

Más allá de la técnica: la incorporación de la dimensión ambiental a la infraestructura vial argentina

Alejandra Laura Salomón¹  

Recibido: 30/06/2025 Aceptado: 17/07/2025 Actualizado: 22/12/2025

DOI: [10.17151/luaz.2025.61.12](https://doi.org/10.17151/luaz.2025.61.12)

Resumen

En virtud de la relevancia que ha asumido el desarrollo sustentable en la agenda global, aquí se apunta a desentrañar el proceso de configuración de la infraestructura vial como problema público ambiental de la Argentina y, de allí, susceptible de un tratamiento estatal específico. En esta dirección, el trabajo se inscribe en un marco historiográfico que valoriza, por un lado, el rol de las instituciones en la asignación de recursos y la estructuración de iniciativas y limitaciones para la preservación de la biodiversidad y, por otro, la tríada infraestructura-ambiente-territorio como objeto del pensamiento social. Enmarcado en el institucionalismo histórico, analiza puntuamente la génesis de la institucionalidad ambiental dentro de la Dirección Nacional de Vialidad en la década de 1990 y principios de la siguiente, identificando agendas y reglas que contribuyeron a modelar su trayectoria inicial. Un variado corpus de información (normativa, manuales de gestión ambiental, publicaciones periódicas, congresos viales) arrojará luz sobre la pregunta nodal de investigación: ¿Qué fenómenos impulsaron la incorporación de la dimensión ambiental a la gestión vial y cuál fue su correlato institucional en términos normativos y organizativos?

Palabras clave: ambiente, Argentina, Estado, infraestructura vial (fuente: *Tesoro de la UNESCO, CEPAL*)

Beyond the technical: Incorporating the environmental dimension into Argentine road infrastructure

Abstract

Given the importance that sustainable development has assumed on the global agenda, this article aims to unravel the process of how road infrastructure has been configured as a public environmental issue in Argentina and, therefore, susceptible to specific state treatment. In this regard, the work is part of a historiographical framework that values, on the one hand, the role of institutions in the allocation of resources and the structuring of initiatives and constraints for

biodiversity preservation and, on the other, the infrastructure-environment-territory triad as an object of social thought. Within the framework of historical institutionalism, it specifically analyzes the genesis of environmental institutions within the National Highway Administration in the 1990s and early 2000s, identifying agendas and rules that contributed to shaping its initial trajectory. A diverse body of information (regulations, environmental management manuals, periodical publications, road congresses) will shed light on the central research question: What phenomena drove the introduction of the environmental dimension to road management, and what was its institutional counterpart in regulatory and organizational terms?

Keywords: environment, Argentina, State, road infrastructure (source: *UNESCO, CEPAL Thesaurus*)

Introducción

Dentro de los debates más recientes de la ecología, la planificación y la ingeniería, el vínculo entre la infraestructura vial y el ambiente ha cobrado una incipiente repercusión. Existe amplia evidencia a nivel mundial sobre el modo en que las carreteras constituyen una de las principales causas de pérdida de biodiversidad. Por ello, ya no se les concibe únicamente como motores del desarrollo económico y la transformación territorial, sino también como agentes de agresión ambiental en su área de influencia. La constatación de tal ambivalencia ha despertado tensiones sociales y oposiciones por parte de movimientos ecologistas y vecinales, así como exigencias a favor de la consideración de la variable ambiental en la toma de decisiones. Ahora bien, el estudio de impacto de las obras de infraestructura vial exige una mirada que trascienda la dimensión microscópica de los conflictos para incorporar las lógicas globales de la actual fase de acumulación capitalista. Las mismas permean las relaciones de poder entre actores estatales y de la sociedad civil que atraviesan los proyectos viales, tal como muestran la asignación de recursos, los trazados seleccionados y las prioridades de gestión. En América Latina, y la Argentina en particular, dichas cuestiones, escasamente visibilizadas por los medios masivos de comunicación, adolecen de una precisa y exhaustiva atención por parte de las ciencias sociales.

Dentro de la historiografía argentina, la problemática de los caminos se refiere a una narrativa triunfalista, asociada al despliegue racional y planificado de ingenieros y funcionarios que, con sus técnicas y saberes, vitalizaron la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) en sus primeras décadas de funcionamiento, entre las décadas del treinta y del sesenta (Ballent, 2008; Piglia, 2014; Gruschetsky,

2019; Salomón, 2022). Tras este cuadro se advierte una visión economicista, celebratoria y marcada por un relativo consenso, alimentada por las respuestas que las obras ofrecían a las demandas de integración y desarrollo promovidas por los actores hegemónicos. Por otra parte, y con el aporte de las perspectivas culturales y territoriales, el camino como objeto de investigación es actualmente un área fértil para los estudios del paisaje y la movilidad (Gruschetsky, 2020; Pintus y Gruschetsky, 2023; Rodríguez Buscia, 2024; Salomón, 2025). Desde otro ángulo, los lazos de la DNV con las grandes empresas constructoras y los beneficios que éstas obtuvieron han complejizado los abordajes (Castellani, 2007; Iramain, 2020), al igual que la consideración de los cambios en el régimen de concesiones viales a partir de los años noventa y sus resultados (Azpiazu y Pesce, 2003; Serafinoff, 2008; Cipoletta y Sánchez, 2009; Barbero y Bertranou, 2014; Piazza, 2020). Ahora bien, junto al acogimiento de nuevos modelos de gestión y financiamiento, la DNV comenzó a adoptar criterios ambientalmente sustentables, expresando un cambio de paradigma inexplorado desde una mirada académica. Como excepción, cabe destacar el trabajo de Daniele et al. (2012), el cual efectúa una descripción concisa.

Materiales y métodos

Desde la disciplina histórica, la apuesta aquí es profundizar en torno al marco institucional que posibilitó la sanción de la nueva normativa en materia ambiental, así como examinar sus rasgos y novedades. En este sentido, el trabajo –de signo exploratorio– analiza la génesis de la institucionalidad ambiental dentro de la DNV en la década de 1990 y principios de la siguiente, identificando agendas y reglas que contribuyeron a modelar su trayectoria inicial. Puntualmente, toma como recorte temporal el período 1993-2007, es decir, desde la formulación del Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales (*MEGA 93*) hasta la aprobación de su versión actualizada y al presente vigente, el *MEGA II*. Ambos Manuales reflejan la política ambiental de la DNV, al erigirse como una herramienta que brinda el marco conceptual y procedural para la consideración y aplicación de criterios ambientales en el ciclo de la política vial. Aquí se argumenta que los cambios institucionales introducidos por ambos, a la luz de la influencia internacional (en especial, financiera), podrían comprenderse como una ruptura conceptual que inaugura un paradigma diferente, aún en ciernes, sobre el vínculo entre infraestructura vial, ambiente y territorio.

En esta dirección, el trabajo se inscribe en un marco historiográfico que valoriza, por un lado, el rol de las instituciones en la asignación de recursos y la estructuración de iniciativas y limitaciones para la preservación de la biodiversidad y, por otro, la tríada infraestructura-ambiente-territorio como objeto del pensamiento social. Enmarcado en el institucionalismo histórico (Pierson y Scokpol, 2008; Ostrom, 2009; Eslava Gómez, 2010), se entiende a las instituciones como una estructura formal e informal que fija reglas de juego y crea incentivos para moldear el comportamiento de los actores y las modalidades en que se expresan y canalizan los conflictos. Aquí contemplaremos las reglas escritas, a sabiendas de que las no escritas, asidas en la fuerza de las creencias y las costumbres, también influyen en los procesos sociales.

De acuerdo con otro de los supuestos nodales, el cambio institucional, basado en ajustes marginales a las reglas, resulta de la adaptación a las circunstancias cambiantes del entorno (North, 1995). Rara vez supone un ejercicio planificado y discontinuo, sino que más bien tiende a ser incremental, emergente y relativamente incierto. En el caso de la intervención en materia de infraestructura vial, se la interpreta como producto y configuradora del territorio, concebido este último como una construcción social dinámica y relacional atravesada por múltiples actores, intereses y escalas (Haesbaert, 2013; Soja, 2016). Como el carácter sustentable del desarrollo requiere aprehenderlo para gestionarlo, es crucial la territorialización de la infraestructura vial (Governa, 2007). Es decir, pensar esta última supone trascender la mera localización espacial exógena, facilitando sinergias e interacciones virtuosas con los actores y recursos locales.

Con base en esta matriz teórica y un variado corpus de información –normativa, manuales de gestión ambiental, publicaciones periódicas, congresos viales–, este estudio analiza la pregunta nodal de investigación: ¿Qué fenómenos impulsaron la incorporación de la dimensión ambiental a la gestión vial y cuál fue su correlato institucional en términos normativos y organizativos? En función de tal interrogante, el desarrollo analítico del presente trabajo obliga, en primer lugar, a reseñar algunos aspectos salientes del funcionamiento y la actuación de la DNV a lo largo del siglo XX para señalar los principales hitos del proceso de institucionalización ambiental en materia vial en la coyuntura finisecular. En una segunda instancia, rastrea los fenómenos que influyeron en el ingreso del problema ambiental a la agenda vial. A continuación, examina en perspectiva comparada el contenido del MEGA 93 y del MEGA II como política nodal. Finalmente, a partir de dicho análisis, se argumenta a favor de la emergencia de una nueva visión sobre el vínculo entre infraestructura y

territorio al interior de la institucionalidad vial ambiental, en la cual el influjo internacional desempeñó un papel decisivo.

Hitos del proceso de institucionalización ambiental en materia vial

Un estudio de caso como el aquí planteado debe introducir la estructura y el funcionamiento de la DNV a finales del siglo XX y principios del siguiente, pues ello condicionará el tratamiento del problema ambiental. Un aspecto para recalcar es que la repartición ha construido una agenda gubernamental relativamente autónoma, pues podía impulsar políticas por sí misma sin la intervención del Congreso. En tanto organismo descentralizado del Poder Ejecutivo, su accionar se ha afirmado fundamentalmente en resoluciones que no requerían tratamiento legislativo. Presidida por un administrador general, a su cargo se encontraban el estudio, la construcción, la conservación, el mejoramiento y las modificaciones de la red troncal de caminos nacionales integrada por casi 40.000 Km. En un sistema federal como el que rige en Argentina, su competencia por la fijación de agenda y su resolución se ceñía a una pequeña porción de la red, alrededor del 6 %, el resto pertenecía a la jurisdicción provincial y municipal.

A esto conviene añadir que los recursos de la DNV estaban bajo la protección del Poder Ejecutivo. Asimismo, y junto a los organismos de crédito internacional, los bancos y las corporaciones, entre ellas la Asociación Argentina de Carreras, la Comisión Permanente del Asfalto, el Centro Argentino de Ingenieros, el Automóvil Club Argentino y otros actores, intensificaron su influencia en la toma de decisiones en la década del noventa. Tal es el caso de los concesionarios, conformados por las principales empresas constructoras contratistas y potenciados por la discrecionalidad y las ventajosas condiciones que envolvieron las licitaciones e indujeron a su concentración.

En su capacidad de presión sobre las políticas viales fue determinante el vasto y acelerado programa de privatizaciones de servicios públicos encarado por el gobierno de Carlos Menem (1989-1999) que, en el marco de las disposiciones emanadas de las leyes de Reforma del Estado Nº 23.696 y de Emergencia Económica N° 23.697, incluyó a los corredores viales nacionales –aquellos que por su volumen de tránsito y por el interés privado justificaban la adopción del sistema de peaje-. A partir de 1989, la intervenida DNV, bajo un programa de reconversión vial, transitó por un proceso de reestructuración proclive a la transferencia de operaciones a las provincias y al sector privado (este último integrado por firmas constructoras y consultoras). Acompañado por la descentralización administrativa y la reducción del empleo público, el afán por la regionalización y la privatización fue continuado por la administración general de Miguel Ángel Salvia (1991-1995) y sus sucesores.

Al calor de una creciente integración regional, la modernización caminera representaba, para la dirigencia vial, una palanca decisiva para fomentar la productividad y la competitividad. En contraste, la eliminación de fondos específicos y la acentuación de los desvíos de los recursos recaudados hacia otros fines –para paliar los recurrentes déficits fiscales– habían derivado en la desinversión y consecuente deterioro del sector. Esta situación se tornó particularmente crítica hacia 1989, ya que inmersa en un clima de ideas neoliberales, se convirtió en un argumento oficial esencial para alegar la privatización mencionada, la cual no estuvo exenta de improvisaciones, frecuentes renegociaciones contractuales y errores de diseño (Azpiazu y Pesce, 2003).

Este nuevo esquema, esbozado a fines de los sesenta y consolidado en los noventa, alteró el patrón de desenvolvimiento reinante por décadas. El Estado abandonó así el rol protagónico en la proyección, construcción y fiscalización de obras, deviniendo en regulador de concesiones. Congruentemente, la redirección política se expresó en el financiamiento, hasta entonces proveniente básicamente de partidas presupuestarias y de impuestos a los combustibles, lubricantes y cubiertas. Paralelamente al lugar ganado por el peaje como fuente de recursos, las inversiones realizadas por la DNV muestran un decrecimiento a comienzos de los 90, seguido de una recuperación entre 1993 y 1995, una caída posterior y un alza a finales de la década (Tomassian y Sánchez, 2009, p. 44). La inestabilidad, la baja inversión y la incertidumbre habrían sido marcas distintivas del período bajo estudio, en un contexto signado por el incremento del tránsito vehicular.

Junto al polémico proceso de privatización, la DNV introdujo un marco regulatorio ambiental que adquirió menor notoriedad en la opinión pública. En 1992 se observa un viraje cualitativo en el área con la incorporación de la temática ambiental dentro de su organigrama y acciones. Como prueba de ello, uno de sus objetivos específicos anexados consistía en “planificar y programar obras de mejoras en caminos, rutas expresas y autopistas, con fines de vinculación social y económica, con las previsiones correspondientes de protección ambiental” (Decreto 616, República Argentina, 1992). De la formulación y aplicación de modelos para el análisis del impacto ambiental de las obras se encargaría la Subgerencia de Investigación y Desarrollo, dependiente de la Gerencia de Planeamiento, Investigación y Control.

En 1993 fue instituida la Sección Impacto Ambiental –dentro del ámbito de la División de Factibilidad–, luego elevada a División de Gestión Ambiental (DGA) –con filiación directa a la mencionada Gerencia y mayor margen de acción– (Resolución 100, 1993; Resolución 1486, 1994). Dicha entidad, que pasó a estar integrada en la práctica por seis o siete integrantes, se abocaría a

identificar los principales impactos causados por las obras, a fin de minimizarlos o mitigarlos a través del diseño y la ejecución de medidas preventivas. Ese mismo año se puso en funcionamiento el MEGA 93 y se inició una seguidilla de Cursos de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales para formar al personal, tanto jerárquico, profesional y técnico. Para dar continuidad a este proceso formativo, entre 1996 y 1998 y con la asistencia del Banco Interamericano de Desarrollo, la DNV brindó talleres y seminarios en la casa central, los distritos y las regiones. Asimismo, bajo el paradigma del desarrollo sustentable, en 1998 añadió especificaciones técnicas ambientales de cumplimiento obligatorio en los pliegos licitatorios (Ministerio de Transporte, 1998).

Otro hito importante en el proceso de implementación de la gestión ambiental fue la conformación de Grupos de Trabajo de Gestión Ambiental Regionales en 1999, insumo que sirvió para la creación, en 2002, de los Centros de Gestión Ambiental (CEGA) en cada uno de los 24 distritos jurisdiccionales (Resolución 92, 2002). Bajo la órbita de un coordinador y un alterno, sus tareas versarían en torno a la capacitación, el asesoramiento, la supervisión, la auditoría, la elaboración de informes, la promoción de la participación comunitaria y la coordinación gubernamental. En este derrotero amerita mención la actualización del MEGA 93 en 2005 y la reglamentación de una versión remozada dos años después, el MEGA II.

En conjunto, tales hechos indican una jerarquización de la cuestión ambiental dentro de la DNV, al igual que demuestran su carácter progresivo. Tradicionalmente, al interior de la repartición, las obras se habían definido en función de dos componentes: económico-ingenieriles y, secundariamente, paisajísticos. La hegemonía de los primeros resulta evidente en el diseño, que mayormente se limitaba al cumplimiento de parámetros estándar –asociados a la geometría y topografía del lugar– para soportar las necesidades del tráfico y optimizar los gastos pecuniarios. Las políticas luchaban por el desarrollo de rutas rápidas y la eliminación de obstáculos legales, técnicos y físicos para garantizar una movilidad eficaz. En esta dirección, en tanto ícono de la modernidad, la obra vial en general representaba un soporte pasivo al servicio de las cabeceras de la ruta o los puntos que unía; sin embargo, no se la involucraba activamente dentro de un área de influencia relevante per se.

No obstante, consta que algunos ingenieros sugirieron técnicas extraídas de la arquitectura del paisaje para hacer que la obra vial se diluyera en los escenarios naturales existentes (Salomón, 2025). Del mismo modo, los paisajes portadores de identidad regional eran estimados en la proyección vial como telón de fondo. Tales ideas, imbuidas por la experiencia norteamericana en

torno a las *parkways*, nutrieron el desarrollo de carreteras tendientes a fomentar el turismo en diferentes puntos geográficos (Pintus y Gruschetsky, 2023; Rodríguez Buscia, 2024). Cabe señalar que la difusión del automóvil jugó un papel importante en las iniciativas que combinaban el factor técnico con el estético, puesto que la libertad que aquél proporcionaba hacía del camino un mirador a partir del cual admirar las bellezas naturales.

Si bien no deja de fungir como antecedente el ambientalismo, resulta insoslayable la existencia de una concepción antropocéntrica en torno al tratamiento paisajista, en virtud de que a los espacios verdes circundantes se les asignaba un rol estético-funcional: promovían la higiene, la sociabilidad, el deporte, el paseo y el descanso. Cuando se la incluía explícitamente, la cuestión ambiental –en sentido laxo– era preciada en forma fragmentaria y lateral, sobresaliendo aspectos como la polución atmosférica y sonora del tránsito urbano, el impacto de caminos en áreas protegidas y accidentes durante el transporte de productos peligrosos. Esta mirada sesgada, que solía ignorar que la transformación artificiosa del terreno comprometía a los ecosistemas, se había traducido en estudios aislados y discontinuos. Sumado al predominio económico-ingenieril y estético, se registra la ausencia de una visión de largo plazo que trascendiera la etapa constructiva o de rehabilitación, así como la descoordinación entre los esfuerzos locales y las iniciativas de otro orden territorial.

A partir de la citada reestructuración orgánica, una postura favorable al desarrollo sustentable comenzó a asomar –marginal y reglamentariamente– dentro de la cultura organizacional de la repartición, entendiendo por tal a aquel que pondera simultáneamente la eficiencia económica en el uso de recursos, el desarrollo social en la distribución de bienes y servicios y la preservación ambiental en el proceso.

Resultados y discusión

El ingreso del problema ambiental a la agenda vial: entre el pragmatismo y el idealismo

Si se parte de la base de que toda política pública surge de la identificación de un problema y su inclusión en la agenda, el primer paso es develar qué variables intervinieron en dicho proceso. Por esta razón se ha registrado que los primeros avances de la cultura ambiental no habrían sido en respuesta directa a demandas sociales, sino especialmente corolario de los esfuerzos institucionales para lograr el financiamiento de los organismos de crédito externo a los proyectos. Esta expectativa se vincula con la eliminación de fondos específicos para la obra vial, la necesidad de reducir el costo

del transporte y el imperativo de mejorar las condiciones de seguridad de las carreteras, agilizando el intercambio comercial a nivel regional.

Las exigencias pautadas por bancos internacionales resultaron esenciales en un escenario en el que la apertura al capital extranjero abrió la senda a condicionalidades y reformas estructurales que consolidaron los circuitos globales de producción. No casualmente, la aprobación del *MEGA 93* fue acompañada de la remisión de una copia autentificada de la resolución al Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y al Banco Europeo de Inversiones (BEI). Entre los principales programas que adjuntaron aspectos ambientales cabe resaltar el Programa de Corredores Viales Nacionales (Préstamo BID 795/OC-AR) y el Programa de Pasos Fronterizos y Corredores de Integración (Préstamo BID AR-1294), entre otros. Este pragmatismo en un marco de apertura económica, nutrido de principios ecológicos, empezó lentamente a resquebrajar dentro de la normativa legal la cultura desaprensiva hacia el ambiente.

Siguiendo a Eslava Gómez (2010, p. 115), se infiere que la agenda asumió un carácter impositivo y, a través de diversos mecanismos de persuasión o coacción, fundamentó la pertinencia de directrices que, emanadas de un pequeño círculo de decisores, no siempre coincidían con los intereses empresariales ni las exigencias ciudadanas más inmediatas. Coadyuvó la capacidad de la DNV, en cuanto a libertad y recursos, para diseñar la política pública. Esto significa que actores de la propia repartición habrían sido determinantes, antes que la esfera societal. Aun cuando las obras viales detentan alta potencialidad de producir impactos negativos en el territorio, la sociedad a fines del siglo XX las percibía con un grado de riesgo muy inferior al de la industria nuclear, química o los megaproyectos de infraestructura hidroeléctrica. De hecho, de los proyectos que sufrieron oposición de organizaciones ambientales –visibilizada por la cobertura periodística a escala nacional–, ninguno involucró a la vialidad.

De todas maneras, las políticas ambientales en el campo vial comportaron más que un recurso técnico-financiero en el proceso de toma de decisiones, abarcaron arreglos internos en torno al vínculo entre infraestructura y ambiente. Al respecto, es importante traer a colación la discusión sobre el papel de las ideas en contextos de interacción de intereses. De acuerdo con los argumentos esgrimidos en los documentos oficiales, la realidad mostraba que el predominio del economicismo y del tecnicismo sobre el desarrollo se replicaba en la esfera vial, provocando una excesiva preocupación por la generación de riqueza y la reducción de costos en menoscabo de los principios sociales y ecológicos. La identificación de impactos tanto positivos como negativos en el medio

antrópico (mercado de tierras e inmobiliario, evolución de asentamientos, actividades económicas, aspectos socio-culturales, etc.) y en el natural (fragmentación hábitats, atropellamiento de fauna, daños a la flora, cambios en el drenaje natural, erosión, contaminación del suelo, deterioro de paisajes, polución atmosférica, ruidos, etc.) enfrentaba el desafío de planteos multidisciplinarios que contemplaran al ambiente. De lo contrario, su desatención conducía inclusive a un diseño inapropiado de la obra y a la disminución de su vida útil, con claras implicancias económicas.

Bajo el supuesto de que toda obra vial tiende a mejorar las condiciones de vida de la población a través del uso racional y sustentable de los recursos, para los defensores del nuevo paradigma se hacía imperioso añadir la dimensión ambiental desde la planificación y el diseño del proyecto vial, a fin de minimizar los efectos negativos y maximizar los beneficios. Con estas premisas, dentro de la terminología vial comenzaron a circular nuevas nociones, tales como impacto ambiental, externalidades ambientales, agresividad potencial del proyecto sobre el medio receptor, sensibilidad del entorno y protección ambiental. Con esto, se advierte un reconocimiento de los efectos de las decisiones globales en la realidad de cada territorio y la necesidad de contar con una apuesta de desarrollo colectiva que atendiera a cada uno en particular.

Si las infraestructuras son el resultado de circulaciones internacionales de saberes, expertos, capitales y tecnologías, vale la pena ponderar el rol desempeñado por esas conexiones. Como instrumentos del desarrollo han estado fuertemente asociadas a los objetivos y proyectos de la obra pública estatal pero también han sido un foco privilegiado de inversión externa y de la promoción de las agencias internacionales de crédito (Ballent et al., 2023). Además, en ellas intervienen saberes, imágenes y expertos que circulan globalmente y actúan localmente (Salomón, 2023). Entonces, ¿cómo ha operado el flujo global de ideas y la apropiación local?

En principio, aunque amerita una indagación más profunda, en las fuentes documentales argentinas se han rastreado citas de publicaciones extranjeras sobre el vínculo entre vialidad y ambiente. Por ejemplo, publicaciones del Banco Mundial y del gobierno español habrían oficiado como referentes principales en la problemática, secundadas por las provenientes de EEUU, Perú, Colombia, Venezuela e Italia. Aunque no debe eludirse el mojón marcado por las Cumbres Río de Janeiro (1992) y Johannesburgo (2002), al promover el desarrollo sustentable como política de Estado, al igual que los acuerdos con países limítrofes que preveían la aplicación de evaluaciones de impacto ambiental en aquellas actividades que comprometieran al ambiente del país vecino. A escala regional, merece mención la sanción de las Directrices Básicas en Materia de Política Ambiental del Mercosur (1994).

A su vez, un ethos ambientalista se reflejaba en el país en la reforma de la Constitución Nacional (1994), la ley 24354 de Inversiones Públicas (1995) y la ley 25675 sobre el Ambiente (2002).

Bajo el influjo de este clima de ideas, la celebración en el país de jornadas y congresos sobre la temática vial, tales como el Primer Encuentro Argentino de Unidades Ambientales del Sector Vial (1993), el Encuentro Euroamericano de Grupos Viales Ambientales (1999) y el Seminario Panamericano Vial Ambiental (2002), sirvió para el intercambio de experiencias. Todos ellos, y el último en conjunto con la DNV, fueron organizados por la Fundación CENATTEV (Centro Argentino de Transferencia de Tecnología Vial), actuando en su carácter de Comité Nacional Argentino de la Asociación Mundial de Rutas (AIPCR-PIARC). Además, otro indicio de la visibilización del problema lo brinda la inauguración, en 2005, de la comisión “Gestión Ambiental” dentro del Congreso Nacional de Vialidad y Tránsito, la cual nucleó a un pequeño número de trabajos presentados por profesionales en representación del Estado y de universidades.

El recogimiento de estos datos alude a una óptica desconocida: las propuestas del saber experto, los acuerdos y los organismos internacionales relacionados con la problemática ambiental tuvieron eco también en la DNV. Resultado de un proceso de adaptación al contexto e instalada con mayor fuerza desde 2007, la institucionalidad vial ambiental gestada en la coyuntura finisecular se nutrió del pragmatismo proclive a satisfacer la evaluación de las instituciones financieras y políticas y del idealismo a favor del desarrollo sustentable. Tras dicha confluencia operó un reducido círculo de profesionales que, habilitados por la reestructuración de la repartición, detentaban cierto margen de acción para visibilizar cuestiones hasta entonces ignoradas y que se integrarían formalmente a la agenda pública desde la sanción del *MEGA 93*.

Una nueva modalidad de planificación: el MEGA 93

El *MEGA 93* –avalado por la resolución 1656/93– marcó un hito en materia vial sustentable, al implantar medidas preventivas y de mitigación para atenuar o eliminar los efectos desfavorables de las obras en el entorno. En función de su trascendencia, se describirá su contenido, distinguiendo actores y procedimientos implicados desde el punto de vista prescriptivo-normativo, para luego argumentar a favor de la emergencia de un nuevo vínculo entre territorio e infraestructura vial. La superación, lenta y aún marginal, del acercamiento tradicional a la política vial parece prefigurar el paso hacia procesos negociados en los que intervienen una pluralidad de actores pertenecientes a diferentes niveles de jerarquía territorial. Se trata pues de una nueva forma de entender el territorio, valorando los recursos propios, el diálogo y la cooperación.

El Manual ofrece 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, fue anexado 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. Está estructurado en tres secciones: la primera, denominada *Planificación y Evaluación Ambiental de la Obra Vial*, contiene los fundamentos y conceptos básicos, especialmente en referencia a la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) y a la regionalización del país. La segunda, titulada *Gestión Interna*, se concentra en el rol de la designada Unidad Ambiental (UA), su inserción en la DNV y su proceso de trabajo. La tercera, *Gestión Externa*, comprende las medidas sobre mitigación del impacto ambiental que debían acoplarse a los pliegos.

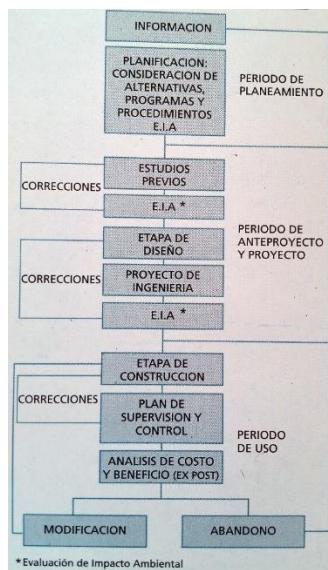
Un primer aspecto para destacar discurre a nivel conceptual: el Manual reconoce múltiples efectos, tanto positivos como perjudiciales, de la obra vial en el medio natural y en el medio antrópico. Además, establece una tipología de restricciones ecológicas –según la región– para su desarrollo. A partir de la superposición del mapa de la Red Nacional de Caminos y del Mapa de Regiones Naturales de la Administración de Parques Nacionales fueron identificadas y caracterizadas 19 unidades naturales. Se trataba pues de integrar la obra vial a la región en la cual se insertaba y no ponderarla sólo como un soporte pasivo.

Dicho clivaje conceptual condujo a un cambio de reglas respecto a la política vial, acompañado de la especialización funcional de la UA. El giro supuso centralmente la incorporación de la EIA, procedimiento administrativo que promovía una serie de estudios e informes, en distintas instancias, sobre las incidencias ambientales eventualmente derivadas de un proyecto, el cual tendió a recaer en consultoras privadas. De acuerdo con lo pautado, la UA realizaría, junto al estudio de factibilidad técnico-económica, un diagnóstico preliminar del corredor propuesto: la Evaluación Ambiental Expeditiva. En función de los resultados obtenidos, asignaría una categoría al proyecto: A (rechazo), B (necesidad de evaluación detallada de impacto ambiental), C (evaluación detallada para algunos tramos) o D (solo debía cumplir con los criterios del Manual).

Con base en las recomendaciones de los estudios mencionados y en el manual, la División Proyecto de la Gerencia de Obras y Servicios Viales desarrollaría el proyecto definitivo. A continuación, la División Costos y Documentaciones de la misma Gerencia confeccionaría el pliego particular de condiciones de contratación; aquí se incluirían los requerimientos de preservación ambiental y las

medidas de mitigación que deberían cumplir los contratistas y concesionarios. Las divisiones de inspecciones de obras e inspecciones de concesiones y marcha de contratos –según sea el caso, concesionadas o no– serían las encargadas del control de la observancia de la normativa establecida tanto por el pliego como por la legislación nacional, provincial y municipal. Este monitoreo sería realizado por los inspectores y supervisores de obras ([Figura 1](#)). En caso de incumplimiento de las normas, la penalización se incrementaba en forma gradual, partiendo de la advertencia hasta escalar a la suspensión del pago de los certificados de obra.

Figura 1. Esquema de aplicación de la gestión ambiental a la obra vial



Fuente: tomado de la Dirección Nacional de Vialidad (1998, p. 23).

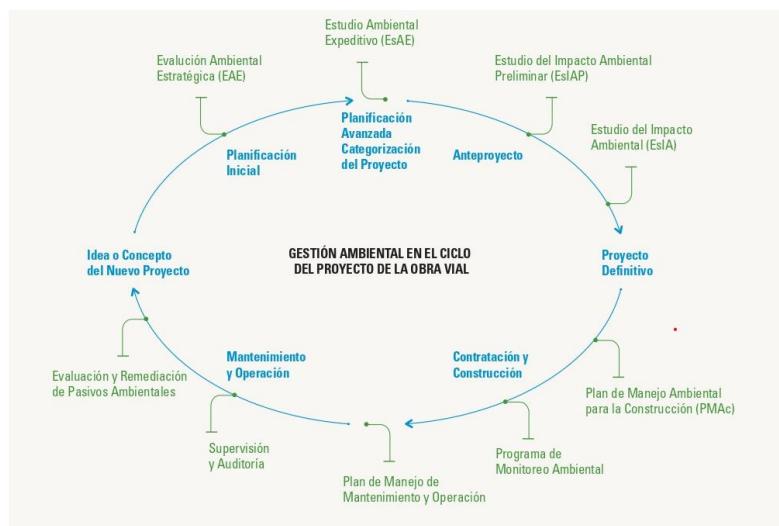
El MEGA 93 reconoció la especificidad territorial como variable fundamental de la política vial, la cual determina el abanico de opciones y estrategias. Las nuevas reglas reposan sobre la idea de una gestión vial territorializada que, más atenta al entorno, responde tanto a lógicas multisectoriales (distintas áreas de incumbencia político-administrativa, consultoras, contratistas, concesionarios) como multinivel (municipio, provincia, Estado nacional). Como se advierte, la actuación supone un estrecho y complejo enlace entre los actores, entre ellos, responsables ambientales de las empresas contratistas, técnicos de Seguridad e Higiene, consultoras (inspectores, supervisores ambientales), ingenieros y técnicos de supervisión distritales, vialidades provinciales y reparticiones municipales. A este arduo y potencialmente conflictivo eslabonamiento cabe agregar otra limitación: la adaptabilidad –que permitía ajustes según las condiciones del territorio– dejaba vacíos, cediendo

pues algunos asuntos a la libre interpretación. Justamente, para enfrentar las fallas y lagunas registradas en la implementación, la UA modificó la normativa.

El MEGA II y la profundización de la planificación ambiental

Tras un ajuste previo y en el marco de un préstamo del BIRF y de la Administración General de Nelson Periotti, el MEGA 93 fue ampliado y renovado (DNV, 2007). El designado MEGA II, presentado en 2007 en el III Encuentro Latinoamericano de Unidades Ambientales del Sector Transporte, profundizó con una impronta continuista la modalidad de planificación ambiental, en el marco de la relevancia asignada a la vialidad postcrisis 2001 y del aumento de la disponibilidad de recursos del sector. ¿Cuáles fueron sus novedades? En primer lugar, se aclaró la terminología existente por medio de un glosario y se incorporaron nuevos conceptos –como costos ambientales, pasivos ambientales, vulnerabilidad ambiental, buenas prácticas, área de influencia del camino y desarrollo sustentable–, acorde a la evolución de los marcos legales y conceptuales. En sintonía con lo anterior, el MEGA II complejizó y precisó los procedimientos de la EIA a lo largo del ciclo del proyecto de la obra vial, lo cual exigía mayor coordinación interjurisdiccional y multidisciplinariedad ([Figura 2](#)).

Figura 2. Gestión ambiental en el ciclo del proyecto de la obra vial



Fuente: elaborado a partir de Dirección Nacional de Vialidad (2007, p. 53).

En el mismo sentido, se pautaron métodos cualitativos y cuantitativos para la identificación, valoración y evaluación de impactos, normalizó mecanismos de monitoreo y de auditorías cuantificables con indicadores, puntuó penalidades y desarrolló la gestión de documentación.

También, y junto a la adopción de una nueva regionalización del país –las ecorregiones–, incluyó instrumentos de evaluación y gestión ambiental en la etapa del mantenimiento y la operación de las obras viales, puesto que la anterior versión se restringía a las fases proyectivas y constructivas ([Figura 3](#)).

Figura 3. Estudios ambientales, objetivos y responsables por etapas del ciclo de la política vial

Etapa	Tarea Vial	Acciones / Decisiones a tomar	Objetivos ambientales	Instrumentos de Gestión Ambiental	Responsable de la Tarea Ambiental
Planeamiento	Planeamiento	Prefactibilidad	Prevención - Predicción- Decisión - Identificación y Análisis de Alternativas Viables - Coordinación y Consenso con Dependencias Internas y Externas - Instancia de Participación - Definición del alcance para el EsAE	Evaluación Ambiental Estratégica (EAE)	DGA (coordinado con otras áreas de la DNV y otras reparticiones)
		Identificación de alternativas a estudiar	Categorización de Proyectos	Definición de los alcances de los estudios ambientales - Definición de TdR para el EsIAP	
Proyecto	Anteproyecto	Traza	Predicción - Prevención Inclusión de criterios ambientales en el diseño vial definitivo y en la planificación de las tareas de construcción, mantenimiento y operación. Identificación y valoración de los impactos ambientales negativos y delineación de los contenidos mínimos de los Planes de Manejo Ambiental.	Estudio de Impacto Ambiental Preliminar (EsIAP) TdR para el Estudio de Impacto Ambiental (EsIA)	DGA
		Afectaciones de diferentes usos del suelo			
Obra	Construcción	Diseño de Obra Básica	Predicción - Prevención Inclusión de criterios ambientales en el diseño vial definitivo y en la planificación de las tareas de construcción, mantenimiento y operación. Identificación y valoración de impactos ambientales negativos y delineación de los contenidos mínimos de los Planes de Manejo Ambiental.	Estudio de Impacto Ambiental (EsIA), TdR del Plan de Manejo Ambiental Básico (PMA) TdR para el Plan de Manejo Ambiental para la Construcción (PMAC)	DNV Consultoras Externas Empresas Contratistas
		Ubicación de Obradores y de acciones complementarias Métodos constructivos	Prevención - Corrección - Mitigación - Control	Plan Manejo Ambiental para la Construcción (PMAC) (incluye Monitoreo Ambiental) Control - Auditoría	Empresas Contratistas
Mantenimiento y Operación	Mantenimiento y Operación	Conservación zona camino, calzadas, etc.	Prevención - Remediación - Mitigación - Control	Plan Manejo Ambiental para el Mantenimiento y la Operación (PMAm y PMAo), (incluye Monitoreo Ambiental) Control - Auditoría	Empresas Contratistas DNV Concesionarias

Fuente: Dirección Nacional de Vialidad (2007, p. 60).

La inclusión de la participación pública –de carácter obligatorio o *facultativo*, según sea el nivel de sensibilidad social o complejidad del proyecto– para prever o minimizar la aparición de conflictos constituye otra de las novedades del *MEGA II* en materia de gestión. La misma incluye tres herramientas que demandan la articulación interjurisdiccional: la audiencia pública (consulta ciudadana), el proceso consultivo (invitación a autoridades y actores sociales clave) y el procedimiento de documento de consulta (habilitación de una dirección para recibir opiniones y aportes tras la publicación de un EIA). Con la institución de estos espacios deliberativos la política

adquirió formalmente un status más descentralizado y participativo, aunque por su carácter no vinculante la DNV se reservaba el poder decisorio. De acuerdo con el manual, las relaciones con la comunidad se nutren del acceso a la información pública ambiental, la cual debe ser provista tanto por las autoridades públicas como por las empresas.

En suma, las reformas introducidas fortalecieron el proceso de institucionalización ambiental en materia vial en términos prescriptivos-normativos. Señalados los principales jalones, algunos indicios sugieren una trayectoria errática en el cumplimiento efectivo de las reglas formales. Se trata de un campo que por entonces no ganó prioridad dentro de la DNV, puesto que la DGA parecía un reducto con dificultades para extender sus principios a otras secciones. De hecho, voces dentro de la propia institución cuestionaban la débil conciencia del personal respecto a la importancia de los principios ambientales (Quiroz, 2002).

Una ingeniera, integrante de la DNV, advertía que tanto técnicos como profesionales los atendían “no siempre con agrado y en general más para satisfacer las exigencias para que un proyecto sea aprobado que por una convicción plena” (Garrido, 2009, p. 60). Para ella, la asimetría entre el plan y su concreción resultaba notoria. Su experiencia laboral le indicaba que con frecuencia eran malinterpretados los documentos que debían presentarse, por lo que éstos encerraban vaguedades, contradicciones, superposiciones y escasa flexibilidad para ajustarse a las realidades. No es de extrañar entonces que se convirtieran en una mera formalidad, carente de realismo y precisiones. A esto se le suman la descoordinación entre los múltiples actores involucrados y el lobby empresarial, fenómenos agravados porque los organismos responsables del cuidado ambiental en los gobiernos provinciales y municipales desconocían la normativa y estaban atravesados por trabas burocráticas que demoraban y obstaculizaban las gestiones de autorización y supervisión de las obras. Tal como reza el dicho popular, este botón sirve de muestra de la distancia existente entre la legislación y su efectivo cumplimiento.

Conclusiones

Acompañada de la creación de una estructura estatal acorde, la aprobación de una normativa que tiene en cuenta la gestión ambiental como política vial implicó un cambio de paradigma. Hasta la década de 1990, dentro de la DNV los proyectos eran evaluados en función de criterios meramente técnico-económicos y, secundariamente, paisajísticos. Desde entonces, se implantó en los mismos

el tratamiento específico del ambiente, cuyo legado más importante se dio con la aprobación del MEGA, cuando la cuestión ambiental ganó peso institucional en línea con el modelo del desarrollo sustentable. Estos avances en la institucionalidad ambiental resultaron más una consecuencia de las presiones y recomendaciones de las agencias internacionales que de las iniciativas gubernamentales, las demandas sociales o las propuestas del saber experto local. Pueden ser interpretados como un capítulo más de la voluntad desplegada de la DNV por ajustarse a las agendas y los préstamos de los organismos multilaterales, aunque tal pragmatismo no ocluyó el papel desempeñado por las ideas en cernes.

La jerarquización institucional de la dimensión ambiental obligó al gobierno a prestar atención a los impactos antrópicos y naturales de las carreteras. Al menos formalmente ya no se las atendía como una intervención puramente ingenieril que maximizaba las ventajas y minimizaba los perjuicios. Tampoco se les atribuía un mero valor panorámico o escenográfico. Ganó terreno una interpretación que las ponderaba no solo con relación con sus aportes a la integración, al desarrollo económico y la belleza, sino también en función de la sinergia con el territorio local, sus actores y recursos. Emergió así una nueva mirada sobre el vínculo entre infraestructura vial y territorio que desafió perspectivas con frecuencia reduccionistas y deterministas, que definían a la primera por su racionalidad funcional (la conexión, más instigada por lógicas sectoriales e intereses supralocales) y la asociaban solo con el transporte de mercancías o el turismo, y entendían al segundo como un escenario neutro que albergaba a las obras. Este replanteo complejiza el significado que asume la localización de la intervención en determinados contextos. Los trazados, decididos a nivel nacional y emanados principalmente de razones económicas o geopolíticas, se presentan para los ámbitos locales y regionales atravesados por aquellos como nudos paradojales, por las oportunidades y amenazas que generan.

La dimensión ambiental se ha ido anexando a los proyectos viales en forma progresiva y no siempre con coherencia y efectividad. Aun así, es relevante destacar que permitió visibilizar cuestiones hasta entonces ignoradas, al sumar también la voz y la acción de un mayor número de actores –por ejemplo, a través de las audiencias públicas–.

Ahora bien, ¿hasta qué punto las nuevas reglas institucionales han cumplido una función promotora de la capacidad gubernamental en materia de preservación de la biodiversidad? ¿Prevalece el bien común o el servicio a grupos de interés, como consultorías, constructoras u otro tipo de empresas? Al respecto, es pertinente admitir las limitaciones de un enfoque legalista y desde arriba de la acción

pública como el aquí planteado, omitiendo la influencia de las situaciones externas, la historia intelectual de los manuales, la realidad de la ejecución, las pugnas de poder, la dimensión presupuestaria, las expresiones disidentes y las contingencias. Con asiduidad, las nuevas reglas no se tradujeron en la preservación efectiva del ambiente. Además, queda pendiente indagar sobre los posibles conflictos surgidos en torno a las instituciones y el peso de las trayectorias y las conductas individuales. Adoptar el punto de vista de los actores a quienes incumbe el problema que enfrenta la política objeto de estudio reviste fundamental importancia para reconstruir aspectos no cubiertos por las fuentes consultadas. Aún más si se tiene en cuenta que la institucionalidad vial ambiental fue fruto de la maduración de quince años de experiencias donde funcionarios públicos, profesionales y técnicos participaron en la formulación y ejecución de iniciativas.

Esta somera identificación de los principales hitos del proceso de institucionalización ambiental en materia vial pone de relieve la necesidad de estudiar los múltiples organismos que forman parte del Estado. Si bien lo ambiental conforma un sustrato compartido por sus diferentes dependencias desde la década de 1990, requiere una atención singular, tal como hemos incursionado aquí. Confiamos en que la profundización del análisis de la dimensión normativa y organizacional de la DNV, así como su trama de relaciones aporte, a su vez, mejores ideas para pensar las implicancias ambivalentes de la política vial, emblema débilmente cuestionado de la modernidad.

Referencias bibliográficas

- Azpiazu, D. y Pesce, J. (2003). *La privatización del sistema vial en la Argentina*. FLACSO. https://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/argentina/flacso/no_15_DT11_AZPIAZU_PESCE_MAY03.pdf
- Ballent, A. (2008). Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, 15(3), 827-847. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=386138038013>
- Ballent, A., Zunio Singh, D., Piglia, M., y Gruschetsky, V. (2023). *Infraestructura y Estado. Episodios de la modernización territorial argentina*. Universidad Nacional de Quilmes.
- Barbero, J. y Bertranou, J. (2014). Una asignatura pendiente: Estado, instituciones y política en el sistema de transporte. En C. Acuña (Comp.), *Dilemas del estado argentino: política exterior,*

económica y de infraestructura en el siglo XXI (pp. 191-244). Siglo Veintiuno. https://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/publicaciones/documento_de_trabajo01%20chv.pdf

Castellani, A. G. (2007). Difusión de ámbitos privilegiados de acumulación en la historia argentina reciente. Intervención económica estatal y comportamiento empresario, 1966-1989. *Sociohistórica*, (21), 17-53. <https://www.acuedi.org/ddata/2424.pdf>

Cipoletta Tomassian, G. y Sánchez, R. (2009). *Análisis del régimen de concesiones viales en Argentina, 1990-2008*. Serie Recursos Naturales e infraestructura, 145. Santiago de Chile: CEPAL. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/6347>

Daniele, C., Mereb, J.F., Frassetto, A., Pérez, J. (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), 52-83. <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333027352006.pdf>

Decreto 616. (República Argentina, 20 de abril de 1992). *Boletín Oficial*.

Eslava Gómez, A. (2010). Análisis neoinstitucional de políticas públicas. En Roth Deubel, A-N. (Ed.), *Enfoques para el análisis de políticas públicas* (pp. 97-124). Universidad Nacional de Colombia.

Governa, F. (2007). Las infraestructuras de transporte concebidas como obras territoriales: exigencias y estrategias de territorialización. *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, (44), 20-31. <https://raco.cat/index.php/PapersIERMB/article/view/103942/130104>

Gruschetsky, V. (2019). La Dirección Nacional de Vialidad, una repartición modelo del Estado nacional. Técnica y política en la ciudad de Buenos Aires en la década de 1930. En Menazzi, L. y Jajamovich, G. (Comps.), *Saberes Urbanos. Profesionales, técnicos, funcionarios y agencias estatales en la producción de ciudad* (pp. 77-111). TeseoPress. <https://www.teseopress.com/saberresurbanos/chapter/la-direccion-nacional-de-vialidad-una-reparticion-modelo-del-estado-nacional-tecnica-y-politica-en-la-ciudad-de-buenos-aires-en-la-decada-de-1930/>

Gruschetsky, V. (2020). Nuevas avenidas, nuevos paisajes. La transformación de Buenos Aires a través de las infraestructuras de movilidad durante la década de 1930. *Coordenadas. Revista de Historia Local y Regional*, 7(2), 121-145.

Haesbaert, R. (2013). Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad. *Cultura y representaciones sociales*, 8(15), 9-42. <https://www.culturayrs.unam.mx/index.php/CRS/article/view/401>

Iramain, D.L. (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). <https://publicaciones.inap.gob.ar/index.php/CUINAP/article/view/194>

Isuani, F., Pereyra, E., y Serafinoff, V. (2019). Burocracias estatales en la mira. *GIGAPP Estudios Working Papers*, 5(98-110), 526-547. <https://www.gigapp.org/ewp/index.php/GIGAPP-EWP/article/view/122>

Ministerio de Transporte (1998). *Vialidad Nacional. Pliego de Especificaciones Técnicas Generales. Publicación 101/102*.

North, D. (1995). *Instituciones, cambio institucional y desarrollo económico*. Fondo de Cultura Económica.

Ostrom, E. (2009). *El gobierno de los bienes comunes. La evolución de las instituciones de acción colectiva*. Fondo de Cultura Económica.

Piazza, G. (2020). Programa de Participación Público-Privada Vial. Expectativas vs. realidad y lecciones aprendidas. *Documentos de Trabajo del Instituto del Transporte. Serie: Análisis de Políticas*, 19. <https://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/publicaciones/Documento%2019%20-620Piazza.pdf>

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

Pierson, P. y Scokpol, T. (2008). El institucionalismo histórico en la ciencia política contemporánea. *Revista Uruguaya de Ciencia Política*, 17(1). http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1688-499X2008000100001

Pintus, A. G. y Gruschetsky, V. (2023). Entre el turismo relámpago y el espacio residencial. Caminos y tejidos en el borde costero del norte bonaerense (1900-1950). *Estudios del ISHIR*, 13(35).

Quiroz, P. (2002). El control medioambiental en la supervisión de una obra vial. *Seminario Panamericano Vial Ambiental*.

Resolución 92. Ministerio de Infraestructura y Vivienda. (6 de marzo de 2002). *Boletín Oficial*.

Resolución 1486. *Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, Dirección Nacional de Vialidad (DNV)*. (29 de agosto de 1994). *Boletín Oficial*.

Resolución 100. *Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, Dirección Nacional de Vialidad (DNV)*. (26 de enero de 1993). *Boletín Oficial*.

Rodríguez Buscia, C. M. (2024). El rol del Estado en el desarrollo vial y turístico de Salta (1932-1943).

Revista de historia americana y argentina, 59(2).
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9783367>

Salomón, A. (2022). La descentralización vial en tiempos desarrollistas (Argentina, 1955-1966).

Historia Regional, (47), 1-18.
<https://historiaregional.org/ojs/index.php/historiaregional/article/view/613>

Salomón, A.L. (2023). Caminos vecinales a imitar. Experiencias y conocimientos extranjeros como modelo para los proyectos viales, 1950-1970. *Folia Histórica del Nordeste*, (47), 61-82.

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9425057> Salomón, A. (2025). Infraestructura vial y paisaje en la pampa argentina, 1930-1990. 12° Simposio de la Sociedad Latinoamericana y Caribeña de Historia Ambiental (SOLCHA). UFRJ, Brasil.

Serafinoff, V. (2008). Transformaciones en el rol del Estado. La concesión de redes viales en Argentina. Estado, Gobierno, Gestión Pública. *Revista Chilena de Administración Pública*, 11, 5-38. <https://revistaeggp.uchile.cl/index.php/REGP/article/view/14049>

Soja, E. (2016). La ciudad y la justicia espacial. En B. Bret, P. Gervais-Lambony, C. Hancock y F. Landy (Comps.), *Justicia e injusticias espaciales* (pp. 99-106). Rosario: UNR.
<https://rephip.unr.edu.ar/server/api/core/bitstreams/6c03ae75-aa86-47b2-ac1b-b3d4143d329e/content>

Potencial conflicto de intereses

La autora declara que no existen conflictos de intereses asociados con la publicación de este artículo.

Fuentes de financiación

La autora declara que no recibió financiación externa para la realización de esta investigación ni para la publicación del artículo.

Doctora en Ciencias Sociales y Humanas, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) - Centro de Estudios de la Argentina Rural (CEAR) - Universidad Nacional de Quilmes (UNQ), Argentina. Correo electrónico: alejandralaurasalomon@gmail.com - ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-3533-5391> - Google Scholar: <https://scholar.google.com/citations?user=9rnatikAAAAJ>

Para citar este artículo: Salomón, A.L. (2025). Más allá de la técnica: la incorporación de la dimensión ambiental a la infraestructura vial argentina. *Revista Luna Azul*, (61), 299-320. DOI: <https://doi.org/10.17151/luaz.2025.61.12>

Esta obra está bajo una [Licencia de Creative Commons Reconocimiento CC BY](#)



Código QR del artículo

