

Transporte de carga y políticas públicas implementadas durante la pandemia en Santa Cruz

Freight transportation and public policies implemented during the pandemic in Santa Cruz

Miriam VAZQUEZ, mvazquez@uarg.unpa.edu.ar; Adriana BRITOS, abritos@uarg.unpa.edu.ar; Paula DIEZ, pdiez@uarg.unpa.edu.ar; Sebastián RUIZ, srui@uarg.unpa.edu.ar; Juan José REGALADO, jjregalado@unpa.edu.ar; Florencia PAREDES, florenciaparedes66@gmail.com; Mabel RAUQUE COYOPAE, mrauque@uarg.unpa.edu.ar; Mariela RODRIGUEZ, marieguada_93@hotmail.com;

Unidad Académica Río Gallegos - Universidad Nacional de la Patagonia Austral
Av. Gregores y Piloto L. Rivero - Río Gallegos - Santa Cruz – Argentina.

Recibido: 01/06/2023 Aceptado: 15/06/2023

RESUMEN

La declaración de PANDEMIA producto del SARS-CoV-2 impactó fuertemente sobre la actividad del transporte de carga a nivel mundial y especialmente en el extenso y periférico territorio de Santa Cruz, Argentina. El trabajo, analiza la infraestructura del transporte terrestre y recupera las voces de los actores sociales involucrados en la actividad, el Estado representado por la Subsecretaría de Transporte y la Policía de la Provincia de Santa Cruz, una empresa privada de transporte dedicada al servicio de paquetería, una estación de servicio rutera y los choferes de camiones, vivencias que se analizan e interpretan a luz de la normativa vigente y las políticas públicas implementadas en la urgencia de la emergencia sanitaria.

Palabras clave: pandemia, transporte, políticas públicas.

ABSTRACT

The declaration of PANDEMIC disease due SARS CoV-2 had a strong impact on the logistic activities worldwide and especially in the extensive territory of Santa Cruz Province, Argentina. The work analyzes the land transport infrastructure and the role of the social actors involved in the activity, the State represented by the Sub secretary of Transport and the Police of the Province of Santa Cruz, a private delivery service transport company, a Highway gas station and truck drivers, experiences that are analyzed under the current regulations and public policies implemented in the emergency of the health emergency.

Palabras clave: pandemic, transport, public policies.

INTRODUCCIÓN

El trabajo constituye una aproximación a las políticas públicas de transporte de cargas aplicadas en la Provincia de Santa Cruz durante la pandemia Covid 19 y a comprender de qué manera estas atravesaron a los sectores públicos y privados involucrados en la actividad. La finalidad



del trabajo es poner en tensión la realidad vivida por los sujetos “camioneros”, las empresas de logística y transporte con las políticas públicas implementadas por el Estado. El mismo se desarrolló en el marco de la convocatoria de Proyecto de Políticas Públicas Sociales de la UNPA y atendió específicamente a caracterizar, analizar y evaluar el proceso de integración regional, especialmente la logística del transporte de mercancía en el marco de la pandemia del COVID 19 singularizando en el sujeto transportista, la posible vulneración de sus derechos e incumplimiento de sus obligaciones considerando las denuncias realizadas por los choferes de camiones.

La política públicas consideradas para el análisis fueron el de conjunto de Decretos de Necesidad y Urgencia (DNU) implementados a partir de la declaración de la Emergencia Sanitaria Global por parte de la Organización Mundial de la Salud (OMS) que condicionaron el trabajo en relación al tráfico y logística de mercancías en el extenso territorio de Santa Cruz, que presenta una posición extrema con respecto al resto de la Argentina y constituye el lugar de tránsito hacia el territorio insular, provincia de Tierra Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, y la República de Chile. La pandemia traspasó los límites de los Estados y el concepto de territorio adquirió relevancia por las medidas sanitarias impuestas que marcaron el cierre de sus fronteras, total o parcialmente.

En la provincia la población se distribuye en quince municipios emplazados siguiendo los ejes estructuradores de las rutas nacionales N° 3 uniendo las localidades costeras, y la N° 40 las poblaciones cordilleranas y las rutas provinciales N° 5 con los centros poblados en el extremo sur y 281 y 43 comunicando el extremo norte. El centro provincial se enlaza a partir de rutas consolidadas no pavimentadas. Desde el punto de vista económico, Santa Cruz, al igual que otras provincias patagónicas, desempeña un papel importante en la provisión de materias primas, especialmente hidrocarburos.

El abordaje metodológico se corresponde con el tipo de investigación cualitativo, basada en la recolección de materiales empíricos, normas vigentes, encuestas, entrevistas, observación e interpretación de contenido de la información periodística local y nacional. Inicialmente atendió a recopilar el estado del conocimiento de la logística y transporte de mercancías, el estado de la infraestructura vial y la normativa que enmarcó la actividad durante la pandemia. El análisis de la integración regional valoró la red topológica mediante la construcción de un sistema de información geográfica que consideró información de localidades, comisiones de fomento, puestos policiales y rutas de distinta jerarquía y jurisdicción.

Flexibilizado el Aislamiento Social, Preventivo y Obligatorio se realizaron entrevistas a actores de los distintos sectores:

- Subsecretario de Transporte Sr. Rogelio D´Avena, Ministerio de la Producción, Comercio e Industria, 25 de marzo de 2021.
- Dirección General Policía Caminera de la provincia de Santa Cruz, División Unidad Operativa Comisaría de Guer Aike, Chimen Aike y La Esperanza, Comisario J. Arzua, marzo de 2021.
- Encargado de una importante empresa de transporte dedicada a la logística de paquetería de distribución nacional (a solicitud de la empresa se resguarda en nombre)

- Encargado de la estación de servicio YPF, ubicada en el ingreso NO de la ciudad sobre la Ruta Nacional N° 3. marzo de 2021.

Por otro lado, se realizaron en tiempos de aislamiento y utilizando la red social Facebook encuestas a los sujetos camioneros.

En todos los casos las preguntas tendieron a conocer como las políticas implementadas por el gobierno nacional y las jurisdicciones provinciales afectaron y modificaron el desempeño de sus actividades laborales, y con los transportistas conocer la posible vulneración de sus derechos.

El trabajo registra la situación del transporte en pandemia e intenta llevar a la reflexión a los actores claves participantes en las tomas de decisiones. En Santa Cruz, la ausencia de algunos actores importantes en la construcción de esas medidas provocó confusión en la implementación de las mismas, aumentando en algunos casos el temor y la incertidumbre que ya traía consigo la enfermedad. Este contexto coyuntural, sumado a la posibilidad de que cada administración podía tomar decisiones en relación a la gestión de la enfermedad, hizo que se rigidizaran las medidas y en muchos casos, fueran autoritarias. En un mundo en crisis es necesario revisar las acciones aplicadas para optimizar y mejorar los resultados frente a escenarios futuros similares.

MARCO DE REFERENCIA

Este nuevo contexto estuvo signado por la incertidumbre ante un mundo que se estaba reconfigurando y en el que prevalecía el miedo a perder lo que se tenía, no sólo las formas de subsistencia y producción económica, sino también, por el cambio abrupto en la vida de las personas. En febrero 2020, el Ministerio de Salud de la Nación, ya había instalado el Protocolo de tratamiento para pasajeros que provenían del exterior (Ministerio de Transporte. Febrero 2020) con síntomas potenciales de la enfermedad (Infobae, 02 de marzo 2020). El primer contagio, detectado en la Argentina el 3 de marzo (Ministerio de Salud de la Nación, 3 de marzo, 2020), produjo cambios inmediatos en la cotidianeidad de los habitantes del territorio nacional; licencias a trabajadores y alumnos que estuvieron en países con circulación comunitaria; el aislamiento obligatorio para viajeros y contactos estrechos; la suspensión de vuelos internacionales, entre otros. Estas y otras decisiones fueron expresadas en el DNU 260/2020 del 12 de marzo, que establece que los operadores de medios de transporte, internacionales y nacionales que prestan servicios en el país están obligados a cumplir medidas sanitarias, acciones preventivas y emitir los reportes que les sean requeridos en tiempo oportuno. También expresa que los Ministerios de Seguridad y del Interior podrán designar, conjuntamente con el Ministerio de Salud, corredores seguros aéreos, marítimos y terrestres (DNU 260).

Vinculado al transporte de cargas terrestres, a partir del 12 de marzo ya no se podía circular libremente por algunas rutas del país. El miedo al contagio y la muerte envolvían las decisiones tomadas y comenzaba a vislumbrarse que en algunas provincias o municipios tomaban medidas para limitar o evitar el ingreso de personas y transportes de carga, ya que el DNU antes mencionado, establece que cada jurisdicción deberá dictar las reglamentaciones sectoriales en el marco de su competencia a partir de las medidas obligatorias y recomendaciones emitidas por la autoridad sanitaria. Este DNU, se extendería en el tiempo y también las dificultades para transitar de los camioneros. (Télam Digital, 08 de septiembre de 2020). El 16 de marzo se aprueba el DNU 274/2020 en el que prohíbe el ingreso de personas extranjeras no residentes en

el país a través de cualquier aeropuerto, puerto, paso internacional o centro de frontera, por el término de quince días corridos. Se exceptúa de la prohibición a las personas afectadas a las operaciones de comercio internacional de transporte de cargas de mercaderías a efectos de permitir el normal abastecimiento de insumos imprescindibles. El 19 de marzo de 2020, el gobierno nacional continúa tomando decisiones ante la velocidad en el agravamiento de la situación epidemiológica a escala internacional y el aumento de casos a nivel nacional y adoptó nuevas medidas urgentes para hacer frente a la emergencia. Por medio del Decreto 297/2020 se estableció el Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio (ASPO) en todo el territorio nacional... *“a fin de proteger la salud pública,(...), se establece para todas las personas que habitan en el país o se encuentren en él en forma temporaria, la medida de “aislamiento social, preventivo y obligatorio” en los términos indicados en el presente decreto. La misma regirá desde el 20 hasta el 31 de marzo inclusive del corriente año, pudiéndose prorrogar este plazo por el tiempo que se considere necesario en atención a la situación epidemiológica”*. (Decreto 297/2020. DECNU-2020-297-APN-PTE).

La medida adoptada emulaba las decisiones que se habían tomado en otros países que habían comenzado a tener serias complicaciones sanitarias como consecuencia de la pandemia. En la conferencia de prensa del 19 de marzo, que daba el primer mandatario del Estado nacional, argumentó la toma de la decisión diciendo...”el objetivo de las medidas es *aplanar* la curva de contagios para que las personas que requieren asistencia médica no colapsen el sistema de salud” (Infobae, 20 de marzo de 2020). Las características de la pandemia mostraban que la enfermedad ponía en peligro a personas mayores de edad, aumentando el riesgo para los mayores de 60 años y aquellos adultos con comorbilidades. Según datos publicados por el Ministerio de Salud y Desarrollo Social, a fines de 2018, el sistema sanitario público nacional contaba con 4,4 camas cada 1000 hab., cifra que estaba por debajo del promedio establecido por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos que la estima en 4,7/1000 hab., y de la recomendación de la OMS que la establecía en 8 o más /1000 hab. En Santa Cruz, fue dificultoso obtener información del Ministerio de Salud sobre la disponibilidad de camas de internación, total o discriminadas por localidad, tampoco fue posible conocer indicadores sanitarios que permitieran construir una línea de base, para comprender la situación sanitaria de la provincia en marzo 2020.

Las circunstancias sanitarias exigieron que los dispositivos que se aplicaban desde la estructura del Estado, se modificaran para dar respuesta a las consecuencias de la enfermedad. El gobierno nacional diseñó el Plan Operativo de Preparación y Respuesta al COVID 19 (Ministerio de Salud de la Nación), en base al Reglamento Sanitario Internacional (RSI-2005) y a las conclusiones del Comité de Emergencias de la OMS realizado el 30 de enero de 2020 en Ginebra. Entre sus premisas establece como prioridad, la adecuación del sistema de salud y atribuye al Ministerio de Salud el rol de coordinador, para conformar una red intersectorial con la participación de los sectores transporte, educación, turismo, trabajo, ambiente, desarrollo social, entre otros. El RSI-2005 establece las condiciones internacionales para los países miembros dejando a cada Estado tomar medidas en su territorio. Así el Ministerio de Transporte de la República Argentina publicó el protocolo: Plan de Emergencia Covid-19 para el transporte automotor de cargas generales y peligrosas, el cual establece las pautas mínimas de higiene y prevención que contribuyan a minimizar la propagación del virus y determina que deberían ser estrictamente cumplidas por los operadores de transporte de carga de jurisdicción nacional e internacional que transiten por las rutas del territorio nacional. Este plan de Emergencia fue publicado el 08 de junio de 2020 y el 10 de junio el Protocolo Particular Plan de Emergencia COVID-19 para el Transporte Automotor de Cargas Generales y Peligrosas (Ministerio de Transporte - Resolución 4/20), casi dos meses después del DNU 297/20, que establecía en el Territorio nacional el ASPO.

Las disposiciones administrativas que entraron en vigor los días señalados, es decir, la primera quincena de marzo de 2020, dejaba a las administraciones provinciales y municipales definir la adecuación en sus jurisdicciones, de las medidas tomadas a nivel nacional. El desconocimiento que todavía existía a las formas de contagio de la enfermedad, generaba miedo e incertidumbre y fueron los transportistas, como trabajadores esenciales, quienes experimentaban las contradicciones en la aplicación de las normas y el temor por la propagación de la enfermedad.

MARCO CONCEPTUAL

Estado y políticas públicas

Las políticas estatales, son decisiones que toman los representantes del gobierno que ocupan la estructura del Estado, basadas en la realidad que observan cómo indeseada y por ende, necesaria de ser modificada. Estas decisiones se constituirán como líneas de acción para que las instituciones y los organismos de la estructura, puedan operar en la realidad, con el fin de llevar adelante esas representaciones que tienen de lo deseado. Esto también es expresado por la sociedad, haciendo sentir su voz de protesta, reclamando sobre sus necesidades no satisfechas y procurando que sus problemas sean escuchados por las autoridades e incluidos en la agenda pública. Inscriptas en un principio, en el pensamiento de quienes toman las decisiones, intentarán luego darles forma y plasmarlas en la realidad, para transformar lo dado por lo esperado. Este entramado de instituciones y organizaciones nos muestra un Estado que no es uniforme, sino que se conforma como un actor social complejo y diferenciado. A la hora de diseñar y/o implementar políticas públicas, las diferentes instancias de decisión y de acción estatal expresan intereses, proyectos e ideas no siempre homogéneas y muchas veces, contradictorias (Clausen y Foglia, 2012). Es decir, las políticas estatales constituyen una respuesta por parte del Estado, a ciertos intereses, contextos y problemáticas de orden social (Malamud, 2011 y Bobbio, 1989).

La implementación de las mismas requiere de un conjunto, deliberado y secuencial, de actividades que el gobierno lleva adelante para el logro de sus propósitos y los objetivos de la política. En otras palabras, la implementación es el proceso de transformar en resultados los objetivos asociados con una política pública. Se trata de un proceso continuo y no lineal, el que debe ser administrado (Basu, 1997).

Pero estas políticas no pueden ser entendidas sin comprender el contexto en donde se originaron, las ideologías que las impregnaron, quienes fueron sus protagonistas y los conflictos que se manifestaron para poder llevar los temas a la agenda pública. La relación entre Estado y sociedad suele ser problemática y se expresa en la formulación e implementación de diversas políticas públicas. Por ello, es fundamental tener presente las coordenadas de tiempo y espacio, para poder dimensionar su construcción, ejecución e impacto de las mismas. La territorialización de las políticas implica promover su construcción de manera consensuada y articulada entre los diferentes niveles de gobierno y los diferentes actores implicados en el territorio. Esta acción concertada, permitirá construir políticas públicas en correspondencia con las características y condiciones especiales de cada territorio, a fin de contribuir a reducir las desigualdades existentes, tanto al interior de cada territorio como entre ellos dentro de un mismo país. La territorialización permite acelerar los procesos de desarrollo sostenible aprovechando y reforzando las potencialidades de cada uno (Fernández de Losada, 2021).

Siguiendo a Guillermo O'Donnell (1986) es posible plantear tres dimensiones de análisis que pueden ser de gran ayuda a la hora de estructurar el campo de los estudios sobre el Estado: a)

el Estado como co-constructor de relaciones sociales (dimensión socioeconómica); b) el Estado como burocracia y/o conjunto de instituciones públicas (dimensión político administrativa) y el Estado como monopolio de la violencia, presentándose ante la sociedad como garante del bien común (dimensión ideológica) (Oszlak, 1986). Para llevar adelante las políticas estatales, el Estado requiere de funcionarios o servidores públicos que son el punto de contacto entre el gobierno y los ciudadanos y despliegan con su accionar los servicios prestados por él. Estos burócratas ejercen una influencia importante en las personas que hacen uso de los beneficios, ya que determinan si los ciudadanos pueden o no acceder a los servicios que presta el Estado a través de las políticas de las cuales ellos son ejecutores. De esta manera, los burócratas de nivel callejero, cumplen implícitamente la función de mediadores en ciertos aspectos de la relación constitucional de los ciudadanos con el Estado. En suma, ellos tienen las claves de una de las dimensiones de la ciudadanía (Lipsky, 1980), posibilitando o no, el acceso a los derechos que expresan las políticas estatales.

MARCO LEGAL

La Ley 27541, es una suerte de “ley ómnibus” en materia de emergencia. En su artículo 1° dispone declarar “la emergencia pública en materia económica, financiera, fiscal, administrativa, previsional, tarifaria, energética, sanitaria y social...”, y constituyó una de las bases normativas para dar pie a los DNU que se dictarían después en relación a la pandemia. Al momento de sancionarse la mencionada Ley, que no fue materia de delegación legislativa, se ignoraba la existencia de una pandemia reconocida.

La necesidad de adecuar la normativa frente a la situación coyuntural que atravesaba el país llevó a dictar el primer DNU N° 260/20, que invoca al art. 99, inc. 3, de la Constitución Nacional y a la ley N° 26.122 en cuanto esta regula el trámite de intervención del Congreso Nacional en los DNU dictados por el Poder Ejecutivo de la Nación. El artículo 99 de la Constitución Nacional expresa en 20 incisos las atribuciones del Poder Ejecutivo Nacional. A los efectos del tema que nos ocupa, es necesario analizar en primer lugar el inciso N° 3 que en su parte pertinente expresa:

“...Participa de la formación de las leyes con arreglo a la Constitución, las promulga y hace publicar...”

“...El Poder Ejecutivo no podrá en ningún caso bajo pena de nulidad absoluta e insanable, emitir disposiciones de carácter legislativo....”

“...Solamente cuando circunstancias excepcionales hicieran imposible seguir los trámites ordinarios previstos por esta Constitución para la sanción de las leyes, y no se trate de normas que regulen materia penal, tributaria, electoral o el régimen de los partidos políticos, podrá dictar decretos por razones de necesidad y urgencia, los que serán decididos en acuerdo general de ministros que deberán refrendarlos, conjuntamente con el jefe de gabinete de ministros.....”

El fundamento crucial de dicho decreto (260/2020) consistió en que “en la situación actual, resulta necesario la adopción de nuevas medidas oportunas, transparentes, consensuadas y basadas en la evidencia científica, que se sumen a las ya adoptadas desde el inicio de esta situación epidemiológica, a fin de mitigar su propagación y su impacto sanitario”. Establecía básicamente que:

- La imposibilidad de seguir los trámites ordinarios para la sanción de las leyes y era necesario adoptar medidas rápidas, eficaces y urgentes para prevenir el contagio masivo de la población.

- Un aislamiento obligatorio a una determinada categoría de personas, enumeradas en el Decreto. El aislamiento era por 14 días, pudiendo este plazo ser ampliado por la autoridad de aplicación
- En caso de Incumplimiento del aislamiento debían radicarse las denuncias correspondientes, por la posible comisión de los delitos previstos en los artículos 239 y 2015 del Código Penal Argentino.

Siete días después aparece el DNU N° 297/2020, que agrava las restricciones previstas en el anterior, estableciendo que salvo las personas declaradas esenciales el resto debían:

“...Permanecer en sus residencias habituales o en la residencia en que se encuentren a las 00:00 horas del día 20 de marzo de 2020, momento de inicio de la medida dispuesta. Deberán abstenerse de concurrir a sus lugares de trabajo y no podrán desplazarse por rutas, vías y espacios públicos, todo ello con el fin de prevenir la circulación y el contagio del virus COVID-19 y la consiguiente afectación a la salud pública y los demás derechos subjetivos derivados, tales como la vida y la integridad física de las personas....Sólo podrán realizar desplazamientos mínimos e indispensables para aprovisionarse de artículos de limpieza, medicamentos y alimentos”. También agrava las sanciones por el incumplimiento afirmando que “...Cuando se constate la existencia de infracción al cumplimiento del aislamiento social, preventivo y obligatorio o de otras normas dispuestas para la protección de la salud pública en el marco de la emergencia sanitaria, se procederá de inmediato a hacer cesar la conducta infractora y se dará actuación a la autoridad competente, en el marco de los arts. 205, 239 y concordantes del Código Penal” agregando que “El Ministerio de Seguridad deberá disponer la inmediata detención de los vehículos que circulen en infracción a lo dispuesto en el presente decreto y procederá a su retención preventiva por el tiempo que resulte necesario, a fin de evitar el desplazamiento de los mismos, para salvaguarda de la salud pública y para evitar la propagación del virus”.

Todos los DNU que se dictaron posteriores al 297/20, mantuvieron la misma línea y fueron dejando a criterio de las Autoridades Provinciales, mayores o menores restricciones de acuerdo a la situación sanitaria de cada Provincia.

TRANSPORTE Y DESARROLLO TERRITORIAL

El territorio como un espacio apropiado y transformado por la sociedad en el proceso de su devenir histórico, implica control y dominio, ejercicio del poder, despliegue de las prácticas sociales sobre un cierto recorte de la superficie terrestre. Apropiación y transformación se despliegan en el marco de una dialéctica material y simbólica, que construye el territorio y da sentido y significado a las acciones y prácticas de transformación material de la superficie terrestre y de uso de ese territorio. La materialidad remite tanto a las condiciones naturales transformadas históricamente por la acción humana como al conjunto de formas construidas fijadas en el territorio (Santo, 1996; Blanco, 2007 y 2010).

Una de las formas de entender la apropiación y relaciones de poder, es interpretar el control del territorio, por medio del transporte de personas y de mercancías, que contribuye a fortalecer los vínculos y que permite ciertos flujos asociados a la demanda de algunos actores sociales, a la creación de circuitos para la producción, circulación y consumo y la localización de actividades. En la relación entre transporte y territorio se identifican efectos directos y efectos indirectos o asociados. Los directos son los referidos a la construcción de la infraestructura, a la circulación que se habilite sobre ellas y a la interrelación con el territorio en el cual se asienta.

Los indirectos son aquellos vinculados con los procesos de transformación que se generan por las mejoras en las condiciones de accesibilidad y la habilitación de áreas para el desarrollo de nuevas actividades (Schweitzer, 2021 y Barbero, et al., 2011).

González Feliu y Cerdillo Campos (2017) clasifican a los actores de la logística, planeación y desarrollo territorial en tres categorías; *a) los consumidores del espacio*: incluye a todos los actores que por sus funciones territoriales ocupan el espacio con actividades de producción, comercio, servicios, ocio, etc. generando, recibiendo y transportando bienes; *b) los organizadores del espacio*: incluye todos los actores (públicos o privados) cuya función es la de preparar, desarrollar, coordinar y organizar el espacio para la gestión eficiente de los recursos, se asocia con autoridades públicas políticas y técnicas, incluye también los organismos profesionales como cámaras, asociaciones, etc.; y *c) los actores auxiliares*: los cuales contribuyen a las interacciones entre los otros dos grupos de actores, asesorías, inmobiliarios logísticos, entre otros.

El transporte como pilar fundamental en el marco de la logística, es una actividad importante para articular las dimensiones del desarrollo político, social y económico. Los objetivos políticos atienden a las necesidades comunes de la sociedad como el efectivo control político, cohesión territorial, provisión de seguridad, etc.); los sociales, incluyen la provisión de accesibilidad pública, por medio de infraestructura vial, en el sentido de proveer movilidad básica para todos los habitantes como garantía de igualdad de oportunidades y dentro de los económicos, el transporte es producto de la actividad espacialmente diversificada que hace que bienes y trabajo humano posean diferencias de valor en función de su ubicación (Agosta, Inédito).

Configuración del territorio santacruceño

El territorio de Santa Cruz tiene una extensión de 244.000 km², y en el sentido N - S alcanza una extensión de 800 km. Según el último censo del año 2021 (INDEC) cuenta con un total de 333.473 habitantes. Por la disposición latitudinal del territorio argentino, Santa Cruz se encuentra a grandes distancias de los centros político-administrativos más importantes del país. La Ruta Nac. N°3 constituye el principal elemento de enlace con la Capital Federal y gran parte del país. La capital provincial, Río Gallegos, se ubica a 2726 kilómetros de la ciudad de Buenos Aires y la posibilidad de intercambio de población y bienes está fuertemente condicionada por la ruta mencionada y por el tráfico aéreo (Cáceres, 2016).

Bona (2000) describe como las actividades de producción desarrolladas a lo largo de la historia definieron la configuración del territorio en función de la ubicación geográfica de los recursos y el tipo de relaciones sociales que se establecieron. Desde el punto de vista jurídico, dos leyes fueron las que permitieron el proceso de ocupación en Santa Cruz entre 1878 y 1920: la Ley N° 817/1876 “de Inmigración y Colonización” y la Ley 4167/1903 “Ley General de Tierras”. Esta primera etapa en la ocupación del espacio regional se caracterizó por una organización social basada en la actividad ganadera extensiva para el mercado externo, que permitió la ocupación del conjunto del territorio en sucesivas etapas definidas por la calidad de los campos que se ocupaban; el espacio se configuró en función de lo que el modelo agroexportador requería, se desarrollaron centros urbanos en torno a los lugares de producción y en los puertos. (Barbería, 1996 y Cepparo de Grosso, 1981). A mediados de los cuarenta se inicia en el entonces Territorio Nacional de Santa Cruz, la explotación hidrocarburífera impulsada y controlada en su mayor parte por YPF. La producción se concentró en áreas extremas del territorio focalizando la actividad en los departamentos Güer Aike y Deseado, marcando una gran diferencia con la

ganadería en relación con las áreas ocupadas. A fines de los años cincuenta comienzan las grandes oleadas migratorias convirtiendo a Santa Cruz en polo de atracción poblacional vinculado a la actividad. Junto a este proceso de diversificación de la economía comienza la etapa de la provincialización de Santa Cruz (Ley N° 14.408/1955).

La desigual distribución de la población en el espacio contribuyó a incrementar los índices de urbanización y el desarrollo de infraestructura de transporte para mover la producción (ferrocarril, caminos, oleoductos y gasoductos). El transporte terrestre desplazó paulatinamente al marítimo para el flujo de mercaderías dando lugar a la formación del eje N-S sobre la costa y con redes convergentes sobre los principales centros subregionales destacándose Río Gallegos y Caleta Olivia.

Infraestructura Vial Carretera

La Argentina posee una red principal de 230 mil kilómetros de longitud, (17% de jurisdicción nacional y (83%) provincial, 400 mil kilómetros de caminos de red provincial terciaria y una extensa red de caminos vecinales y municipales sin cuantificar (Agosta, 2006). En la década de 1930, con la creación de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) marca el período más fecundo del desarrollo vial. En este contexto, la construcción, mejoramiento y conservación de los caminos mediante la conformación de un sistema vial nacional fue una política clave. En el año 1958 se dispuso una nueva estructura para la DNV dividiendo en tres órdenes de jerarquía a la Red Vial Nacional: Troncal Nacional, Primaria Provincial y Comunal, contando en la actualidad con más de 40.000 kilómetros de rutas que integran las distintas provincias y regiones entre sí del país (Agencia Nacional de Seguridad Vial y Secretaria de Planificación, Ministerio de Transporte, 2019).

Las dos carreteras principales que recorren la Patagonia son la Ruta Nac. N° 3 (RN 3), Corredor del Atlántico y la Ruta Nac. N° 40 (RN 40), Corredor de los Andes. Hacia 1960 la declinación del servicio ferroviario sin inversiones durante las últimas décadas, da lugar a que el transporte de cargas por camión, puerta a puerta, comience a tener un rol preponderante. Ello determina que las cargas que se movilizan son cada vez mayores y se acrecienta la actividad vial, la conservación y mantenimiento de las mismas. Durante las dos décadas de 1960 y 1970 se duplica la red pavimentada. En 1980 y 1990 se produce una desaceleración de la inversión en obras públicas en general, la red vial incrementa solo un 10 % en cada una de las décadas, completando su conectividad y llegando a construir un verdadero factor de accesibilidad para todo el país (Falco, 2012; González y Martínez, 2013).

En la provincia de Santa Cruz los caminos comienzan a trazarse tiempo después, García (2000) en el origen de las localidades de Santa Cruz describe detalladamente desarrolló el sistema de rutas en la provincia. Hacia fines del siglo XIX los primeros medios de transporte eran carretas y chatas que empezaban a delinear los primeros caminos del territorio. Desde 1912 estaban en uso los puentes de Güer Aike sobre el río Gallegos, los puentes colgantes del Campo de Douglas y el del paso Las Horquetas, sobre el río Coyle (1914) y otro en el campo Betancur y en el Paso de los Capones. Para 1916 los caminos existentes eran los que unían Río Gallegos a Lago Argentino; a Punta Arenas, de Ultima Esperanza (Chile) a La Esperanza y; de Puerto Coyle y Puerto Santa Cruz a Lago Argentino. En 1918 se crea en Río Gallegos la oficina de Puentes y Caminos que sería reemplazada más tarde por la Dirección de Vialidad Nacional. En 1924 se habilita al servicio público la sección del camino de Gallegos y Coyle y Santa Cruz; se establece que el control aduanero entre Río Gallegos y Punta Arenas sería por paso El Cóndor habilitados para el tráfico el camino al oeste de Cabo Vírgenes. Para el año 1928 se habilita el camino

permanente de Río Gallegos a Puerto Natales (Chile), se conceden permisos para el servicio de balsas sobre el río La Leona y se libró al público un puente de madera sobre el río Deseado (en lote 19) camino a Lago Buenos Aires.

Entre 1930 y 1945 se construyen los caminos entre Puerto Deseado y Río Gallegos, San Julián y Cañadón León (actual Gobernador Gregores) hacia los lagos Belgrano y Pueyrredón y Puerto Santa Cruz a los lagos Viedma y San Martín. En este periodo se construyeron varios puentes, uno sobre el río Chico en el camino Río Gallegos a Punta Arenas, otro a la altura del km 282 en el camino de Puerto Santa Cruz al lago Buenos Aires. A finales de la década de 1940 se incrementa la instalación de surtidores para el expendio de combustibles, debido a la creciente importancia de la explotación petrolera en la zona de Comodoro Rivadavia. Durante la década de 1960 se construye una ruta troncal que comunica el centro de la meseta, zona de Gobernador Gregores, con la zona norte que pasa por Pico Truncado y Caleta Olivia. En esta década comienza también la llegada regular de mercadería por transportes terrestres a las poblaciones ubicadas en la línea de costa. El actual puente sobre el río Santa Cruz, en la localidad de Piedra Buena, fue inaugurado en 1966, mientras que el puente ubicado en el paraje Charles Fhur fue inaugurado en 1977 junto a otros dos sobre el río Leona.

RESULTADOS

Principales Ejes de Integración Sentido Norte – Sur

La *Ruta Nacional N° 3* (RN 3) une las provincias de Buenos Aires, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Su recorrido en la Provincia de Santa Cruz es de 818 km, comenzando en el kilómetro 1856 y finalizando en el kilómetro 2674, llegando en este punto al límite internacional Paso de Integración Austral que conecta con la Región de Magallanes y de la Antártida Chilena. La ruta está pavimentada en su totalidad, sin embargo por falta de información oficial, no se puede determinar el estado general de conservación de la misma. Parte del equipamiento de la ruta corresponde a las estaciones de servicio que se encuentran en los empalmes de rutas y accesos a localidades. Las mismas además de constituir puntos de recarga de combustible constituyen importantes puntos de aseo y descanso tanto para los pasajeros particulares como para transportistas. Las estaciones de servicio corresponden principalmente a la firma YPF siendo en total seis (6), de las cuales dos se encuentran en Caleta Olivia y las restantes se distribuyen en Tres Cerros cercana al empalme con la RP 87; en el acceso a Puerto San Julián y empalme RP 25; en Comandante Luis Piedra Buena y empalme RP 17 y en Río Gallegos sobre la autovía 17 de Octubre. Si bien existen otras compañías (Axion Energy, Rhasa) y tiene muy baja presencia focalizándose principalmente dentro de las localidades.

El segundo eje estructurador en sentido Norte - Sur es la *Ruta Nacional N° 40* (RN40), considerablemente más larga en su recorrido que la RN 3. La RN40 recorre once provincias argentinas: Santa Cruz, Chubut, Río Negro, Neuquén, Mendoza, San Juan, La Rioja, Catamarca, Tucumán, Salta y Jujuy. Dentro del territorio provincial, su recorrido es de 1325 km y desde 2004 el cerro se ubica en el extremo sur, en Cabo Vírgenes (Dirección Nacional de Vialidad, Resolución 1748/04). Como no hay camino construido entre cabo Vírgenes y Punta Loyola (el final de la antigua traza) la ruta comienza en este punto que constituye el km 100, vinculando el puerto de Punta Loyola y la ciudad capital de Río Gallegos, con el regimiento Rospentek y Veintiocho de Noviembre. Este último tramo de la ruta es de ripio consolidado y durante la estación invernal es prácticamente intransitable por lo tanto no se constituye como

el eje integrador en sentido Este - Oeste. En su recorrido se empalma con las rutas RP 11 que conecta la localidad de El Calafate; el acceso de Gobernador Gregores empalme RP 29 y la localidad de Perito Moreno empalme RP 43, actualmente RN 281. La ruta tiene una función principalmente turística ya que recorre los atractivos más importantes del territorio provincial. Al igual que la RN 3, no se puede determinar el estado general de conservación de la misma. Las estaciones de servicio presentes en su traza corresponden a la compañía YPF y se localizan (sin considerar la ubicada en Río Gallegos) en 28 de Noviembre, Gobernador Gregores y Perito Moreno.

Ejes de Integración Sentido Este – Oeste.

Este eje se origina a partir de la Ley de Fomento de los Territorios Nacionales que promueve el tendido de la línea del Ferrocarril Patagónico (5559/ 1908) y se incrementa y mantiene por el descubrimiento de importantes yacimientos de hidrocarburos (García, 2000). Paralelo a las vías del Ferrocarril Patagónico (actualmente abandonado) surge la Ruta Nacional 281 (RN 281) construida en 1954. Su recorrido de 358 km, totalmente asfaltada, se complementa con la Ruta Provincial 43 (RP 43) que comienza en el departamento Deseado al noreste de la provincia de Santa Cruz y finaliza en el Paso Río Jeinemeni, ubicado a 2 km de Los Antiguos, siendo su continuación la Ruta CH-265 en territorio chileno. Esta ruta que recorre de este-oeste del territorio en la zona norte y vincula las localidades y poblados del valle del río Deseado, con las grandes ciudades patagónicas de Caleta Olivia y Comodoro Rivadavia en la provincia de Chubut, es utilizada principalmente por transportes vinculados a la actividad petrolera. Entre el equipamiento básico cuenta con tres puntos de abastecimiento pertenecientes a la firma YPF ubicados en las localidades principales de Pico Truncado, Las Heras y Perito Moreno.

En el sur la RP N° 5 constituye el eje de Integración Sentido Sureste – Noroeste, avanza desde la RN3 en el paraje Güer Aike hasta la RN40 en el paraje La Esperanza. Esta ruta provincial conecta la ciudad capital con las localidades de la cuenca carbonífera (Río Turbio, 28 de Noviembre y Julia Dufour) y con las dos ciudades más turísticas de la provincia El Calafate y El Chaltén.

El intercambio de población y bienes está fuertemente condicionado por los ejes estructuradores descriptos y por el tráfico aéreo. Desde el punto de vista económico en Santa Cruz, al igual que otras provincias patagónicas, el transporte de carga es un factor determinante en el desarrollo económico y la competitividad de las cadenas de suministro, tanto a nivel nacional, como internacional. Desempeña un papel primordial tanto en el abastecimiento de los elementos básicos de consumo (alimentos, vestimenta, medicamentos, etc.), como en la provisión de materias primas, especialmente hidrocarburos. En situaciones “normales” alrededor de 300 camiones diarios llegan a la ciudad de Río Gallegos con carga para ser distribuida a las localidades del interior provincial o continuar viaje hacia la isla de Tierra del Fuego y hacia Punta Arenas.

Díez et al (2022) realiza un análisis descriptivo de la red vial pavimentada de la provincia de Santa Cruz a partir de la combinación de diferentes indicadores de la teoría de grafos y herramientas SIG, para conocer la funcionalidad, centralidad y desequilibrios presentes en su configuración espacial. La red vial primaria y secundaria de la provincia de Santa Cruz se ha mantenido sin modificaciones significativas durante los últimos años. En este sentido para completar el eje pavimentado norte - sur, en el oeste de la provincia, se modificó la traza de la histórica RN 40 restando aún tramos sin asfaltar. La red vial pavimentada se puede definir como una red de circunvalación, dada a partir de las RN 3 y 40 y los enlaces en sentido este - oeste

en los extremos de la provincia. El vasto espacio interior se comunica en sentido noroeste - sureste vinculando la cordillera y la costa aproximadamente en la zona media del territorio.

La aplicación de herramientas provenientes de la Teoría de Grafos cuantificó a la red pavimentada, los valores obtenidos refuerzan la idea de que la infraestructura atiende a las necesidades del mercado y no en la eficiencia de la red vial en sí misma, determinando que es inconexa ya que no todas las localidades quedan vinculadas por, al menos, un camino pavimentado. Además es simple, en más del 70% de la misma las localidades se vinculan de manera directa con otras dos o menos localidades. Para mejorar la accesibilidad media se debería introducir un 40% de rutas por localidad para lograr un máximo de conectividad y llegar a ser una red pavimentada integrada. Las localidades Comandante Luis Piedra Buena y Fitz Roy presentan la mejor conectividad de la red. El estado de conservación de la red vial se presenta como una debilidad. Los ejes constituidos por la RN°3 y 40 se encuentran construidos con pavimento flexible, presenta deformaciones en sus banquetas y con sectores con baches. Solo el tramo entre Piedra Buena y Chimen Aike se encuentra transitable a pesar de no estar indicada correctamente la cinta asfáltica. La RN°40 no está asfaltada en su totalidad, con tramos de ripio consolidado en el eje Este - Oeste entre el puente Blanco y Turbio Viejo y entre las localidades de Tres Lagos y Gobernador Gregores pertenecientes al eje Norte - Sur. Estos tramos durante la estación invernal se encuentran prácticamente intransitables (Fig. 1).

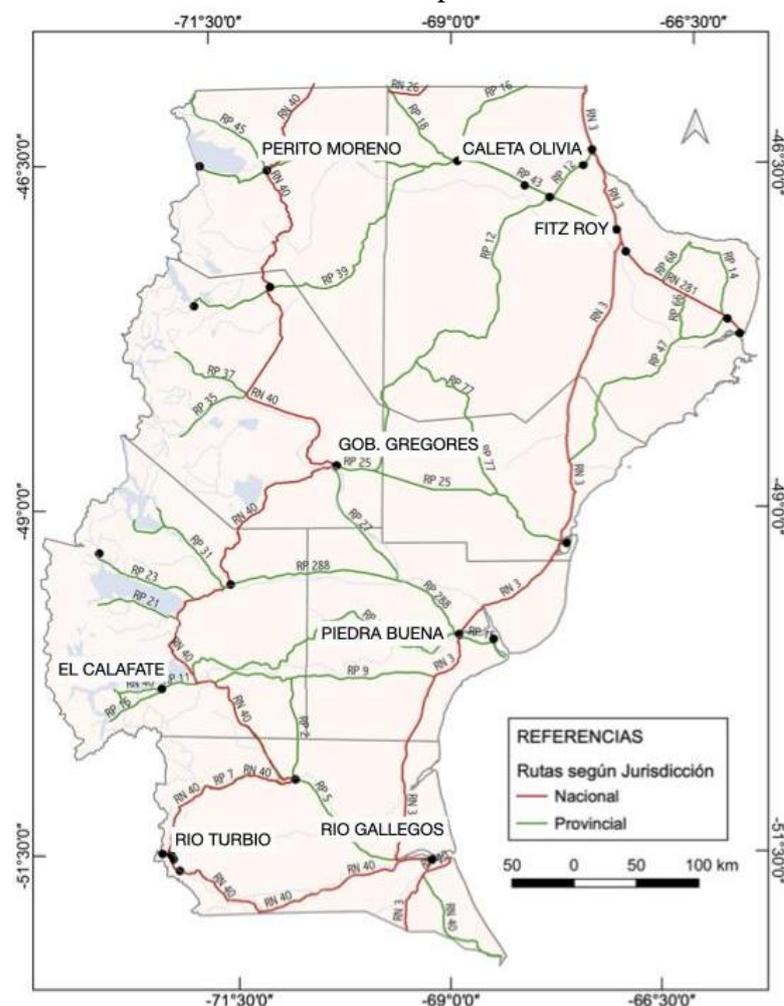


Fig. 1. Red Vial de la Provincia de Santa Cruz y Localidades

Controles en ruta

La Secretaría de Transporte de Santa Cruz, dependiente del Ministerio de la Producción, Comercio e Industria, es el organismo responsable de garantizar la seguridad en las rutas dentro del territorio provincial. El control y la regulación del tránsito vehicular en rutas primarias y secundarias tanto provinciales como nacionales se realiza a través de la Dirección General de la Policía Caminera mediante las Divisiones Operativas de Chimen Aike, Güer Aike, La Esperanza, Krash, Julia Dufour, Tres Cerros, Tehuelches, Cabo Linares, Ramón Santos y Tellier, distribuidos estratégicamente en el territorio (Decreto 023/18, Policía de la Provincia de Santa Cruz). Estas se dividen a su vez en unidades fijas y móviles dependiendo de las condiciones de habitabilidad de los puestos para sostener personal en condiciones dignas por varios días (entrevista al Comisario Sr. J. Arzua de la División Unidad Operativa Comisaría Güer Aike, Chimen Aike y La Esperanza).

Las unidades operativas fijas están constituidas en Ramón Santos, Güer Aike y Chimen Aike, asentados sobre la RN 3, en el límite con Chubut y en los ingresos norte y sur de la ciudad de Río Gallegos respectivamente. El cuarto puesto fijo lo constituye la Unidad Operativa Cabo Linares, ubicado sobre la RN 40, en cercanía de la localidad Perito Moreno. Estos puestos generalmente comparten el control del transporte de cargas y pasajeros con la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) que lo realiza mediante convenios con fuerzas de seguridad como Gendarmería Nacional, Prefectura Naval y Policía Federal Argentina. Para los vehículos de carga, los controles abarcan los servicios nacionales e internacionales, en el caso de los nacionales se controla: verificación técnica, seguro, Registro Único de Transporte Automotor (R.U.T.A.) Los transportes de carga internacionales deben contar con el permiso de cargas internacional, seguro y verificación técnica. Además se controla la vigencia y la categoría de la Licencia Nacional Habilitante (LNH) y se realiza control de alcoholemia. Los transportes internacionales deben hacer también el control requerido por la Dirección General de Aduanas, en la ciudad de Río Gallegos antes de cruzar por el paso de Integración Austral hacia la República de Chile. Los transportes de sustancias alimenticias son controlados por puestos fitosanitarios en los accesos a las localidades (entrevista al subsecretario de Transporte de Santa Cruz Rolando D´Avena, 2021).

Los Corredores Seguros Implementados durante la Pandemia

La declaración de la Pandemia requirió de manera urgente aumentar las medidas de prevención de contagio pero garantizando el aprovisionamiento de mercancía. La implementación de protocolos sanitarios para los puntos de carga y acondicionamiento, paradores en ruta y lugares de destino, determinó la creación de los denominados “corredores seguros” para el transporte de carga nacional e internacional (Resolución Conjunta 4/2020. RESFC-2020-4-APN-MI. Ministerio de Transporte - Ministerio del Interior - Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca - Ministerio de Seguridad y Ministerio de Salud y Dirección Nacional de Migraciones). Estos constituyeron las únicas vías de circulación habilitadas para los transportistas de cargas generales y peligrosas y se establecieron sobre las RN identificadas con los números 3,5,7,9, 11,12,14,19,34,40 y 188. La resolución determina que en dicha trazas se deberá promover postas de descansos que se recomiendan en el protocolo, puestos sanitarios para el control de temperatura y/o para que los conductores y/o sus acompañantes puedan recurrir ante eventuales malestares físicos y puestos de seguridad que coadyuven al cumplimiento de los objetivos y determinaciones del protocolo. El Subsecretario de Transporte de la provincia de Santa Cruz, Sr. Rolando D´Avena, en entrevista realizada en marzo 2021, explica que desde el punto de vista administrativo la institución “controla y fiscaliza las habilitaciones para transitar por la

provincia”. Los puestos de control corresponden a unidades operativas fijas de la Dirección General de Policía Caminera constituidas en Ramón Santos, Güer Aike y Chimen Aike, en la RN 3 en el límite con Chubut y en los ingresos norte y sur de la ciudad de Río Gallegos respectivamente; y la Unidad Operativa Cabo Linares, ubicado sobre la RN 40, en cercanía de la localidad Perito Moreno. Allí se controla las habilitaciones y documentación básica para circular y se sumaron las nuevas exigencias en términos de PCR negativo y protocolo de salud exigido por la autoridad competente.

Con la resolución Conjunta N° 236 del Ministerio de la Producción, Comercio e Industria conjuntamente con el Ministerio de Salud y Ambiente, la provincia adhiere a la creación de los denominados “corredores seguros” (Tabla 1). El flujo vehicular estimado es de aproximadamente 300 camiones diarios que transitan por Río Gallegos, para realizar tramitaciones y abastecimiento. Alrededor del 40% de camiones en tránsito a Punta Arenas, circulan por rutas argentinas y deben realizar control fitosanitario en SENASA (Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria). Más del 60% del flujo total en tránsito, realizan Aduana y deben realizar controles de peso en balanzas privadas. Existe otro grupo de camiones en tránsito que realiza descarga de materiales (Departamento de Desarrollo Urbano Municipalidad Río Gallegos). Durante la pandemia se redujo el tránsito de camiones a 30 por día, según información obtenida del responsable de una estación de servicio ubicada sobre la RN3 en Río Gallegos.

Transporte Internacional	Transporte Nacional destino Tierra del Fuego, Antártida e Islas de Atlántico Sur	Transporte Nacional destino Santa Cruz
<p>Transporte esencial para abastecer la localidad de Punta Arenas - Rep. Chile (53°9'17" S- 70°54'40") Ingresan al país Paso Cardenal Samoré (40°42'47" S, 71°56'38" W). Recorren una distancia de 1977 km El corredor de carga internacional quedó establecido por la RN 40 hasta Gobernador Gregores y desde allí por RP 27 y 288 conecta en Piedra Buena con el corredor seguro nacional establecido en la RN3, debiendo únicamente acceder a las estaciones de servicio establecidas en la mencionada norma y localizadas sobre la ruta en Perito Moreno, Gobernador Gregores, Río Gallegos y los paradores seguros dispuestos para tal fin en Bajo Caracoles y Las Horquetas.</p>	<p>Transporte esencial para abastecer a Tierra del Fuego. Ingresan por Caleta Olivia y circulan por RN3, accediendo a las estaciones de servicio autorizadas en Caleta Olivia, Fitz Roy, Tres Cerros, Puerto San Julián, Comandante Luis Piedra Buena y Río Gallegos, siempre ubicadas sobre la ruta, teniendo terminantemente prohibido el ingreso a las localidades. Se definió un cruce de barcaza a las 15 hs. por la primera angostura a TDF. (En la Web de la empresa Transbordadora no aparecen restricciones por la pandemia, sino referidas al mal clima, marejadas.</p>	<p>Transporte esencial para abastecer a la provincia de Santa Cruz. Ingresan por Caleta Olivia y circulan por RN3, accediendo a las estaciones de servicio autorizadas en Caleta Olivia, Fitz Roy, Tres Cerros, Puerto San Julián, Comandante Luis Piedra Buena y Río Gallegos, siempre ubicadas sobre la ruta, teniendo terminantemente prohibido el ingreso a las localidades. La mercadería se acopia en la localidad de Río Gallegos y desde allí se abastece a las diferentes localidades.</p>

Tabla 1. Corredores Seguros según Destino

Fuente: Diez, et al 2022, elaborada a partir de la Resolución Conjunta 4/2020 y Resolución Conjunta 236

La configuración de los corredores seguros establecidos para el transporte automotor de mercancías dentro del territorio de Santa Cruz, se basó principalmente en la infraestructura vial pavimentada y la posibilidad de garantizar, con los servicios existentes, los requerimientos

impuestos por la Resolución conjunta 4/2020 RESFC-2020-4-APN-MI. Así se sucedieron inconvenientes denunciados públicamente de malestar y maltrato hacia los conductores y retrasos en los puestos de control, evidenciando la falta de espacios adecuados en cuanto a equipamiento y servicios para tal fin. La convergencia de los corredores seguros, internacional y nacional, en el nodo 1 “Piedra Buena” agudiza la sensibilidad de la red al quedar la totalidad de la comunicación y el abastecimiento regional supeditado al estado del puente del río Santa Cruz, construido en 1966 y con serios problemas de mantenimiento durante los últimos años.

Qué dicen lo protagonistas entrevistas y encuestas

La logística del transporte de carga se enfrentó a las decisiones de los COE de distintas dependencias. Las decisiones tomadas en Chubut y Río Negro sobre todo con el transporte internacional fueron determinantes para el cumplimiento y toma de decisiones en la definición de paradores en la provincia de Santa Cruz. Según D’Avena se plantearon que “no hay forma de que no paren, son seres humanos que tienen necesidades fisiológicas... y de abastecer combustible para continuar el viaje”. Este contexto diferencial en la toma de decisiones y la aplicación de la normativa permitió delinear las entrevistas que pretendían indagar y resignificar las nuevas situaciones laborales. Las mismas se realizaron a una empresa de transporte privada con base en la ciudad de Río Gallegos (denominada en este trabajo “la empresa”), a personal responsable de estación de servicio rutera (“estacionero”) y la encuestas a los camioneros. Entre los actores clave involucrados, una voz ausente fue la del Sindicato de Camioneros de la Provincia de Santa Cruz, con el cual no se pudo concretar la entrevista solicitada en varias oportunidades y la otra ausente fue la voz de la empresa de productos alimenticios más popular en la región.

La primera entrevista fue realizada al “estacionero” quien manifestó que se priorizo al cliente empresa de transporte, que representa el mayor ingreso económico, a través de atender las necesidades básicas de los choferes de camiones. Habitualmente la estación recibe alrededor de 300 camiones diarios que atraviesan la ciudad y los choferes hacen uso del servicio de comedor, punto de aseo y descanso. Este tránsito en tiempo de cuarentena se redujo a 30 /40 camiones diarios y a pesar del fuerte impacto económico que representó, se decidió apoyar el servicio con la entrega de viandas y acceso al baño general, asistencia que prestaban los playeros. Consultado sobre los protocolos aplicados explica que, durante casi 2 meses, las decisiones fueron tomadas por el dueño y el gerente quienes a partir de las noticias y observando la crisis sanitaria a nivel mundial, establecían las medidas de cuidado prestando el servicio básico de carga de combustible. Luego la proveedora de combustible YPF S.A define lineamientos generales y específicos a aplicar, a fin de evitar contagios y propagación endémica en las estaciones de servicios y promoviendo adaptar los servicios complementarios y asegurando la provisión de combustible.

La entrevista a la empresa dejó en evidencia la realidad en la ruta, los esfuerzos de las empresas y los choferes para sostener el servicio y la burocracia administrativa entre la normativa y la implementación diferencial de la misma. La empresa manifiesta que Santa Cruz fue bastante compleja en la ejecución de las medidas que se tomaron al principio de la Pandemia, y a pesar que después se fueron relajando, las medidas adoptadas fueron de prueba y error e inconsultas... pasando de restricción total, de ponerse duros con un montón de cuestiones que complicaron al punto de quiebre con el camionero de larga distancia ... los trataron mal, con miedo, paranoia, psicosis y siempre con el mensaje de que el camionero era el que traía el virus”. Sin embargo

el estacionero indica que los contagios que tuvieron no se pueden relacionar directamente con los choferes. A pesar de la fuerte reducción del tránsito de camiones, el sector de traslado de paqueterías incremento considerablemente asociado al comercio electrónico, "... desde tu casa no parás de comprar cosas por Internet porque el consumo desde Internet fue increíble. A mí en vez de caerme laburo me aumentó el laburo enormemente porque toda la gente desde su casa compraba, compraba y esperaba que las cosas le lleguen en dos días, no en ocho o diez". El servicio, de transporte y depósito, estaba resentido por las licencias por contagios y por los grupos de riesgo.

Para garantizar la continuidad de los servicios, la empresa elaboró y presentó a Nación un protocolo que se implementó en todas las sucursales del país y que estaba relacionado a los cuidados básicos de higiene y seguridad en el trabajo. Independientemente que estaba aprobado por Nación, la interpretación del mismo por parte de los COE locales en el marco de la normativa nacional no resultó operativa, dado que intentaba reglamentar sobre diferentes temas (salud, transporte, minería, hidrocarburos, educación, etc.), sin la participación de referentes de las empresas del sector transporte. Estos problemas operativos, falta de comunicación y criterio se reflejaron en la asimilación de los costos económicos por parte del privado. Anécdotas irracionales contadas por el gerente de la empresa refieren claramente al tema "Acá pasaron cosas re locas, por ejemplo en localidades como Piedra Buena que teníamos que llevar oxígeno al hospital y no nos dejaban pasar. Loco, no traigo remeras, les traigo oxígeno y empezaba la discusión "No, no podes pasar porque está cerrado" Ok, camión volvé, me van a pedir por favor que vuelva a entregar el oxígeno. A los dos minutos llamaba el Intendente y desde el hospital distrital llamaron de manera inmediata para pedir la gauchada de volver.... Si hubiera sido bien áspero, no les mando nada, que manden a buscar el oxígeno con sus autos propios....eso el resumen de lo que nos pasaba".

La mirada del chofer se obtuvo de una encuesta publicada en distintos grupos de camioneros de Facebook, pero sirve como marco de referencia y ejemplificador la información recogida de algunos artículos periodísticos que resumen las condiciones que vivenciaban los choferes de camiones a nivel nacional. El 25 de marzo, Infobae en una nota titulada "Sigue la tensión con el transporte de cargas por el cierre de algunas ciudades del país", informa sobre la reunión entre el sindicato de camioneros, las federaciones del autotransporte de cargas y el ministro de Transporte Mario Meoni y el ministro del Interior Eduardo de Pedro, que tenía como intención la apertura de los paradores de las estaciones de servicio YPF, y denunciaban "...hablamos con varios gobernadores pero la situación es angustiante para los choferes que ponen su vida en riesgo para llevar los alimentos y los maltratan (...) La gente tiene que ir al baño, comer, ni comprar yerba los dejan (...) hay pueblos con retenes, estaciones de servicio cerradas, y donde les niegan entrar a las ciudades para bañarse o comer. Nosotros no llevamos el virus" (Infobae, 25 de marzo de 2020). En esta reunión se rubrica un acuerdo entre los Ministerios de Seguridad de la Nación, Transporte, Salud, Interior y Agricultura, junto con YPF, la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte automotor de cargas, Logísticas y Servicios, la Federación Argentina de entidades empresarias de autotransporte de cargas (FADEEAC), la Federación Argentina de Entidades de Transporte y Logística (FAETYL), la Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas (CATAC), y la Federación Transportadores Argentinos (FETRA), que tuvo como objetivo garantizar y proteger las condiciones de trabajo de los choferes de carga de productos nacionales e internacionales. Entre los principales puntos del acuerdo YPF (empresa con mayoría accionaria estatal), se comprometía a establecer un sistema de expendio de mercaderías comestibles permanente

durante las 24 horas en las estaciones de servicio de su red y garantizar... *“la puesta a disposición de baños en condiciones de higiene y aseo adecuadas para el uso de los conductores de carga (...) y los conductores que presenten síntomas febriles u otros compatibles con el COVID-19 deberán abstenerse de ingresar a las estaciones de servicio. A dicho efecto, “YPF tendrá la facultad de utilizar termómetros u otros dispositivos para verificar la ausencia de síntomas como condición previa necesaria para el ingreso a las estaciones”*. Por su parte, la cartera de Seguridad se comprometía a informar a las fuerzas de seguridad nacional y provinciales lo resuelto en el convenio y a articular acciones y medidas de sus competencias, para facilitar y garantizar la normal prestación del trabajo de los choferes, necesaria para el mantenimiento del abastecimiento de insumos imprescindibles para la población (Ministerio de Seguridad, marzo de 2020). Sin embargo, dos días después, el mismo diario digital denuncia malos tratos y la decisión unilateral de cortar el acceso a muchas ciudades y que pelagra la cadena de abastecimiento en algunas zonas del interior *“...desde el Ministerio de Transporte emitieron un formato de certificado para el transporte de cargas que tiene carácter de declaración jurada para que los intendentes no pongan reparos legales a la libre circulación de los camiones. Ni los acuerdos suscriptos, ni documentos oficiales, ni las presiones de algunos gobernadores (Omar Perotti, de Santa Fe, que llamó uno por uno a los intendentes para que levanten los retenes) parecen ser suficiente como para romper el miedo al contagio que llevó a los jefes comunales a cerrar los accesos”* (Infobae - 27 de marzo de 2020). En el mismo sentido y habiendo transcurrido casi 6 meses desde el inicio de la Pandemia el diario La Nación vuelve sobre el tema y enuncia que el trabajo de los transportistas es un odisea *“...Precintos en las puertas que impiden que los choferes puedan bajarse del camión mientras transitan por determinadas provincias y durante cientos de kilómetros, test que vencen cada tres días, la compañía de la policía que escolta a los camiones hasta que salen de provincias o municipios, el pedido de dejar la mercadería en un playón fuera de las ciudades o de los pueblos, la imposibilidad de comer una comida caliente porque no hay quien la sirva. La obligación de oler vinagre en un control”* (La Nación, 11 de septiembre de 2020).

Las respuestas obtenidas de las encuestas, corresponden principalmente a hombres de entre 36 y 67 años, con estudio secundario completo y capacitación específica realizada en el sector de transporte. Más del 65% corresponde a trabajadores en relación de dependencia en empresas relacionadas a los rubros de alimentos, combustibles, cargas generales, minería, paquetería, etc. En los primeros meses de pandemia (marzo-abril 2020) los choferes expresaron que fueron discriminados y maltratados por las autoridades, demorados a causa de los hisopados y principalmente privados de los derechos básicos de alimento, higiene y descanso. Con el correr del tiempo, la implementación de los DNU y el avance de la vacunación reconocen que el trato fue mejorando aunque, al momento de la encuesta, aún persistían lugares donde encontraban restringido el acceso por ejemplo a baños. De las provincias recorridas en sus viajes determinaron que en Chubut y Santa Cruz fue donde peor trato recibieron.

Al igual que en la entrevista a la empresa de transporte, los choferes manifestaron que los protocolos en ruta se cumplían en un 50% aproximadamente y de la documentación exigida enuncian el certificado de circulación y pruebas rápidas de COVID, además de los permisos de circulación a escala nacional, provincial y municipal. Además, hicieron énfasis en que las personas encargadas de los controles no estaban capacitadas para hacerlo y tampoco contaban con los medios adecuados para realizar la tarea tal como era exigida. Reconocen los esfuerzos realizados por las empresas para mejorar su condición laboral, reconocen en el empleador el encargado principal de proporcionar información de los cuidados para evitar el contagio y la

propagación de la enfermedad y en segundo lugar aparecen los puestos sanitarios. Es importante destacar que más del 80% de los encuestados no se encuentran agremiados, por lo tanto no se puede valorar la función de los mismos en la comunicación de los protocolos.

DISCUSIÓN y CONCLUSIÓN

Acercar las políticas públicas a la ciudadanía en tiempos de crisis e incertidumbre posibilita el involucramiento de los diferentes actores en la toma de decisiones y ayuda a que las soluciones que se promuevan, respondan a las necesidades reales de las personas y de los actores que operan en el territorio. En Santa Cruz, la ausencia de algunos actores importantes en la construcción de esas medidas provocó confusión en la implementación de las mismas, aumentando en algunos casos el temor y la incertidumbre que ya traía consigo la enfermedad. Este contexto coyuntural, sumado a la posibilidad de que cada administración podía tomar decisiones en relación a la gestión de la enfermedad, hizo que se rigidizaran las medidas y en muchos casos, fueran autoritarias.

Entre las dificultades encontradas en el proyecto que se encuadra en la convocatoria de Políticas Públicas Sociales, no podemos dejar de resaltar que si bien existe la Ley Nacional N° 27275, que establece el Derecho de Acceso a la Información Pública, no resultó una tarea fácil acceder a información oficial de los entes provinciales o municipales. Actualmente la información es uno de los servicios más valorados y su importancia crece aún más en momentos difíciles como el de la pandemia, en este punto vale la pena indicar brevemente que las páginas Web de organismos oficiales y empresas privadas (estaciones de servicio), no presentaban información clara y concisa. Un ejemplo es la página del Ministerio de Transporte de la Nación que no modificó la solapa de “autorizaciones y permisos para transporte de cargas internacionales” la cual no hace ninguna referencia a las condiciones en el marco de la pandemia. La Web de la provincia de Santa Cruz presenta un mapa que muestra los corredores seguros para el tránsito nacional e internacional que sobreabundó de información irrelevante en esta circunstancia, dado que está dibujado sobre un mapa turístico. En contraposición a esta falta de información, el subsecretario de transporte de la provincia concluye que la pandemia fue una oportunidad para modernizar los servicios y gestionar de manera directa cualquier trámite sin dirigirse a las oficinas físicas dado que la Disposición 572/st/21 habilita el Sistema de Notificación Electrónica y la Plataforma de Autogestión Transporte Santa Cruz (PATSC), en la que se podrá llevar adelante la fiscalización a través de un código QR, que permitirá evitar largas demoras en los puntos de control provinciales. También, constituyó una forma de controlar el movimiento de personas, empresas y mercancías en la provincia. Estos avances digitales no terminan de cumplir el objetivo de agilizar el tiempo durante el control dado que la infraestructura de los puestos y los espacios de estacionamientos no cuentan con servicios estable y abierto de conectividad y muchas veces ni siquiera de electricidad, algunos puestos están montados sobre contenedores.

Los controles se implementaron sobre la red vial primaria y secundaria que se mantuvo sin modificaciones significativas durante los últimos años, infraestructura simple, ineficiente e inconexa que atiende a las necesidades del mercado. Sobre esta red se establecieron los corredores seguros que dirigió el transporte internacional por la ruta Nac. 40 y el nacional con

destino Santa Cruz y a la provincia de Tierra del Fuego e Islas del Atlántico Sur por la ruta Nac. 3. La ruta Nac. 40, presenta un tramo sin pavimentar situación que direccionaba el transporte hacia la ruta Nac. 3, generando una situación de encrucijada en la localidad de Comandante Luis Piedra Buena. Este contexto se complejiza aún más en función de la actitud asumida por el COE local que tal como surge de las entrevistas impedía el ingreso a la ciudad hasta aquellos que llevaban el oxígeno al hospital distrital.

El marco normativo y las políticas públicas implementadas suspenden en parte los derechos y garantías previstas y resguardadas por la Constitución Nacional. La Ley 27541 y los DNU, violan el Art. 76-CN que *“prohíbe la delegación legislativa en el Poder Ejecutivo, salvo en materias determinadas de administración o de emergencia pública, con plazo fijado para su ejercicio y dentro de las bases de la delegación que el Congreso establezca...”* y el Art. 99-CN, inciso 3 que define que *“el Poder Ejecutivo no podrá en ningún caso bajo pena de nulidad absoluta e insanable, emitir disposiciones de carácter legislativo. Solamente cuando circunstancias excepcionales hicieran imposible seguir los trámites ordinarios previstos por esta Constitución para la sanción de las leyes, y no se trate de normas que regulen materia penal, tributaria, electoral o el régimen de los partidos políticos, podrá dictar decretos por razones de necesidad y urgencia, los que serán decididos en acuerdo general de ministros que deberán refrendarlos, conjuntamente con el jefe de gabinete de ministros...”*. Asimismo, en el marco de los DNU se violaron manifiestamente los artículos referidos a la libre circulación y al transporte en general Art. 14-CN, *“Todos los habitantes de la Nación gozan de los siguientes derechos....de entrar, permanecer, transitar y salir del territorio argentino”,* Art.9 –CN, *“en todo el Territorio no habrá más aduanas que las nacionales”* y Art. 14- CN, *“Trabajar y Ejercer toda industria lícita”; “Navegar y Comerciar;Usar y disponer de su Propiedad”*. Los DNU emitidos posteriores al 297/20 de fecha 19 de marzo de 2020, mantuvieron el mismo sentido y, además, fueron dejando a criterio de las autoridades provinciales mayores o menores restricciones de acuerdo a la situación sanitaria de cada provincia. Sumado a estas decisiones políticas diferenciales sobre el territorio nacional, las definiciones específicas referidas a la actividad del transporte automotor de cargas generales y peligrosas fueron publicados tardíamente en relación a la declaración del ASPO, llevando a los funcionarios públicos a desplegar acciones que se alejaban de la Constitución Nacional, poniendo en riesgo los servicios de salud que el propio Estado imparte y claramente vulnerando los derechos de los trabajadores del transporte.

Las acciones conjuntas del Estado y las asociaciones gremiales no alcanzaron para proteger al sujeto transportista de la estigmatización de ser el portador del virus y del maltrato recibido en las rutas, que alcanzó hasta vulnerar sus necesidades básicas fisiológicas, bien denominado por el empresario como *el pobre desgraciado* que sostuvo el aprovisionamiento de mercadería en las ciudades y atendió los deseos de las compras realizadas online.

El proyecto permitió dialogar con gran parte de los actores involucrados en el transporte de carga y nos permitió concluir que es necesario la inclusión, en la mesa de decisiones, no sólo la voz del gobierno sino también escuchar e involucrar a los sectores particulares. De manera individual en cada entrevista surgió la actitud proactiva y voluntariosa de llevar adelante acciones que garanticen el servicio de abastecimiento, y que propendan al cuidado de la salud

sin vulnerar los derechos de los trabajadores. En un mundo en crisis es necesario revisar las acciones aplicadas para optimizar y mejorar los resultados frente a escenarios futuros similares.

BIBLIOGRAFÍA

- AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL Y SECRETARIA DE PLANIFICACIÓN, MINISTERIO DE TRANSPORTE. (2019). *Caminos rurales y seguridad vial*. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_guia_caminos_rurales.pdf.
- AGOSTA, R. (2006). *Transporte: vías para un desarrollo equitativo y sustentable*. En “El país que queremos”. Compiladores: Federico Sturzenegger, Horacio Rodríguez Larreta y Sergio Berensztein. Ed. Temas. ISBN 9509445258, 9789509445252. 195 pag.
- BLANCO, J. (2007). *Espacio y territorio: elementos teórico-conceptuales implicados en el análisis geográfico*. En Fernández Caso, M.V. – Gurevich, R. (coord). *Geografía. Nuevos temas, nuevas preguntas. Un temario para su enseñanza*. Buenos Aires. Editorial Biblos.
- BLANCO, J. (2010). *Notas sobre la relación transporte-territorio: implicancias para la planificación y una propuesta de agenda*. Revista Transporte y Territorio N° 3, Universidad de Buenos Aires. ISSN 1852-7175
- BARBERO, J., CASTRO, L., ABAD, J. y SZENKMAN, P. (2011). *Una estrategia nacional de movilidad y logística para la Argentina del Bicentenario. Programa de Integración Global y Desarrollo Productivo*. Área de Desarrollo Económico. Documento de Trabajo N° 79. Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento. <https://www.cippec.org/nosotros/>
- BARBERÍA, E. (1996). *Los dueños de la tierra en la Patagonia Austral. 1889-1930*. Ed. UNPA. Río Gallegos.
- BASU, K. (1997). *Sobre la incompreensión del gobierno: un análisis del arte del asesoramiento sobre políticas*. En *Económica y Políticas*, Vol. 9 N° 3, Oxford.
- BOBBIO, N. (1989). *Estado, gobierno y sociedad. Por una teoría general de la política.*, México D.F. Fondo de Cultura Económica.
- BONA, A. (2000). *Actividades económicas en Santa Cruz 1940-1990*. En: *El Gran Libro de Santa Cruz. Historia*. Ed. Milenio pp 757 - 820
- CÁCERES, A. SEGOVIA STANOSS, M., SOTO, J. NORAMBUENA, M., FRÍAS, P. y C. AMPUERO. (2016) *Posición Geográfica de Río Gallegos en la Patagonia Austral*. *Actas Científicas CIG - 77 ° Semana de la Geografía* Pág 47 a 60.
- CEPPARO de GROSSO, M.E. (1981). *Difusión del poblamiento en la Patagonia 1884-1980*. Cuadernos del CEIFAR, 1981.
- CÁMARA ARGENTINA DE LA CONSTRUCCIÓN - ÁREA DE PENSAMIENTO ESTRATÉGICO (inédito). *Memoria de la Infraestructura Vial 1810 - 2010*. <https://programainfraestructura.unr.edu.ar/contenidos/conferencias-y-publicaciones-de-interes>
- CLAUSEN, F. y C. FOGLIA. (2012). *Políticas Públicas y Gestión Compartida*. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2.4politicas_publicas_y_gestion_compartida.pdf
- INFOLEG
- Código Penal Argentino. Ley 11179. (T.O. 1984 actualizado).
 - Constitución de la Nación Argentina. (1994). Congreso General Constituyente el 1° de mayo de 1853, reformada y concordada por la Convención Nacional Ad Hoc el 25 de septiembre de 1860 y con las reformas de las Convenciones de

- 1866, 1898, 1957 y 1994. Decreto Reglamentario 894/2017. *Reglamentación Ley de Acceso a la Información*. Poder Ejecutivo de la Provincia de Santa Cruz.
- Decreto Reglamentario 206/2017. *Ley Derecho de Acceso a la Información Pública*. Poder Ejecutivo Nacional.
- Decreto DNU 746/2017. *Modificación Ley de Ministerios*. Poder Ejecutivo Nacional.
- Decreto Reglamentario 894/2017. *Reglamentación Ley de Acceso a la Información*. Poder Ejecutivo de la Provincia de Santa Cruz.
- Decreto Reglamentario 206/2017. *Reglamentación Ley Derecho de Acceso a la Información Pública*. Poder Ejecutivo Nacional.
- Decreto 274/2020. *Prohibición de ingreso al territorio nacional*. Decreto 260/2020. *Emergencia sanitaria*. Coronavirus (COVID-19). Poder Ejecutivo Nacional.
- Disposición 1709 / 2020. (18/03/2020). Dirección Nacional de Migraciones.
- Decreto 297/2020. (19/03/20). *Aislamiento social preventivo y obligatorio*. Poder Ejecutivo Nacional.
- Decreto 023/18. *Sistema de Seguridad Pública Provincial*. Policía de la Provincia de Santa Cruz.
- Ley 27.275. (2016). *Ley Derecho de Acceso a la Información Pública*. Honorable Congreso de la República Argentina.
- Ley N° 817/1876 de *Inmigración y Colonización*. Provincia de Santa Cruz.
- Ley 4167/1903 de *Ley General de Tierras*. Provincia de Santa Cruz.
- Ley N° 14.408/1955. *Provincialización de Territorios Nacionales*. Provincia de Santa Cruz.
- Ley N° 5559/ 1908. *Fomento de los Territorios Nacionales*. Honorable Congreso de la Nación Argentina.
- Ley 3.540. (2017). *Ley de Acceso a la Información*. Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Santa Cruz.
- Ley 1260 (1979). *Ley de Procedimiento Administrativo*. Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Santa Cruz.

DIARIO LA NACIÓN

<https://www.lanacion.com.ar/economia/transporte-la-odisea-camioneros-pandemia-nid2447345/>

DIARIO DIGITAL INFOBAE (02/03/20). *Activaron el protocolo de coronavirus en Ezeiza por un pasajero que llegó desde EEUU, pero descartaron que sea positivo.*

- <https://www.infobae.com/sociedad/2020/03/02/coronavirus-activaron-el-protocolo-en-ezeiza-por-una-pasajero-que-viajo-desde-eeuu-y-habia-estado-en-china/>
- (20/03/20). *En el primer día de cuarentena obligatoria, confirmaron 30 nuevos casos de coronavirus y el total de contagiados asciende a 158 en Argentina.* <https://www.infobae.com/sociedad/2020/03/20/en-el-primer-dia-de-cuarentena-obligatoria-confirmaron-30-nuevos-casos-de-coronavirus-y-el-total-de-contagiados-asciende-a-158-en-argentina/>
- (25/03/20). *Sigue la tensión con el transporte de cargas por el cierre de algunas ciudades del país.* <https://www.infobae.com/economia/2020/03/25/sigue-la-tension-con-el-transporte-de-carga-por-el-cierre-de-algunas-ciudades-del-pais/>
- (27/03/20). *El transporte de carga y los camioneros siguen en conflicto con los intendentes por las rutas bloqueadas.* <https://www.infobae.com/economia/2020/03/27/el-transporte-de-carga-y-los-camioneros-siguen-en-conflicto-con-los-intendentes-por-las-rutas-bloqueadas/>

- DIEZ, P., VÁZQUEZ, M., RUIZ, S., BRITOS, A., RAUQUE, M., PAREDES, F. y M. RODRÍGUEZ. (2022). *Configuración de la red vial de transporte y servicios en el marco de la pandemia por covid 19*. II Jornadas de Geografía en la UNPA UARG : teorías y prácticas geográficas en docencia, investigación y extensión. Compilación de Cristian Ampuero ; Mónica Norambuena ; Cristhian González. - 1a ed. - Río Gallegos : Universidad Nacional de la Patagonia Austral. Libro digital, PDF. ISBN 978-987-3714-97-9.
https://www.academia.edu/85887333/Libro_II_Jornadas_de_Geograf%C3%ADa_UNPA_UARG_compressed
- FALCO, J. C. (2012). *Infraestructura del transporte : 1810-2010 . - 1a ed. Historia del Transporte. - Buenos Aires : FODECO. 169 p. ISBN 978-987-1915-00-2.*
- FERNÁNDEZ DE LOSADA, AGUSTÍN. (2021). *Modelo para la territorialización de políticas públicas nacionales en América Latina*. FIIAPP, Área de Gobernanza Democrática. Madrid.
- GARCÍA, A. (2000). *El origen de las localidades de Santa Cruz y algunos aspectos de su desarrollo*. En: El Gran Libro de Santa Cruz. Historia. Ed. Milenio pp 575 – 653.
- GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ. *Nuestra Historia*. Portal web. <https://www.santacruz.gob.ar/nuestra-provincia/historia>
- GONZÁLEZ FELIU, J. y CERDILLO CAMPOS, M. (2017). Dossier. Logística y desarrollo territorial Revista Transporte y Territorio, núm. 17, 2017, pp. 1-9 UBA, Argentina.
- GONZÁLEZ, J. y MARTÍNEZ, J. (2013). *Análisis del Transporte de Cargas Terrestre en Argentina*. Proyecto Final de Ingeniería Industrial, Instituto Tecnológico de Buenos Aires. <https://ri.itba.edu.ar>
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS. (2021). <https://www.indec.gob.ar/>
- LIPSKY, M. (1980). *La burocracia en el nivel callejero: la función crítica de los burócratas en el nivel callejero*. En Shafritz, Jay y Hyde, Albert (1999). Los clásicos de la Administración Pública. Fondo de Cultura Económica. México. Págs. 780 a 794.
- MALAMUD, A. (2011). *Política. Cuestiones y problemas*. Edición revisada. Coord. Luis Aznar y Miguel De Luca. 1a ed. - Buenos Aires, Cengage Learning Argentina.
- MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS. (2020). *Protocolo Particular Plan de Emergencia COVID-19 para el Transporte Automotor de Cargas Generales y Peligrosas*
- MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN. (2020). *Protocolos servicios de transporte de pasajeros- COVID-19*.
<https://www.argentina.gob.ar/transporte/covid-19/protocolos-servicios-de-transporte-de-pasajeros>
- MINISTERIO DE SALUD DE LA NACIÓN. (2020). *Plan Operativo de preparación y respuesta al COVID-19*. <https://www.argentina.gob.ar/salud/coronavirus-COVID-19/plan-operativo>
- MINISTERIO DE SALUD DE LA NACIÓN. (2020).
<https://www.argentina.gob.ar/noticias/salud-confirma-el-primer-caso-de-coronavirus-en-el-pais>
- MINISTERIO DE SEGURIDAD. (2020). *Acuerdo entre Seguridad, Camioneros e YPF en el marco de la pandemia del Coronavirus*.
<https://www.argentina.gob.ar/noticias/acuerdo-entre-seguridad-camioneros-e-ypf-en-el-marco-de-la-pandemia-del-coronavirus>
- MUNICIPALIDAD DE RÍO GALLEGOS. *Plan de Desarrollo Urbano. Informe preliminar*.
<https://www.riogallegos.gov.ar/rgl/pdf/PDU/PDU-InformePreliminarRev2.pdf>
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. (2005). *Reglamento Sanitario Internacional*.
<https://www.paho.org>.

- O'DONNELL, G. (1986). *Apuntes para una teoría del estado*, en Oszlak, O. (comp.), *Teoría de la burocracia estatal*, Paidós, Buenos Aires.
- OSZLAK, O. (comp.). (1986). *Apuntes para una teoría del estado*, en *Teoría de la burocracia estatal*. Paidós, Buenos Aires.
- SANTOS, M. (1996) *A Natureza do Espaço*. San Pablo, Hucitec.
- SCHWEITZER, M. (2021). *La relación entre el transporte y el territorio. Voces en el Fénix*. Revista de la cátedra abierta del Plan Fénix. <https://vocesenelfenix.economicas.uba.ar>
- TELAM-DIGITAL. (08/09/20). *Con protocolos sanitarios y de circulación, camioneros surcan las provincias en medio de la pandemia*. <https://www.telam.com.ar/notas/202009/511758-con-protocolos-sanitarios-y-de-circulacion-camioneros-surcan-las-provincias-en-medio-de-la-pandemia.html>