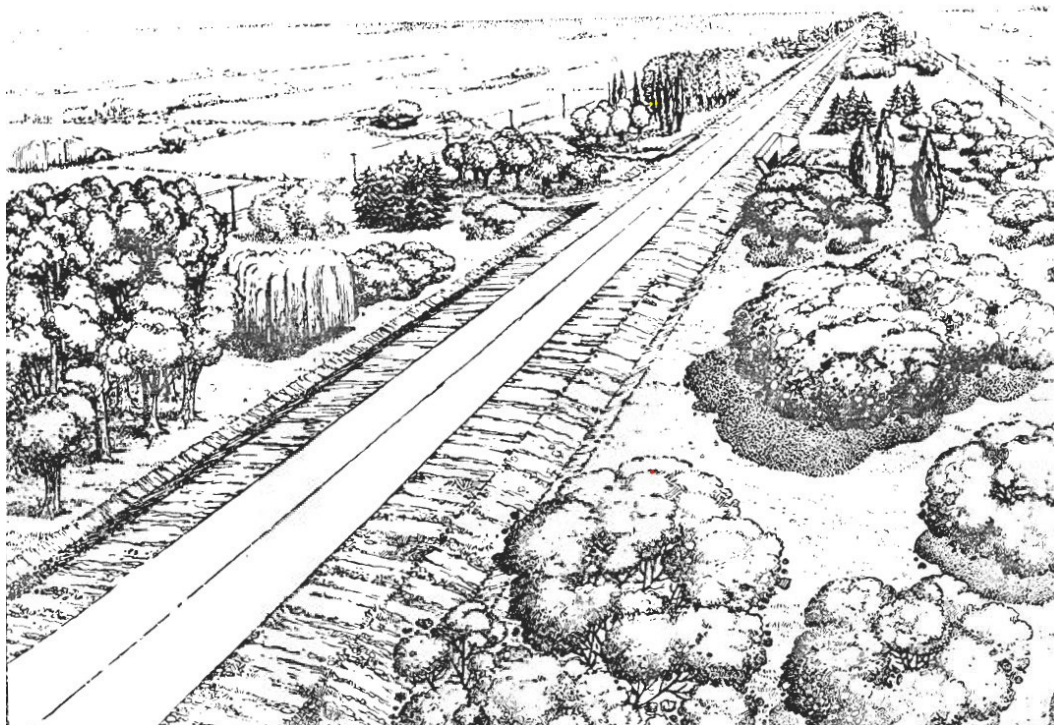
inconmensurabilidad de sus llanuras y el destino agropecuario de sus tierras contornaba un horizonte único, jalonado por escasas vegetación y sierras, bordes costeros y ríos. Sus atributos biofísicos principales despertaban en el plano simbólico un abanico de imágenes complementarias asociadas al vacío, al terreno inasible despojado de follaje, la monotonía y las periódicas amenazas ocasionadas por las sequías, la erosión y las inundaciones. Por debajo de un territorio en apariencia próspero construido a partir de los ideales del progreso, simbolizado por la prodigalidad emanada de la tierra, se agitaban sobre el tránsito la uniformidad, el tedio y los extremos hídricos.

Con base en esta visión, fruto del vínculo entre las planicies dominantes y sus usos, profesionales de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) propiciaron la creación paisajística centrada en la forestación. La riqueza encerrada en dicho paisaje estribaba en su capacidad de integrar en parámetros de diseño aspectos vin-

culados tanto a la dimensión física de la infraestructura vial emplazada básicamente en praderas llanas, como a la subjetividad de quienes la planeaban. Como prueba de ello, en las fuentes consultadas un caudal de imágenes evoca fragmentos del territorio surcados por caminos y rodeados por elementos naturales cuidadosamente dispuestos (Figura 1). Parecía que cuanto más invariable fuera el espacio a primera vista, mayores posibilidades había de transformarlo.

En tanto espacio modelado, el paisaje vial constituía el resultado de una intervención intencional para la promoción de características estéticas armonizadas con la función técnica. En su papel de profesor titular de la materia “Vías de Comunicación” (1940-1952) dentro de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires, el reconocido ingeniero Pascual Palazzo enseñaba: “el acondicionamiento paisajista de las obras viales se propone la creación de un espectáculo, la protección de paisajes existentes y la defensa de las obras contra los

**Figura 1.** Vista de un proyecto de plantación que acompaña a un plan de obra vial



Fuente: Cygan (1961, p. 32).

agentes naturales. Tiene una doble finalidad: estética y práctica” (Palazzo, 1957, p. 85). Así, en consonancia con la idea de planificación especial, asomó el paisajismo vial o técnica paisajística. Se trataba de una disciplina que combinaba el arte y la técnica a fin de crear entornos escenográficos en la obra caminera. Para quienes pregonaban este aspecto,

...un camino desprovisto de espacios verdes y de aquellas obras capaces de configurar un paisaje agradable se convierte, de hecho, en una obra muerta (...) Entendemos que un anhelo general clama por la concepción de bellos caminos.

Encarar bajo este aspecto estético el proyecto vial aunando los elementos capaces de amoldar la naturaleza al propio gusto del hombre se convertirá en algo sencillo y obligado cuando se comprenda en qué grado deben complementarse la belleza y el camino (...) Vemos en el paisajismo una solución amplia a variados problemas de orden técnico (Cygan, 1961, p. 27).

Eran los ingenieros agrónomos, ingenieros forestales o arquitectos-paisajistas los encargados del embellecimiento de los caminos. Para ellos, la técnica vial, auxiliada por el paisajismo, debía patrocinar la belleza en el medio rural, fomentando el bienestar y la proximidad de la población a la naturaleza mediante la relajación y la tranquilidad que suministraban las vistas con valor estético. Lo expresó claramente el ingeniero agrónomo e integrante de la Administración General de Vialidad Nacional, Luis Ciliberto:

Al fomentar las plantaciones a la vera del camino se contribuye también a cultivar el espíritu, pues no solo se hace arte pintando, haciendo música o poesía, sino también logrando un parque, jardín o paisaje, porque también en estos casos se reciben sensaciones de belleza, armonía o frescura (Ciliberto, 1955, p. 32).

De acuerdo con este tipo de interpretaciones, las áreas situadas entre cunetas y alambrados no solo fijaban un límite, también designaban un espacio sensible

en la cultura del paisaje. Es decir, paralelas al trazado vial y como escenarios funcionales a la experiencia moderna, componían un elemento objeto de diseño cuya impronta centralmente estética las convertía en una especie de barniz que realzaba la idea de progreso. En virtud de esta postura, dicha franja coadyuvaba a la armonización con el entorno. Identificado con el orden, la geometría y la variedad controlada, el paisajismo vial poseía el valor de aunar el progreso material a la vegetación. Esta integración entre lo construido y lo biofísico suministraba además mayor seguridad en el tránsito, al reducir accidentes y prolongar la vida útil de las obras viales. La citada disciplina se cifraba entonces en una solución amplia y creativa a las contrariedades de orden técnico.

En suma, el camino en llanura, en tanto vía de tránsito inevitable para llegar al lugar deseado o simple sitio de paso, sirvió de andamiaje para la creación de un paisaje asociado a la vida moderna. Así, sobre un espacio en apariencia uniforme, carente de matices y variaciones, la previsión de obras de arbolado en los costados de los caminos ofrecía la posibilidad de engalanar el entorno, además de mejorar la seguridad y la técnica vial. Como se comprobará a continuación, aun cuando el paisajismo vial incorporó la defensa de los elementos naturales, en función de concepciones estético-funcionales, no trascendió la percepción antropocéntrica cortoplacista.

## La plantación en la composición paisajística

Es sabido que las formas del paisaje responden al clima, al relieve, al suelo, a la vegetación y a los cursos de agua, entre otros. Si bien existían en la etapa bajo estudio varios recursos de composición paisajística (creación de vistas mediante la disposición de playas de estacionamiento, recubrimiento de cunetas y banquetas con suelo vegetal, construcción de puentes, redondeo de taludes, reemplazo de zanjas por desagües, remoción de troncos o material muerto, relleno de pozos, entre otros), las plantas y en particular los árboles ocupaban un lugar nodal (Ruiz Moreno, 1937), tal como se aprecia en la

Figura 2. En los congresos y jornadas de la especialidad los expertos solían recomendar a los poderes públicos una intensa acción a favor del arbolado de los caminos en colaboración con la iniciativa privada (Touring Club Argentino, 1929). La instalación de viveros en las comunas, la incorporación de personal paisajista a la DNV, la ampliación de las zonas camineras sujetas a expropiación y un conjunto de recomendaciones respecto a la selección, al cuidado y la vigilancia de las especies cristalizaban la promoción de la gestión forestal.

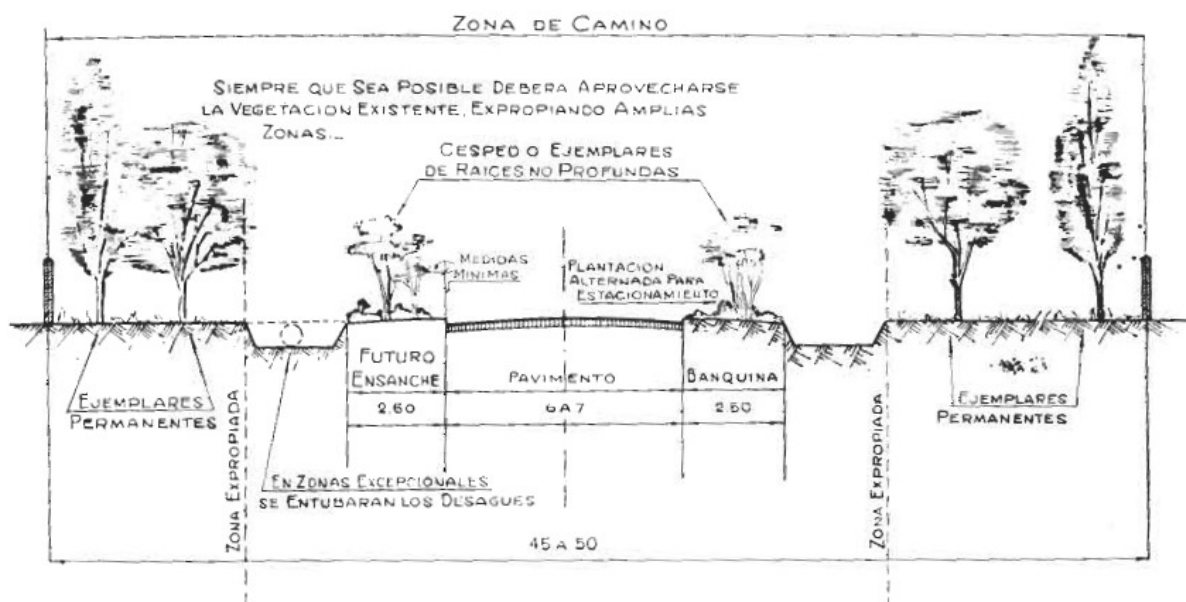
Las plantaciones, al favorecer la integración entre la obra vial y el ambiente, motivaban la admiración en concursos en el extranjero. Los variados diseños aparecidos en las revistas e informes técnicos viales testimonian su importancia; por ejemplo, en una publicación de la revista *Carreteras* (La estética vial en los Estados Unidos, 1967), o en la Dirección Nacional de Vialidad (ca. 1937). Estados Unidos fungía como referente en términos de criterios paisajísticos. Allí, desde la década de 1930, se invertían cuantiosas sumas de dinero en la construcción de *parkways*, término con el cual eran conocidas aquellas carreteras escénicas que componían

el sistema de parques nacionales. Habiendo aunado el principio de belleza en el diseño, a menudo estas incluían paradas donde los visitantes podían disfrutar de visitas panorámicas.

En el modelo ideal que subyacía en los planteamientos técnicos locales respecto al criterio paisajista en el trazado caminero, la forestación reportaba múltiples beneficios. Esto se apreciaba especialmente en la provincia de Buenos Aires que, siendo una de las más ricas en cuanto a producción agropecuaria, era la más pobre en riqueza forestal, pues sobre una extensión de 305 304 km<sup>2</sup> solo contaba con 1 694 km<sup>2</sup> de bosques (0.5 % de su superficie). “Si la naturaleza no le fue pródiga (...) incumbe a su gobierno el preocuparse por esta fuente de riqueza, quebrantando por un lado la monotonía de sus llanuras inmensas y propendiendo por otro a su progreso material”, adujeron dos delegados municipales en el Segundo Congreso Nacional de Vialidad (Lillia, 1929, p. 116).

Desde la óptica de los expertos en vialidad, la mayor ventaja de la plantación, en especial forestal, era la de dar belleza a los espacios. Su aporte decorativo en-

Figura 2. Planificación de arbolado en obra vial



Fuente: Cygan (1961, p. 29).

cerraba una finalidad estética: el logro de un paisaje agradable, capaz de despertar reacciones emocionales placenteras. Pero no solo la colocación de árboles en los espacios donde no existía ese tipo de vegetación desempeñaba funciones de decoración, también brindaba sombra y descansos reparadores. Ligadas al confort, la comodidad y la tranquilidad, las plantaciones en los caminos creaban paisajes. De acuerdo con esta lectura subjetiva de raigambre estética, contar con un atractivo entorno natural favorecía el turismo y la recreación, lo cual redundaba en el bienestar de los usuarios (Ciliberto, 1955).

En segundo lugar, la plantación ofrecía mayor seguridad en el tránsito. Las especies forestales, dispuestas de modo planificado (en bordes de banquina, cruces de puentes, taludes de terraplenes, entre otros espacios), actuaban como señales vivas que indicaban las peripecias del camino y así aminoraban el número de accidentes. Por ejemplo, la ubicación de cercos en los canchales centrales evitaba el encandilamiento, la plantación de arbustos funcionaba como defensa natural en taludes peligrosos, o la instrumentación de un paisaje cambiante podía contrarrestar el cansancio de los conductores. De esta manera, si se las identificaba con las variadas formas del terreno, las plantas daban sentido de progresión en el recorrido. Los expertos hacían notar que, junto con los recursos visuales, las sensaciones inerciales influían en la percepción de movimiento; aún más si se tiene en cuenta que a menudo los caminos cruzaban regiones de abrumadora monotonía, sea por la abundancia de superficies planas, el color uniforme, la iluminación excesiva o la falta casi absoluta de sombra (Illytsky, 1977b).

En tercer lugar, la forestación de caminos representaba una fuente de riqueza no despreciable, en virtud del uso de las maderas al final del ciclo biológico. Por lo tanto, resultaba de utilidad para la producción forestal según una publicación de la revista *Vialidad* (ver Ciliberto, 1960). El aprovechamiento de recursos madereros databa de muy atrás en el tiempo, pero también un presente

que, para algunos contemporáneos, no convenía descuidar. Desde luego, este aliento se dio en un marco en el que proliferaban discursos de tinte conservacionista, no exentos de contradicciones y limitaciones.<sup>4</sup>

En cuarto lugar, las plantaciones prolongaban la vida útil de las obras y reducían los costos de conservación. Lo sintetizó el ya mencionado Luis Ciliberto (1956, p. 239): “Un camino sin plantaciones es como una vivienda sin revoque, ya que, si bien este ejerce una función en cierto grado decorativa, no es menos cierto que también la protege de la humedad”. Al respecto, es preciso señalar que buena parte de las calzadas eran de tierra, por lo que la formación de franjas forestales protectoras constituía el más trascendental freno contra los vientos intensos que perpetraban una acción corrosiva. Además, retenía el agua y su sombra aminoraba el recalentamiento del suelo (Illytsky, 1977a).

Conforme al avance de la década de 1970, bajo el ímpetu de la “sensibilidad ecologista” (Aliata y Silvestri, 2001), se observa en las fuentes consultadas una mayor preocupación por el control de la erosión hídrica y eólica, así como por la calidad del suelo, debido a que siendo arenoso en unas partes carecía de resistencia para soportar el tráfico, o siendo impermeable en terrenos bajos favorecía la formación de lagunas en épocas de lluvias. Entonces, la parquización de zonas aledañas al camino, concretada por medio de árboles en combinación con arbustos y suelo-pasto o carpeta vegetal, menguaba el efecto erosivo (Colombo, 1979). A su vez, controlaba los ruidos y la propagación de polvo. “Por efecto de la gradual toma de conciencia que la sociedad está realizando acerca de la defensa del medio ambiente, este objetivo ha cobrado singular importancia”, señalaba Eliseo Lobra (1974, p. 10) en *Carreteras* y lo refrendaba la portada (Figura 3).

El impacto ambiental asociado explícitamente con los caminos afloró también en los congresos viales celebrados en 1985 y 1992. Aunque no contamos con sus memorias —razones presupuestarias impidieron su edición—, los nombres de algunos trabajos resultan

<sup>4</sup> Estaba en consonancia con la postura oficial asumida a partir de la sanción de la ley 13.273/48, defensora del patrimonio forestal. Su art. 29 fomentaba la formación y conservación de montes artificiales en los inmuebles afectados a la explotación agrícola ganadera, así como la plantación y conservación de árboles en las márgenes de caminos (Boletín Oficial de la República Argentina, 30 de septiembre de 1948).

Figura 3. Portada de la revista *Carreteras*, enero-marzo de 1974



Fuente: Asociación Argentina de Carreteras.

sugestivos, tales como “El camino y su integración al medio ambiente”, “El impacto ecológico motivado por el tráfico y por los ruidos de diversos orígenes” y “El impacto ambiental en las carreteras exige un tratamiento multidisciplinario” (Asociación Argentina de Carreteras, 2001, p. 52). De todas formas, la dimensión ambiental emergía solo lateralmente dentro del campo vial. Circunscripta en lo esencial a la forestación, las iniciativas expresaban principalmente aspiraciones antrópicas y carecían de una mirada sistémica: belleza, seguridad y economía. Además, dentro de la enumeración de pasos a seguir en las distintas fases de todo proyecto vial

—y hasta 1993—, no se incluían estudios de impacto ambiental (Dirección Nacional de Vialidad, 1986).

Fue a finales del siglo XX, a un más a comienzos del siguiente, cuando la creciente conciencia ambiental llevó a la integración de principios ecológicos en el diseño vial, promoviendo la sostenibilidad. Por entonces, expertos viales, bajo el incentivo ofrecido por el financiamiento internacional, observaron con inquietud las distorsiones ambientales de la política vial y desde una posición de autoridad comenzaron a cuestionar las prácticas tradicionales. La formulación del Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales (MEGA 93) marcó un hito al respecto, aunque más desde el pla-

no de la norma que desde la implementación efectiva. Su novedad reside en la implantación de medidas preventivas y de mitigación para atenuar o eliminar los efectos desfavorables de las obras en el entorno. Para ello, el manual formula un marco de procedimientos para la consideración y aplicación de criterios ambientales en la planificación, el diseño, la construcción y la operación de la obra vial. Dirigido a funcionarios, técnicos y profesionales de la DNV, contratistas, concesionarios y público en general, se anexó al Pliego General de Especificaciones Técnicas y al Pliego Particular de Condiciones de cada obra, así como sirvió de insumo para las Direcciones Provinciales de Vialidad.

## Conclusiones

La investigación realizada pretende cimentar un punto de partida para el abordaje de la infraestructura vial desde la perspectiva del paisaje. El interés ha radicado en examinar el modo en que funcionarios y expertos inscribían a los caminos en el paisaje dentro de sus iniciativas ancladas en el medio rural, y en la pampa argentina en particular, entre las décadas de 1930 y 1990. ¿Reconocían las alteraciones a la biodiversidad o la modelación de paisajes que presuponía cada obra o cómo esta o su gestión era influida por la variabilidad ambiental? Esta pregunta ha conducido a la reflexión en torno al valor atribuido a la naturaleza y a los criterios paisajísticos priorizados en la proyección vial para la ordenación territorial.

Como ha sido mostrado, la política vial reposaba sobre el extendido consenso de que las obras encarnaban el progreso y se evaluaban en función de operaciones ingenieriles y económicas, ignorando que la transformación artificiosa del terreno comprometía los ecosistemas. Aun cuando algunos técnicos y funcionarios en sus proyectos ponderaban el entorno natural, este representaba un mero escenario que debía ser realizado desde el punto de vista estético. De modo que dentro de la percepción paisajística el camino fungía como un objeto moderno inocuo incrustado espacialmente, un sitio de paso al servicio de los puntos que unía y ab-

solutamente ajeno a las dinámicas ambientales locales. A lo sumo, en el diseño de su traza subyacía el interés por la salvaguarda de recursos susceptibles de transfigurarse en postales, ignorando la existencia de una relación dinámica y bidireccional con la naturaleza.

El camino no solo permitía la captación de paisajes naturales, también posibilitaba la creación de un nuevo paisaje: el paisaje vial; un término que, aunque de difusión reducida dentro de los circuitos especializados, vale la pena rescatar puesto que condensa los significados atribuidos a la relación sociedad-ambiente. Frente a la constatación de lo monótono, lo plano o lo infinito al interior de la región pampeana, un conjunto de destrezas proyectivas con epicentro en la forestación instauraba entornos escenográficos que cumplían una función visual y funcional. Ello suponía la aproximación a la experiencia estética, basada en la acción colaborativa de arte y técnica. Aun así, dominaba una mirada antrópica que no escapaba a la racionalidad instrumental imperante en el resto del mundo occidental.

Se demuestra que, en medio del predominio de la lógica moderna, aquellos proyectos que incorporaban criterios paisajísticos presentaban al ambiente como un simple escenario de la expansión caminera. Aun cuando el paisajismo vial pregonaba los recursos naturales, en especial el arbolado, no trascendió la mirada antropocéntrica. Dentro de un marco imbuido por concepciones estético-funcionales, la región pampeana se convirtió en un espacio predilecto para el tratamiento —esquivo en la práctica— de la forestación caminera, porque sus atributos físicos despertaban en el plano simbólico un abanico de imágenes asociadas al vacío, la monotonía plana y las amenazas naturales.

Esta narrativa oficial que enfatizaba el triunfo de la intervención humana sobre la naturaleza lejos estuvo de ser uniforme; se vio atravesada por tensiones (entre la experticia técnica y la gestión político-administrativa, entre los intereses locales y los supralocales, entre lo cuantificable y lo cualitativo) y negociaciones en torno a la definición del problema vial y sus soluciones, que podrán ser iluminadas con otro tipo de fuentes. Ilustrativamente, alusiones en la prensa local a los perjuicios del pavimento para la vida pueblerina o a la

validez del conocimiento local frente al experto exhiben visiones alternativas sobre la irrupción de la modernidad en el transporte y las comunicaciones.

Para finalizar, es preciso admitir que este trabajo fue pensado centralmente en términos político-estatales: prevalecen el Estado y los expertos con influencia en este como unidad de análisis y las fuentes documentales como pilar fundamental. Queda como desafío virar el foco hacia los ecosistemas y el trabajo de campo, a fin de explorar de qué modo los caminos, en tanto construcción social, constituyen agentes transformadores del paisaje y a su vez se ven afectados por las variables ambientales. Este tópico es social y ecológicamente relevante, pues sobre las redes camineras, erigidas en vector material de la movilidad, descansan los patrones de uso del territorio. Por consiguiente, podrían concebirse como copartícipes, junto con otros elementos, de la configuración de la relación de las sociedades con el ambiente. Dicha retroalimentación convierte al paisaje en un concepto adecuado para aprehender los fenómenos territoriales y las problemáticas resultantes de las formas de apropiación y control de la naturaleza.

En la actualidad, tanto organizaciones de la sociedad civil comprometidas con el ambiente, como la comunidad científica y los organismos internacionales, recomiendan un intenso plan de forestación y la necesidad de encarar una transición energética hacia el uso de energías limpias en materia de infraestructura y transporte. En este orden de ideas, las iniciativas sobre inclusión de espacios verdes al diseño de vías, con especies nativas y mirada a largo plazo, están alcanzando cierta visibilidad en un sector de la comunidad política, pero aún no se han convertido en objeto de consideración gubernamental firme y persistente. Resulta imperiosa, pues, la traducción efectiva de la información provista por la ecología vial en la acción concreta, ya que daría lugar a herramientas de gestión más sostenibles que mitiguen los impactos asociados al desarrollo y uso de caminos.

## Agradecimientos

Al Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y al Centro de Estudios de la Argentina Rural (CEAR) de la Universidad Nacional de Quilmes (UNQ).

## Referencias

- Aliata, Fernando y Silvestri, Graciela (2001). *El paisaje como cifra de armonía: relaciones entre la cultura y naturaleza a través de la mirada paisajista*. Buenos Aires, Argentina: Nueva Visión, 204 pp.
- Asociación Argentina de Carreteras (2001). *Ecos de los congresos argentinos de vialidad y tránsito (1922-2001)*. Buenos Aires, Argentina: Reprografías JMA S.A., 65 pp.
- Ballent, Anahí (2005). "Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta". *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, 27, pp. 107-136.
- Ballent, Anahí (2008). "Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943". *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, 15(3), pp. 827-847. <https://doi.org/10.1590/S0104-59702008000300013>
- Bertrand, George (2008). "Un paisaje más profundo, de la Epistemología al método". *Cuadernos Geográficos*, 43(2), pp. 17-27.
- Castellani, Ana Gabriela (2007). "Difusión de ámbitos privilegiados de acumulación en la historia argentina reciente. Intervención económica estatal y comportamiento empresario, 1966-1989". *Sociohistórica*, 21-22, pp. 7-53.
- Chávez, Matías y Sourrouille, Marcos (2023). "Los caminos del Norte de Patagonia como problema historiográfico (1884-1958)". *Revista Transporte y Territorio*, 28, pp. 259-278. <https://doi.org/10.34096/rtt.i28.11328>
- Ciliberto, Luis (1955). "La forestación de caminos". *Carreteras*, 1, pp. 31-33.
- Ciliberto, Luis (1956). "Necesidad y utilidad de la forestación de caminos". *Carreteras*, 8, p. 239.
- Ciliberto, Luis (1960). "Necesidad y utilidad de la forestación carretera". *Vialidad*, 13, pp. 38-40.

- Colombo, Jorge (1979). "Erosión. Efectos negativos sobre banquinas". *Carreteras*, 90, pp. 30-35.
- Cristeche, Estela (2009). "Valoración económica de los efectos externos de la erosión hídrica sobre la infraestructura de caminos rural en el Sur de la provincia de Córdoba, Argentina" (Tesis doctoral). Argentina: Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 143 pp. [http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/econ/colleccion/tpos/document/1502-0160\\_CristecheER](http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/econ/colleccion/tpos/document/1502-0160_CristecheER)
- Cygan, Gregorio (1961). "Embelllecimiento de los caminos". *Vialidad*, 14, pp. 26-48.
- Daniele, Claudio; Mereb, Juan Francisco; Frassetto, Andrea, y Pérez, Jimena (2012). "Estado actual de institucionalización y regulación de la evaluación y gestión ambiental de las obras de transporte en Argentina". *Revista Transporte y Territorio*, 6, pp. 52-83.
- Diez Tetamanti, Juan Manuel (2013). "Cambios en los sistemas de transporte asociados al problema de exclusión socio-territorial en pequeñas localidades". *Párrafos Geográficos*, 12(1), pp. 1-39.
- Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (s.f.). *Informe sobre el estado del Plan Vial al 31 de agosto de 1963*. Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires.
- Dirección Nacional de Vialidad (ca. 1937). "Embelllecimiento de los costados del camino". *Publicaciones Técnicas*, 26, 44 pp.
- Dirección Nacional de Vialidad (1958a). *Conservación de los caminos nacionales*. Buenos Aires, Argentina: Dirección Nacional de Vialidad, 52 pp.
- Dirección Nacional de Vialidad (1958b). "Enfoques del problema vial en 1957". *Publicaciones Técnicas*, 89, 50 pp.
- Dirección Nacional de Vialidad (1986). *Día del camino*. Relaciones Públicas y Prensa de la Dirección Nacional de Vialidad.
- Dirección Nacional de Vialidad (2023). *Vialidad Nacional. 90 años conectando Caminos*. Buenos Aires, Argentina: Área Cuatro, 240 pp. [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2023/08/libro\\_historiografico.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2023/08/libro_historiografico.pdf)
- García, Guillermo (1946). *El arbolado de los caminos como elemento estético*. Memoria del Primer Congreso Vial Regional del Norte Argentino.
- Gruschetsky, Valeria (2011). "El paisaje de un borde urbano: El proyecto para la Avenida General Paz". *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo"*, 41(2), pp. 155-165.
- Gruschetsky, Valeria (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 Luján Menazzi y Guillermo Jajamovich (comps.), *Saberes Urbanos. Profesionales, técnicos, funcionarios y agencias estatales en la producción de ciudad*. Buenos Aires, Argentina: TeseoPress, pp. 77-111.
- Homenaje al ingeniero Enrique Humet (1978). "Homenaje al ingeniero Enrique Humet, cofundador de Caminos", *Caminos*, 397, p. 10.
- Ilnytsky, Roscislao (1977a). *Defensas contra las erosiones hídricas en los caminos*. Memoria del VIII Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito, tomo III.
- Ilnytsky, Roscislao (1977b). *Embelllecimiento de los caminos. Plantaciones*. Memoria del VIII Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito, tomo III.
- Instituto del Cemento Portland Argentino (1961). "¡El progreso se desliza sobre caminos más lisos!". *Noticias Camineras*, 78, p. 11.
- Iramain, Lucas (2020). "Estado, políticas públicas y obras viales: un análisis socio-histórico y de economía política de la Dirección Nacional de Vialidad. Argentina, 1976-2019". *Cuadernos del INAP*, 1(15), pp. 1-88.
- Jodelet, Denise (2008). "El movimiento de retorno al sujeto y el enfoque de las representaciones sociales". *Cultura y representaciones sociales*, 3(5), pp. 32-63.
- La estética vial en los Estados Unidos (1967). "La estética vial en los Estados Unidos". *Carreteras*, 43, pp. 18-19.
- Lillia, Fernando (1929). *Arbolado de los caminos*. Memoria General del Segundo Congreso Nacional de Vialidad.
- Lobra, Eliseo (1974). "Criterios para la parquización de autopistas y carreteras en general". *Carreteras*, 69, pp. 10-13.
- Micheletti, Ítalo (1977). *Parquización vial: la infraestructura del parque vial*. Memoria del VIII Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito, tomo III.
- Obra vial y paisaje (1963). "Obra vial y paisaje". *Vialidad*, 23, pp. 53-59.
- Palazzo, Pascual (1957). *Vías de comunicación, tomo IV*. Buenos Aires, Argentina: Centro de Estudiantes de

- Ingeniería, 91 pp.
- Pastoriza, Elisa (2011). *La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina*. Buenos Aires, Argentina: Edhasa, 344 pp.
- Piglia, Melina (2014). *Autos, rutas y turismo. El Automóvil Club Argentino y el Estado*. Buenos Aires, Argentina: Siglo XXI, 256 pp.
- Proceso de Reorganización Nacional (s.f.). *Cinco años en el quehacer vial del país, 1976-1981*. Dirección Nacional de Vialidad.
- Raffa, Cecilia y Luis, Natalia (2020). "Caminos para el turismo y la producción. La acción de la Dirección Provincial de Vialidad en Mendoza (1933-1943)". *Coordenadas. Revista de Historia Local y Regional*, 7(2), pp. 146-172.
- Ruiz Moreno, Adrián (1937). *Caminos arbolados de la República Argentina*. Buenos Aires, Argentina: Casa Schaffner, 25 pp.
- Salomón, Alejandra (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), pp. 260-275. <https://doi.org/10.5335/hdtv.18n.2.8075>
- Salomón, Alejandra (2025). "Más allá de la técnica. La incorporación de la dimensión ambiental a la infraestructura vial argentina". *Luna Azul*, 61, pp. 299-320. <https://doi.org/10.17151/luaz.2025.61.12>
- Silvestri, Graciela (2003). *El color del Río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo, Colección Las ciudades y las ideas*. Buenos Aires, Argentina: Universidad Nacional de Quilmes, 352 pp.
- Touring Club Argentino (1929). *Resoluciones adoptadas por el Segundo Congreso Nacional de Vialidad*. Segundo Congreso Nacional de Vialidad.
- Urquijo Torres, Pedro y Barrera Bassols, Narciso (2009). "Historia y paisaje: Explorando un concepto geográfico monista". *Andamios*, 5(10), pp. 227-252.
- Van Dijk, Teun A. (2000). *El discurso como interacción social. Estudios sobre el discurso II. Una introducción multidisciplinaria*. Barcelona, España: Gedisa, 464 pp.
- Zorzoli, Facundo (2012). "Infraestructura, territorio y conservación: aportes para el debate sobre modelos de desarrollo y su inserción territorial a partir de un caso de intervención en infraestructura vial en el norte argentino". *Revista Transporte y Territorio*, 17, pp. 172-202.

## Semblanzas completas

**Alejandra Laura Salomón.** Doctora en Ciencias Sociales y Humanas por la Universidad Nacional de Quilmes, Argentina. Investigadora independiente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas en el Centro de Estudios de la Argentina Rural, Universidad

Nacional de Quilmes, Argentina. Líneas de interés: vínculo entre políticas públicas, movilidad (infraestructuras y prácticas) y condiciones de vida en los espacios rurales de la provincia de Buenos Aires durante el siglo XX.