



El rol del Estado en el desarrollo vial y turístico de Salta (1932-1943)

The role of the State in the road and tourism development of Salta (1932-1943)

Carlos Martín Rodríguez Buscia

 <https://orcid.org/0000-0001-5884-1708>

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas
Universidad Nacional de San Martín
Escuela de Economía y Negocios
Centro de Investigación y Desarrollo del Turismo
Buenos Aires, Argentina
 crodriguez@unsam.edu.ar

Resumen

La construcción de una red carretera en Argentina constituyó un eje clave de la agenda pública durante los años treinta. Si bien la principal meta era abaratar los costos de producción también se pensó como un elemento indispensable para impulsar el turismo. Esta actividad se presentaba como una verdadera promesa de progreso para las provincias más pobres, entre ellas Salta. Resultaba perentorio el abordaje de la cuestión de la materialidad vial, para lo cual el Estado, a través de sus agencias expertas, estaba resuelto a actuar como actor protagonista. Así pues, el objetivo de este artículo consiste en analizar el desenvolvimiento de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) y la Dirección de Vialidad de Salta (DVS) en la producción de infraestructuras viales con fines turísticos en dicha provincia durante el periodo 1932- 1943. Para llevar a cabo tal pesquisa se recuperaron documentos de Estado tales como memorias descriptivas de las reparticiones expertas, boletines oficiales de rango nacional y provincial, diarios de sesiones parlamentarios y prensa escrita, destacando aquella especializada en asuntos de transporte. Este trabajo demostró que la habilitación de carreteras en Salta hacia sus distintos espacios turísticos dependió del grado y el tipo de articulación establecido entre las dependencias de vialidad nacional y provincial.

Palabras clave: Turismo; Salta; Estado; Vialidad.

Abstract

The construction of a highway network in Argentina was a key axis of the public agenda during the 1930s. Although the main goal was to lower production costs, it was also thought of as an essential element to promote tourism. This activity was presented as a true promise of progress for the poorest provinces, including Salta. It was imperative to address the issue of road materiality, for which the State, through its expert agencies, was determined to act as a leading actor. Thus, the objective of this article is to analyze the development of the National Road Directorate (DNV) and the Salta Road Directorate (DVS) in the production of road infrastructure for tourist purposes in said province during the period 1932-1943. To carry out such a

research, official documents were recovered such as descriptive reports of the expert departments, official bulletins of national and provincial level, diaries of parliamentary sessions and written press, highlighting those specialized in transportation matters. Finally, this work demonstrated that the authorization of roads in Salta towards its different tourist areas depended on the degree and type of articulation established between the national and provincial road agencies.

Keywords: Tourism; Salta; State; Roads.

Introducción

Hacia comienzos de la década de 1930 la labor de la Dirección Nacional de Vialidad (en adelante DNV) puso sobre escena la posibilidad de construir una red de carreteras que satisficiera las demandas de diverso cuño. Era preciso reducir los costos de distribución de materias primas y mercancías y movilizar una ingente cantidad de mano de obra que atenuara los efectos sociales de la gran depresión mundial. Estas funciones primordialmente económicas fueron alimentadas por los anhelos de movilidad turística a lo largo y ancho del país en una época donde se estaba expandiendo aceleradamente la cultura del automóvil y los valores de libertad asociados a su uso. Viajar a Salta, aprovechando la factibilidad de los flamantes caminos se convertía en una posibilidad real y, de hecho, en una práctica esperable y recomendable. El turismo se convirtió en una actividad patriótica, y desandar los hitos patrimoniales de dicha provincia ayudaría a reforzar en los turistas la pertenencia a la nación. Junto con ello y en línea con los discursos higienistas, los paisajes y sitios de descanso, sus montañas y valles, favorecerían la recuperación física y espiritual de los visitantes. De este modo, la libertad que otorgaba el automóvil, en contraposición a los recorridos fijos propuestos por el tren, facilitaba al turista el conocimiento de una gran variedad de atractivos. Algunas revistas como *Automovilismo*, órgano oficial del Automóvil Club Argentino (ACA), conminaba especialmente visitar todo el noroeste argentino y especialmente Salta. Los principales destinatarios de dicha invitación eran las franjas urbanas medias que eran aquellas que podían acceder a la compra de un vehículo y contar con una pausa de ocio en el marco de su actividad laboral en una época en la que las vacaciones pagas aún no eran un derecho. Estos turistas eran imaginados por las autoridades provinciales y la opinión pública salteñas como un flujo de características masivo, incontenible e inminente que traería prosperidad a la provincia. Desde ese punto de vista, cobraba relevancia la construcción de carreteras que además de responder a las demandas de la matriz productiva, facilitarían el turismo individual y en automóvil hacia Salta. Con la sanción de la Ley nacional N.º 11.658 en 1932, el Estado asumía un posicionamiento público central ante la “cuestión” de la vialidad como problema de la agenda pública (Oszlak, 2006). De este modo, la DNV se constituyó en la oficina experta dedicada a proyectar, construir y mantener la obra caminera. En la provincia que es objeto de estudio, el accionar de dicha dependencia fue acompañado por la Dirección de Vialidad de Salta (en adelante DVS) a través del acogimiento a la normativa nacional.

De esta manera, el objetivo de este artículo consiste en analizar los desenvolvimientos de la DNV y la DVS y sus grados de articulación en pos de la construcción de infraestructuras viales con fines turísticos en Salta durante el periodo 1932-1943.

Los estudios históricos sobre la cuestión vial son relativamente pocos y se caracterizan por la fragmentariedad. Abordan especialmente la primera mitad del siglo XX y se centran en el estudio del espacio nacional, destacando el rol de la Dirección Nacional de Vialidad (Gruschetsky y Del Cueto, 2023; Gruschetsky, 2019; Ballent, 2005, 2002), la formación de elencos de técnicos (Ballent, 2008) y la circulación de saberes (Gruschetsky, 2012). Asimismo, otras investigaciones hacen alusión a los vínculos entre el Estado y la sociedad civil (Piglia, 2019) y entre estas dimensiones, el automóvil y la formación del turismo nacional (Piglia, 2018; Pastoriza y Piglia, 2012; Scarzanella, 1998; Ospital, 2005). Otras investigaciones se centraron en una dimensión más económica enfocando la evolución de los medios de transportes viales y ferroviarios (Gómez y Tchordonkian, 2014). Junto con ello y en menor medida distintas publicaciones se preocuparon por rescatar el nivel provincial, especialmente para los casos de Buenos Aires (Salomón, 2017; Fernández, 2016; Piglia, 2011), la Ciudad de Buenos Aires (Gruschetsky, 2021a, 2021b, 2011) Mendoza (Luis, 2021; Raffa y Luis, 2020), y también el municipal (Salomón, 2020). Junto con estos trabajos, estas páginas comparten la preocupación por rescatar la escala provincial sobre un caso inexplorado. Esto se justifica porque los alcances de la DNV no fueron idénticos en todo el país y su capacidad para llevar a cabo las distintas funciones que le eran inherentes tenía límites y diversos obstáculos. En efecto, tal como lo señalan los nuevos estudios sobre el Estado este no tenía un poder omnímodo. Por el contrario, distintos resquicios y márgenes de la sociedad escapaban a su control y las diversas formas que diseñaba y ejecutaba para lograrlo resultaban en muchos casos ineficientes (Bohoslavsky y Godoy Orellana, 2010).

Por ello mismo, la hipótesis planteada postula que la habilitación de materialidades infraestructurales de transporte hacia zonas turísticas estaría determinada por el tipo de articulación (solapamiento-superposición, complementación, relevo) establecido entre las dependencias viales nacional y provincial. Resulta pertinente dilucidar cuál fue la incidencia de la DNV en la construcción de redes viales con fines turísticos, cuál fue su alcance, obstáculos y limitaciones, en qué puntos fue reemplazada por la DVS, en qué otros aspectos se superpusieron acciones o bien lograron eficacia mediante un reforzamiento mutuo. En el proceso de construcción de dichas materialidades, ¿fueron suficientes los fondos públicos para afrontar los proyectos viales? ¿qué dificultades técnicas encontraron?

Así pues, este trabajo explicará los matices que implica la labor coetánea de la nación y la provincia en materia de vialidad. Para ello se analizarán la incidencia de cada una de estas agencias en la construcción de la red carretera hacia espacios turísticos de la provincia de Salta en el período propuesto. Para llevar a cabo esta pesquisa se recuperaron memorias descriptivas de las dependencias estatales especializadas a nivel nacional y subnacional, boletines oficiales y prensa escrita pertinente asociada al desarrollo vial en Argentina y puntualmente en Salta.

Dependencias de vialidad. Entre la nación y la provincia

Con el fin de estrechar la relación entre turismo y vialidad resulta pertinente explicar brevemente cómo se definieron las principales zonas turísticas de Salta. El destino provincial más visitado desde finales del siglo XIX por la élite local, regional y

nacional fue Termas de Rosario de la Frontera. Se trató de un destino en cierta medida “instalado”, especialmente durante la temporada invernal. Contó con un gran hotel inaugurado en 1880 donde podían disfrutarse los baños termales, las canchas de tenis y de bochas y el gran casino. Dado que convocaba a destacadas personalidades a propósito de diversos eventos lúdicos y festivos, las páginas de la prensa solían retratar sus actividades.

Por su parte, la capital salteña fue objeto de políticas provinciales específicas con el fin de desarrollar su veta turística, considerada especialmente beneficiosa en términos económicos. Para ello se construyó el gran hotel de Salta ubicado al frente de la plaza principal. Esta iniciativa demandó varias gobernaciones conservadoras puesto que el proyecto se inició en 1935 y fue finalmente inaugurado en 1942. Sumado a ello, el gobierno provincial intentó homogeneizar estéticamente a la capital, imprimiendo la obligación de instalar el estilo neocolonial en las construcciones del centro histórico. De hecho, uno de los principales exponentes de esta corriente arquitectónica, el Ing. Ángel Guido, fue contratado para elaborar el Plan Regulador de Salta en 1938. El evidente interés gubernamental intentó generar una correspondencia entre la ciudad material y las representaciones turísticas que circulaban sobre el norte en guías de viaje, postales y prensa. Allí se resaltaba lo tradicional y prístino como elementos de consumo. Esto también se relacionaba con el rol clave que tuvo Salta en la guerra revolucionaria y su instauración como agente mediador entre el presente y la memoria histórica. En efecto, la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos se encargó establecer hitos patrimoniales en la provincia y reconstruir el Cabildo, edificio que resguardaba mediante su hispanismo, las raíces de la argentinidad. Por su parte, si bien es cierto que los Valles Calchaquíes no se encontraban explotados turísticamente eran considerados tanto por el gobierno como por la opinión pública como la zona de mayor despegue. Los valles contaban con una serie de elementos que entroncaban con las representaciones turísticas del imaginario de los visitantes. Entre ellos, capillas coloniales patrimoniales, población indígena, costumbres y tradiciones no corrompidas por la modernidad y paisajes imponentes que permitían experimentar lo sublime y lo pintoresco.

Respecto de las posibilidades de movilidad hacia dichas áreas, tanto para Rosario de la Frontera como para la capital de Salta, el ferrocarril había antecedido el desplazamiento carretero. Por lo cual, la apertura de caminos implicaba nuevas formas de desplazamiento que suponía redescubrir lo conocido y alcanzar lo desconocido. Desde luego, resultaba novedoso en los años treinta que la carretera alcanzara aquellos lugares inaccesibles. Este era el caso de los Valles Calchaquíes, los cuales se encontraban particularmente aislados o con dificultosas condiciones de movilidad. De allí que se creyera que el acceso vial hacia estas nuevas zonas supondría casi automáticamente su despegue turístico.

No obstante, cabe destacar que la finalidad principal de la construcción carretera no fue turística, sino principalmente productiva. Se buscaba abaratar los costos de transporte mediante la construcción de infraestructuras viales de bajo costo. En ese sentido, lo turístico aparecía supeditado al cariz “económico” de las zonas que demandaban una salida a sus productos y materias primas. Allí donde la productividad era marginal, la posibilidad de inversión inmediata por parte de la DNV podía

dilatarse indefinidamente. Producto de ello, quedaba habilitada la posibilidad de que la DVS interviniese y empleara como justificativo al factor turístico, entendido como un elemento factible de crecimiento potencial. Independientemente del tipo de carretera realizado, lo que quedaba claro era que la real demanda de desarrollo caminero se reflejaba en la cantidad de kilómetros construidos (véase Cuadro N.º 1). En efecto, hacia 1942 los caminos nacionales construidos alcanzaron una extensión de 1038 km, superando los 990 km proyectados en 1932 (Ministerio de Obras Públicas –en adelante MOP–, 1933, p. 54) mientras que la red provincial cuadruplicaba ese número.

Ahora bien, todas las zonas de turismo de Salta durante el periodo analizado estaban comunicadas por carreteras troncales nacionales. Por ejemplo, la Ruta Nacional (RN) 9 alcanzaba a la capital salteña, centro de “turismo cívico”, y a Termas de Rosario de la Frontera, selecto sitio con fines “salutíferos” o “curativos”. Por su parte, la RN40 atravesaba a los Valles Calchaquies, conectándola en su primer trazado con el Valle de Lerma. Es decir, la movilidad turística intra e interprovincial hacia estos lugares estaba mediada por infraestructuras viales a cargo de la DNV. En líneas generales, lo turístico aprovechaba las condiciones materiales que brindaba el factor productivo, generando a su vez una movilidad propia. Esta primera alusión permite comprender que la participación de esta agencia fue clave para allanar los obstáculos inherentes a la labor vial que el Estado provincial como ente aislado no tenía capacidad de abordar.

A nivel nacional, la instauración de la DNV implicó en la práctica el establecimiento de divisiones técnicas por zonas del país, compuestas cada una de ellas por secciones provinciales. Así, la “división norte” categoría “B” contenía a las reparticiones “Nº 3” (Tucumán), “Nº 5” (Salta y Los Andes), “Nº 6” (Jujuy) y “Nº 16” (Santiago del Estero). Cada una de estas unidades contaba con personal específico según la jerarquía de las mismas. Así pues, Salta era considerada como “tercera categoría” por lo cual contaba con la siguiente dotación técnica: 1 jefe, 1 ingeniero, 1 técnico, 2 operadores técnicos, 2 dibujantes, 1 contador, 1 auxiliar, 8 ayudantes y 1 *chauffeurs* (MOP, 1933). Las funciones de estas secciones eran dirigir los trabajos sobre las carreteras de jurisdicción nacional en las distintas provincias de la región. En el caso salteño se trataba de una tarea que no era fácil ya que uno de los problemas más frecuentes radicaba en la dificultad de formar elencos técnicos. En efecto, existía una traba para contratar y radicar personal capacitado que se asentara en provincias periféricas donde las condiciones de trabajo no eran las ideales. Uno de los modos elegidos para subsanar este tema consistió en asignar funciones de responsabilidad creciente a aquellos que participaran de las obras de construcción. De esta manera se capacitó a conductores de obras, sobrestantes, capataces entre otros cuadros técnicos. Asimismo, considerando las condiciones montañosas que predominaba en gran parte del territorio salteño –y del noroeste argentino– se procedió a conformar un plantel de ingenieros especializados, en su mayoría jóvenes¹. En pos de apuntalar esta iniciativa se pensó,

¹ En este punto, la historiografía del Estado podría preguntarse pertinentemente quienes eran esos ingenieros de montaña, qué rol tuvieron en la construcción de las redes viales no solo en Salta, sino en las provincias atravesadas por dicho relieve, cuáles fueron los canales por los que circularon los tipos de conocimiento específico, etc. A pesar de lo acertado de un abordaje de estas características, el mismo excedería la extensión y el objeto de las páginas de este estudio.

asimismo, en favorecer la práctica y perfeccionamiento de conocimientos técnicos mediante viajes de observación y estudio (MOP, 1936, p. 79).

Ahora bien, luego de establecida la Ley Nacional de Vialidad se fijaron lineamientos organizativos e institucionales para llevar a cabo la obra vial. Esta normativa preveía, entre otros aspectos, que toda provincia que quisiera acogerse a los beneficios de la ayuda federal debía crear un organismo de vialidad, establecer un plan de obras y un fondo con recursos específicos (Boletín Oficial de la República Argentina –en adelante BORA–, 8-10-1932).

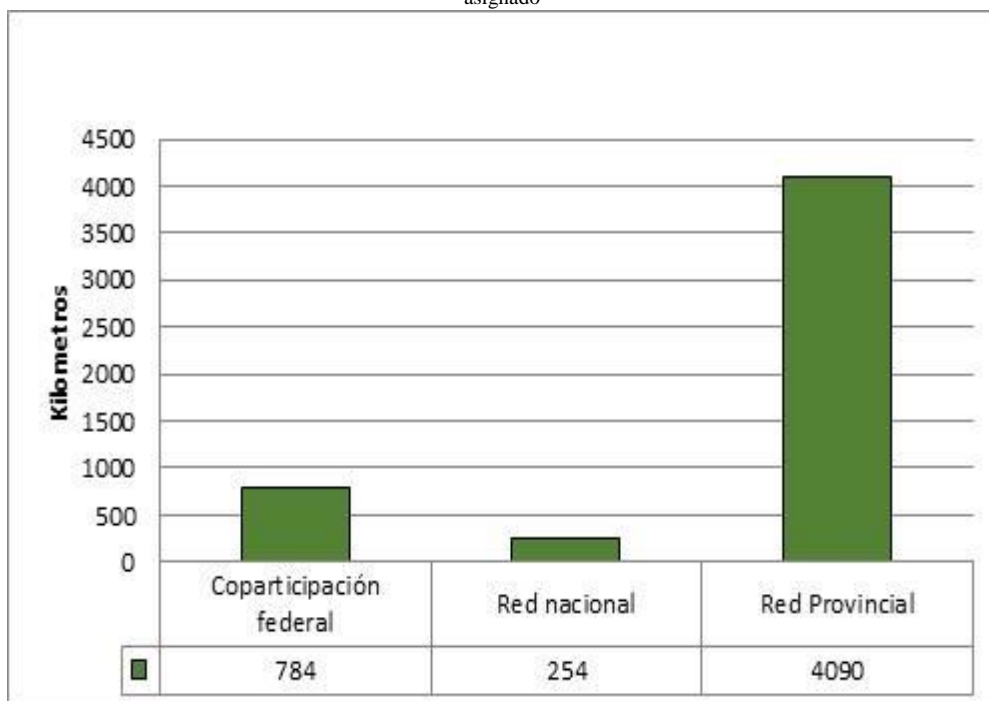
La provincia de Salta siguió estas directrices a partir de la Ley Provincial N.º 1346 de 1932 y creó la DVS². Así pues, el principal punto de contacto entre nación y provincia consistía en la distribución de los fondos de la coparticipación federal. Al respecto, Salta ocupó una posición periférica. Esta marginación se explica debido a los criterios de asignación de recursos: 30 % según el presupuesto anual efectivo para la construcción de caminos de cada provincia, 30 % según la cantidad de población y un 30 % según el consumo de nafta (BORA, 8-10-1932). Si se toma el periodo 1933-1943 el poder ejecutivo nacional (PEN) asignó a la provincia solo un 2,5% del total de la ayuda federal. Esta cifra resultaba marcadamente inferior a la estipulada para los distritos grandes. Por ejemplo, hacia 1938 Buenos Aires recibía un 38,1% del total de los recursos nacionales, mientras que Córdoba y Santa Fe obtenían un 13,2 % y un 12,5 %, respectivamente (MOP, 1938, p. 377). Estos contrastes abrumadores hablan de la situación estructural de escasa integración productiva de Salta a la economía nacional y, por ende, de su menor actividad y crecimiento. Por consiguiente, el reparto estuvo condicionado por la riqueza previa de los distritos y por la difusión del uso del automóvil desde las primeras décadas del siglo XX. En efecto, allí donde quedó asentado el grueso del flujo inmigratorio fue donde surgieron sectores medios con vocación de movilidad social y reproducción de los hábitos asociados al automóvil. Junto con ello, el uso particular se vio acelerado por su empleo productivo en áreas centrales del país donde los resultados de la actividad económica superaban con creces a la del norte y especialmente a la salteña. En suma, la lógica de asignación de recursos fue el resultado de desequilibrios previos y, a la vez, un factor que coadyuvó a cristalizarlos (Rodríguez Buscia, 2023).

A pesar de las asimetrías en la distribución de recursos, el acceso a los mismos por parte de Salta (y de otras provincias) se tradujo proporcionalmente en una buena parte del presupuesto total en vialidad de la provincia. Es decir, los relativamente reducidos

² La DVS se constituyó en un organismo autárquico que debía ser presidido por un agente con saberes expertos: un ingeniero. Se compuso de un directorio de tres vocales y un secretario. *Boletín Oficial de la Provincia de Salta* (en adelante BOPS), 06-01-1933. Asimismo, la DVS intentó poblar a la dependencia de cuadros técnicos que pudieran manejar áreas que intentaban replicar el funcionamiento del *Bureau of Public Road* de EE. UU. y de la DNV. Un ejemplo de esto era el laboratorio el Gabinete de Ensayos, una oficina que tenía por objeto fiscalizar los materiales a emplearse a los efectos de poder prevenir y evitar mediante mejoras a las mismas, fisuras o grietas de calzada (DVS, 1940, p. 7). Sus fuentes de financiamiento eran, además del presupuesto ordinario: a. un gravamen de un 1 % sobre la valuación de las propiedades urbanas y rurales; b. un impuesto de \$0,02 m/n por litro de nafta; c. un 20% del producido de la explotación de minas de petróleo; d. un 20% sobre patentes de rodados que percibían las municipalidades; e. y las multas (BOPS, 13-01-1933, pp. 6-7).

fondos supusieron cuantitativamente un espaldarazo para las finanzas provinciales³ especialmente durante el trienio 1938-1939-1940 cuando constituyeron más de un 75 % del total de los recursos de vialidad de Salta (DVS, 1940, p. 31). La ejecución de estos fondos durante el periodo 1932-1942 por parte de la DVS implicó la habilitación de una mayor cantidad de kilómetros de carreteras que los efectuados por la DNV según muestra el Cuadro N.º 1. Asimismo, el arribo de la ayuda federal apuntalaba la labor de la DVS en la medida que la mayor extensión caminera en la provincia estaba bajo su jurisdicción⁴.

Cuadro N.º 1. Cantidad de kilómetros existentes en Salta durante el periodo 1932-1942 según el carácter del recurso asignado⁵



Fuente: Elaboración propia a partir de MOP, 1942, p. 207; y DVS, 1940, s. p.6

En este punto es preciso problematizar la incidencia de la DVS en la estructuración de una infraestructura vial con fines turísticos a cargo fundamentalmente de la DNV. En efecto, la organización institucional y normativa a nivel nacional y provincial definió los alcances y el grado de responsabilidad particular en la intervención sobre

³ Entre el periodo 1933-1940, el fondo de vialidad de Salta fue de \$8.396.853 m/n y la coparticipación federal \$2.269.392 m/n, es decir representaron un 27,5% más de recursos para la provincia en materia vial. DVS, 1940, p. 9.

⁴ Este último aspecto aludía al tipo de carretera que se aspiraba a construir. Carreteras de bajo costo que pudieran abarcar la mayor cantidad de territorio según los preceptos del director de vialidad, ingeniero Allende Posse (Nuestra obra no es espectacular pero sí eficiente. *Automovilismo*, Buenos Aires, 05-1933, s. p).

⁵ Para usar los fondos de coparticipación nacional, las provincias debían presentar a la DNV los trazados de la red vial complementaria a fin de que esta evaluara y autorizara la construcción. Específicamente, según la normativa, la DNV exigía a las provincias un plan de caminos a construirse, la situación y kilometraje de cada uno de estos y la especificación de qué caminos o secciones de caminos recibirían las obras proyectadas (BORA, 08-10-1932).

⁶ Los datos de la red provincial reflejan obras básicas y de mejoramiento caminero realizadas hasta 1940. Asimismo, subsumen los 554 km realizados con fondos de coparticipación federal hasta dicho año.

el territorio. En ese sentido, si bien es cierto que la DNV tenía la autoridad para actuar sobre las rutas nacionales esta afirmación no estaba exenta de matices.

Precisamente, durante el año 1934 el gobierno de Avelino Aráoz (1932-1936) a través de la DVS asumió el compromiso de construir algunos tramos de carreteras nacionales con el objetivo de acelerar la comunicación con las provincias limítrofes y la República de Bolivia⁷. Esto era consecuencia del programa establecido por la DNV en el cual se definía un plazo de obras urgentes a concretarse en el trienio 1932-1934 y un segundo intervalo de quince años para completar las vías de una red que se proyectaba vastamente (DVS, 1940, p. 42). Durante los dos primeros años de su creación, la DNV envió consultas a los gobiernos provinciales en pos de determinar la red vial nacional y la complementaria (provincial) y su correspondiente inclusión en los plazos mencionados (MOP, 1933, p. 46)⁸. De esta manera, la DNV dejaba en claro que se enfocaría en zonas específicas y postergaría los trabajos en otras (MOP, 1934, p. 63). Respecto al caso salteño, fundamentaba los aplazamientos en función de la alta inversión que suponía “domesticar” las múltiples características del terreno: “zonas montañosas, onduladas y en grandes llanuras” que implicaban una “gran longitud de caminos a construir” (DVS, 1940, p. 34). En ese sentido, alertaba respecto a los alcances limitados del fondo nacional de vialidad para afrontar simultáneamente las obras⁹. Por tal motivo, el gobierno provincial efectuó un convenio con la DNV mediante el cual obtuvo autorización para efectuar tareas de construcción en rutas de jurisdicción nacional. El acuerdo preveía la realización de obras por un monto de \$1.400.000 (MOP, 1934, p. 190) provenientes de las arcas provinciales y “sin cargo alguno para la DNV” (MOP, 1934, p. 769). Dicha cifra suponía un 56 % del presupuesto trienal de obras nacionales destinadas para la provincia de Salta. Dichas faenas constructivas fueron culminadas entre 1936 y 1937 y demandaron \$1.000.000 m/n (DVS, 1940, p. 68). Este caso refleja que el accionar de la DNV sobre el territorio que se subordinaba directamente a su autoridad no fue absoluto lo cual arroja matices sobre el ideal normativo, el rango de acción institucional y los vínculos entre oficinas de diverso carácter jurisdiccional¹⁰. Según se observa en el Cuadro N° 2, la DVS construyó dos partes de la RN9 ubicadas al sur de la capital favoreciendo el tránsito con la provincia de Tucumán y un segmento de la RN40 promoviendo la conexión con los Valles Calchaquíes y la circulación a Catamarca. Si se colige la RN9 a lo largo de Salta, la cantidad de Km. construidos por la DVS representaban un 29 % de su

⁷ En su memoria, la dependencia provincial exalta la decisión tomada aun a costa de “sacrificar la construcción de parte de su red”, DVS, 1940, p. 27.

⁸ Sin embargo, pocas provincias respondieron a dicha solicitud (MOP, 1934).

⁹ Durante el periodo analizado no se encontraron rastros de expertos o personalidades salteñas en el directorio de DNV, importante órgano que manejaba el fondo de vialidad y elaboraba el presupuesto de gastos de la repartición. Según pudo rastrearse, la presidencia, la vicepresidencia y las vocalías fueron ocupadas principalmente por bonaerenses, porteños, santafesinos y cordobeses. Esto pudo haber incidido en las formas de gestionar planificaciones o ejecuciones de obras según cada distrito y de acuerdo con vías no formales de relación entre los sujetos que habitaron el Estado.

¹⁰ Tal como lo señala la historiografía reciente, el Estado no era un ente abstracto coherente, poderoso y monolítico. Más bien era el resultado de una sumatoria de contingencias derivadas de la praxis en cada una de sus agencias estatales, los elencos que las conformaban y los saberes que las trasvasaban (Di Liscia y Soprano, 2017).

longitud total. Si se toma el mismo indicador pero para el primer trazado de la RN40, el guarismo alcanzaba un 20 %¹¹.

Cuadro N° 2. Inversión realizada por la DVS sobre la RN9 y RN40 en los años 1936-1937

Carretera	Tramo	Inversión DVS
RN9	Río Juramento-Río Piedras	\$145.637 m/n
RN9	Rosario de la Frontera- Río Tala	\$258.655 m/n
RN40	Cerrillos- Ampascachi	\$124.474 m/n
RN40	Talapampa- Alemania	\$65.337 m/n

Fuente: DVS, 1940.

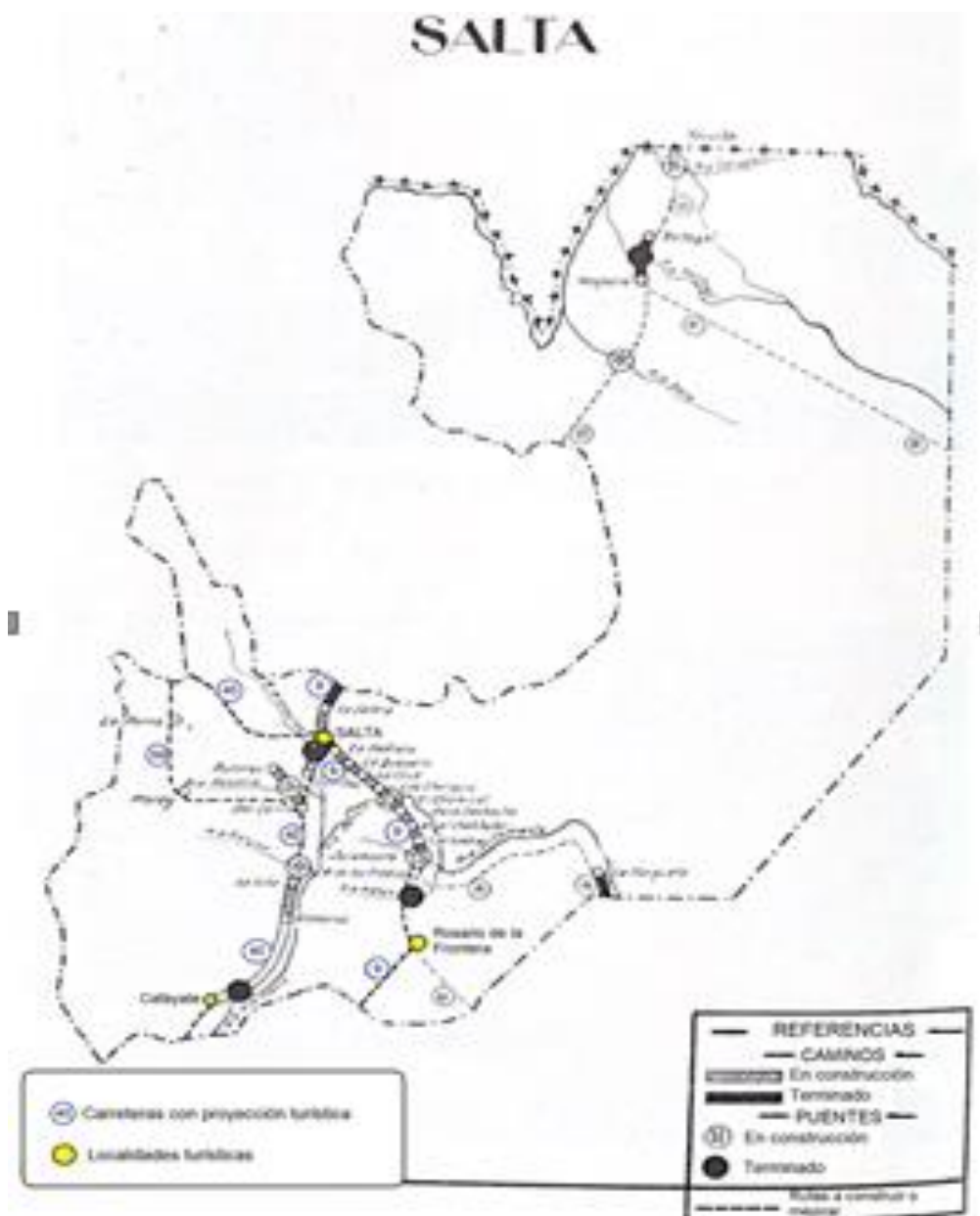
Cabe destacar que la participación de la agencia provincial de vialidad en la construcción de carreteras de jurisdicción nacional fue fuertemente impulsada durante los años treinta para acelerar la habilitación de dichas infraestructuras. En efecto, la principal contribución de la DVS consistía en favorecer el tránsito en las vías de comunicación troncales del país que atravesaban su territorio. Según esta agencia, su actuación adelantó la habilitación de dichos tramos “doce años antes” (DVS, 1940, p. 40) a lo previsto por la DNV. Aunque la afirmación podría sobredimensionar la labor técnica provincial, es preciso señalar que el trabajo mancomunado entre ambas dependencias aceleró la inauguración de las vías terrestres de transporte. No obstante, que este tipo específico de sinergia pareciera haber sido coyuntural ya que en el mediano y largo plazo la DNV asumió sobre la red vial nacional todas las potestades inherentes a la proyección, ejecución, construcción y conservación.

Luego de esta matización pertinente, resulta factible interrogarse sobre cuál sería el trazado que asumirían las nuevas carreteras. Se trataba de un aspecto central ya que contribuiría a favorecer la función económica de las materialidades fijas de transporte y, asimismo, la producción de espacios turísticos mediante el establecimiento de recorridos e itinerarios. De este modo, Salta (véase Mapa N.º 1) quedó circunscripta al trazado imaginario de dos ejes que definieron la movilidad y que privilegiaron al sudoeste provincial, zona donde se concentraba el grueso de su población. Uno con sentido norte-sur, caracterizado por carreteras de extensas longitudes y otro con dirección este-oeste que contemplaba rutas más cortas (ACA, 1944, p. 81). Para la DNV, el segundo eje configuraba el diseño de la red propiamente salteña al integrar los diferentes centros poblacionales¹².

Mapa N° 1. Plano de Salta según proyecciones del Departamento de Construcciones en 1935

¹¹ Porcentajes de elaboración propia a partir de MOP, 1934 y 1935 y DVS, 1940.

¹² La definición del trazado vial no contó con la participación de la dependencia de turismo provincial, puesto que era una función excluyente de las agencias expertas de vialidad. Cabe destacar que durante el periodo aquí analizado el desarrollo de las oficinas públicas de turismo en Salta fue limitado y sus funciones estuvieron asociadas, principalmente, a un tenor propagandístico (Rodríguez Buscia, 2022).



Fuente: MOP, 1935, p. 470.

Las “carreteras del turismo” en Salta

Trazado del eje vertical

En este apartado se sitúan dos carreteras trazadas por DNV de forma vertical y paralela, la RN9 y la RN40. La disposición de la primera estaba jalonada necesariamente por la atracción gravitatoria del puerto y la concentración económica de las zonas metropolitanas del país. La segunda se alineaba colindante con la cordillera andina y buscaba, además de maximizar el producto de explotaciones mineras y agroindustriales (vitivinicultura especialmente), e incidir en el desarrollo

turístico nacional. La DNV en la planificación de la carretera vaticinaba: “sus bellezas naturales generosamente prodigadas traerán densas corrientes de turistas” (MOP, 1936, p. 190). Estas condiciones sugieren que durante el periodo analizado la importancia adjudicada por la DNV a cada una de estas carreteras no fue la misma¹³. En ese sentido es preciso advertir sus peculiaridades.

La RN9 en Salta

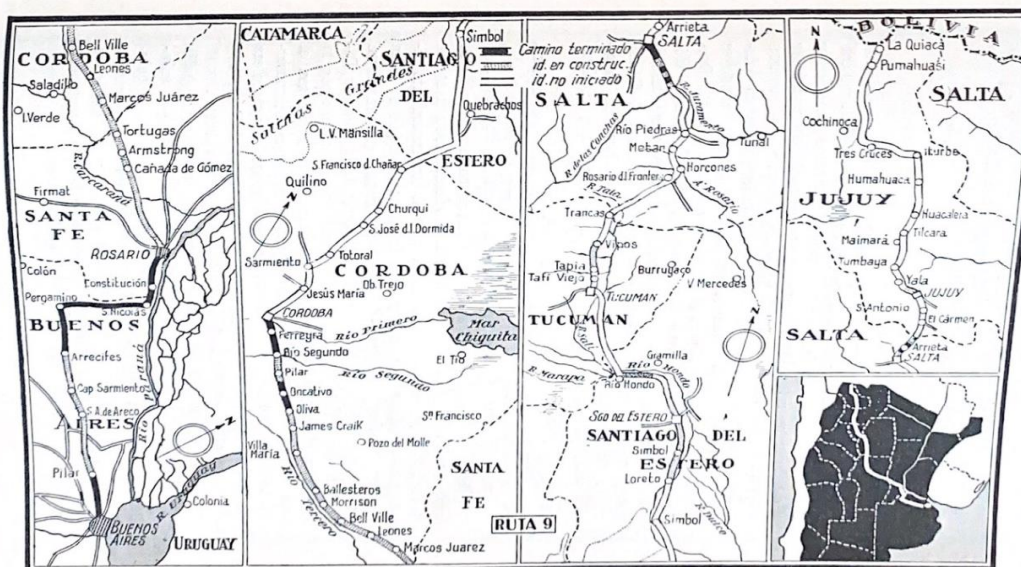
Una de las dos principales carreteras que formaba parte del eje norte-sur era la RN9 (véase Mapa N.º 2). Especialmente en Salta, conectaba dos de los más importantes centros turísticos de la provincia. Pasaba por Termas de Rosario de la Frontera, consolidado como centro de descanso, recomposición espiritual y corporal y arribaba a la ciudad de Salta. Respecto al primer sitio, debe recordarse la concepción ampliamente extendida en la época respecto a los amplios beneficios que conllevan los baños de agua para un gran espectro de enfermedades. Junto con la impronta medicinal o curativa, la importancia de la localidad se afirmaba por el prestigio que había obtenido desde fines del siglo XIX cuando se convirtió en un punto clave del turismo de élite del norte. Por otro lado, dicha carretera llegaba a la capital provincial, foco de atracción cívico nacional. Los monumentos y edificios de Salta se consideraban testigos vivientes de las luchas independentistas y un baluarte de reforzamiento de nacionalidad para cada visitante. Esta vía de comunicación resultaba crucial ya que permitía el desplazamiento desde los grandes centros urbanos del país hacia el noroeste del país. Así, los “porteños”¹⁴ desandaban Capital Federal – Rosario – Córdoba – Santiago del Estero – Termas de Río Hondo – San Miguel de Tucumán – Rosario de la Frontera – Salta – San Salvador de Jujuy – Humahuaca – La Quiaca. Bautizada bajo el nombre de “Juan Bautista Alberdi”, la RN9 unificaba el país con Bolivia y con todo el continente. La idea de la unión americana estuvo muy presente en la circulación de saberes (Ben Plotkin y Zimmerman, 2012) a través de distintos canales desde los años veinte. La celebración de los congresos panamericanos de vialidad¹⁵ y el interés estadounidense en la construcción de una carretera continental (impulsada ampliamente por su organismo, el *Bureau of Public Roads*), impregnaron los discursos de las distintas agencias de vialidad a lo largo de Latinoamérica (Gruschetsky, 2012). Así, la impronta panamericanista existente en la DNV durante los años treinta se trasvasaba a los discursos de las dirigencias locales y la opinión pública que reclamaban conjuntamente la realización de una obra de esta magnitud. En Salta, como en otras provincias, las recurrentes alusiones a los beneficios que conllevaría la habilitación caminera se acrecentaban para el caso panamericano. La escasa integración productiva del noroeste del país y específicamente de Salta al modelo económico nacional, llevaba a que la promesa de la conexión ya no solo con Buenos Aires, sino con Estados Unidos, constituyera un formidable anhelo público.

Mapa N.º 2. Ruta Nacional N.º 9

¹³ Esto se reflejó, por ejemplo, en la celeridad que tuvo la DNV para habilitar los primeros tramos de la RN9. El 27 de diciembre de 1936 se inauguró el tramo pavimentado Buenos Aires- Rosario y el 5 de junio de 1937 la parte Rosario- Córdoba (MOP, 1936 y 1937).

¹⁴ La voz “porteño” refiere a los habitantes que residen en las cercanías al puerto. En Argentina, esta palabra coloquial refiere a aquellos que viven en Buenos Aires.

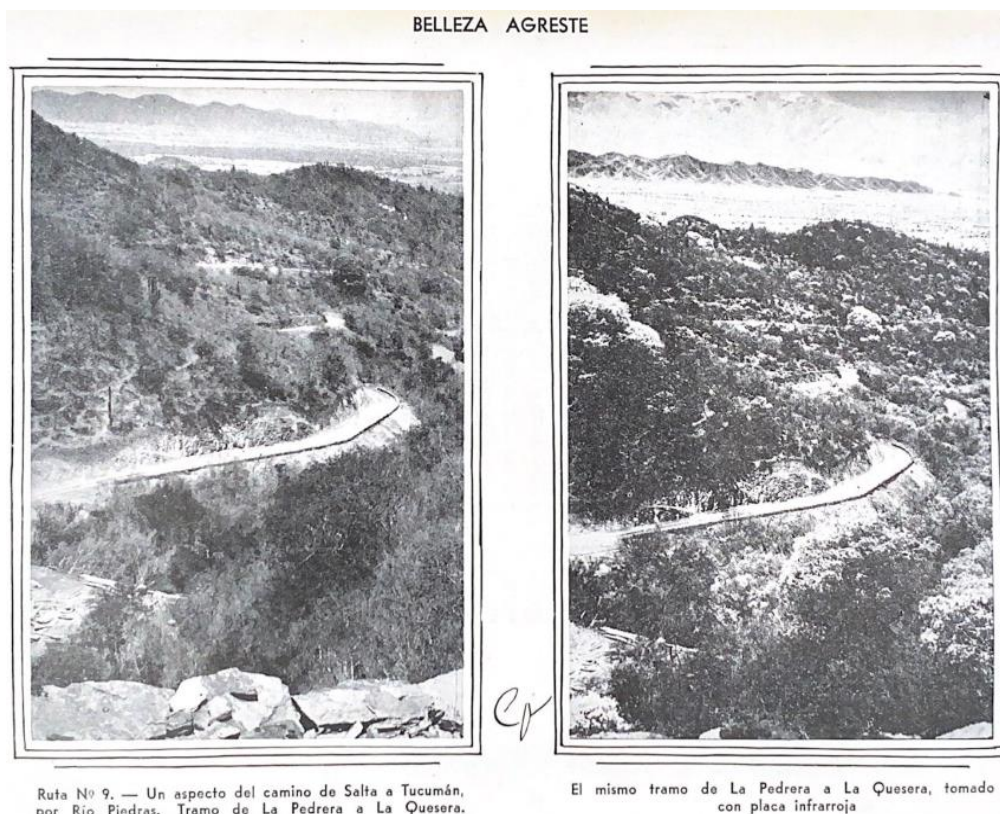
¹⁵ Como por ejemplo los primeros celebrados en 1922 en Buenos Aires y en 1925 en Río de Janeiro.



Fuente: DNV, 1935, p. 573.

El trazado específico de la RN9 atravesó a la provincia de sur a norte conectando Tucumán con Jujuy. El camino comenzaba en el Río Tala y se proyectaba hasta el Río Piedras a través de terreno llano y boscoso, y desde allí al Río Juramento se caracteriza por el terreno ondulado (MOP, 1935, p. 471). A lo largo del Valle de Lerma la carretera alcanzaba puntos de 1500 m s. n. m. adquiriendo características de camino de montaña (MOP, 1936, p. 134). Desde la ciudad de Salta hasta San Salvador de Jujuy el camino elegido pasaba por el Abra de Santa Laura presentado “secciones que serán motivo destacado de los turistas por las bellezas panorámicas que brindará” (MOP, 1934, p. 770). La Dirección Técnica de la DNV concretó instrucciones específicas para que fueran respetados los pequeños accidentes naturales o todo detalle que contribuyera a exaltar la belleza del paisaje de manera de hacer menos monótona la circulación, y en el mejor de los casos ocasionara un verdadero deleite ante los atractivos visuales. De esta manera, los futuros trazados en el noroeste del país debían contemplar, además de su carácter económico y nacional, su potencial función turística. En la Imagen N.º 1 puede apreciarse cómo se concretaba este propósito de conservación del paisaje.

Imagen N.º 1. Ruta Nacional N.º 9, tramo de La Pedrera



Fuente: DNV, 1935, p. 25.

Otro de los primeros aspectos considerados por la DNV incluso antes de la construcción de la carretera, fue la ejecución de puentes a lo largo del recorrido para asegurar la movilidad en épocas de lluvias durante el verano (MOP, 1934, p. 471)¹⁶. El levantamiento de estas infraestructuras calaba hondo en el imaginario de la opinión pública que solía mostrar los contrastes apelando a los beneficios del progreso. Así, comenzaba a considerarse anacrónica la imagen de vehículos atascados o averiados por la “fisonomía virgen” de la naturaleza tal como se muestra en la Imagen N.º 2.

Imagen N.º 2. Viaje en automóvil de Salta a Jujuy

¹⁶ Pueden destacarse puentes de hormigón armado como el realizado sobre el Río Tala y el Río Metán, o de madera en el tramo Juramento-Salta (MOP, 1936, p.139).



Fuente: *Riel y Fomento*, (8), julio, 1929, p. 57.

Por otra parte, el flujo de automovilistas por esta carretera obligó a facilitar las condiciones de movilidad mediante la construcción de estaciones de servicio y avituallamiento. De esa manera, el ACA habilitó dos de estas infraestructuras para quienes transitaran la RN9 en territorio salteño. El primer edificio se inauguró en enero de 1942 en Rosario de la Frontera y el 7 de noviembre de 1942 se estrenó el de la ciudad de Salta, ubicado en la esquina de Rivadavia y Mitre, a cinco cuadras de la plaza principal (véase Imagen N.º 3)¹⁷. Ambos eventos fueron considerados hitos del desarrollo del turismo nacional y, puntualmente, la celebración en la capital provincial contó con mayor cobertura de la prensa, lo cual ocasionó un gran impacto sobre la opinión pública. En los actos oficiales participaron los miembros más destacados de la sociedad salteña junto con delegados de distintas asociaciones civiles, autoridades gubernamentales nacionales, provinciales y municipales y dignatarios eclesiásticos y cuadros militares¹⁸. En los discursos inaugurales quedaba patente la relación entre

¹⁷ Para analizar el rol histórico del ACA véase Piglia, 2019.

¹⁸ Entre ellos participaron una delegación especial de las autoridades centrales del ACA, Anesi, Libert, Lodieu, Weil (presidente de comisión de estaciones); el gobernador Ernesto Aróz, el Arzobispo Roberto Tavella, los ministros de obras públicas, Rovalletti, autoridades de YPF Patrón Costas y Villafañe, el intendente Cornejo Arias, el presidente de

turismo y vialidad. Se pretendía que la movilidad terrestre de los turistas estuviera desprovista de “incomodidades” y se realizara “sin esfuerzo”. Una de las autoridades del ACA, Atilio Liberti, conminaba que las estaciones se convirtieran en “centros de prosperidad y verdaderas mecas de turismo”¹⁹. Por su parte, el gobernador Ernesto Aráoz (1941-1943) asociaba la obra vial, el progreso de las carreteras, la difusión del automóvil y sus valores a la imagen de una “verdadera revolución”. Indicaba, asimismo, que el gobierno de la provincia acompañaba la transformación mediante la apertura del Hotel de Salta en marzo 1942, hito que se consideraba el primer paso de la futura construcción de una red de hoteles destinados a favorecer la estadía de los turistas “porteños” en la provincia. La visión preponderante de los participantes situaba a las “cintas de cemento” como el intermediario ideal para que se “deslizaran las corrientes de cultura, comercio y progreso” a todos los rincones del país²⁰.

Asimismo, la producción material de los espacios de ocio estuvo enmarcada en el desarrollo de infraestructuras viales que tenían una veta eminentemente simbólica. Las impresiones del periodista Rodolfo Grazide en su viaje en automóvil por la RN9 con rumbo norte luego de abandonar la ciudad de Salta daban al turismo una vocación uniformadora. “La población va adquiriendo paso a paso mayor tinte indígena [...] El viajero de nuestras grandes ciudades litorales experimenta la sensación de hallarse en un país extraño y lleno de sugerencias”²¹. La unión nacional se producía así en un doble sentido, por un lado se reforzaba el deber cívico y la identificación con la nación de los turistas provenientes de las zonas metropolitanas del país y por otro lado buscaba integrar a los habitantes locales a la senda de la modernización y los valores del progreso. Es decir, la materialidad de la RN9 aportaba insumos a la acción civilizadora del turismo al intentar “desprovincializar a los habitantes del interior” y “argentinizar a los porteños” (Ballent y Gorelik, 2001, p. 164).

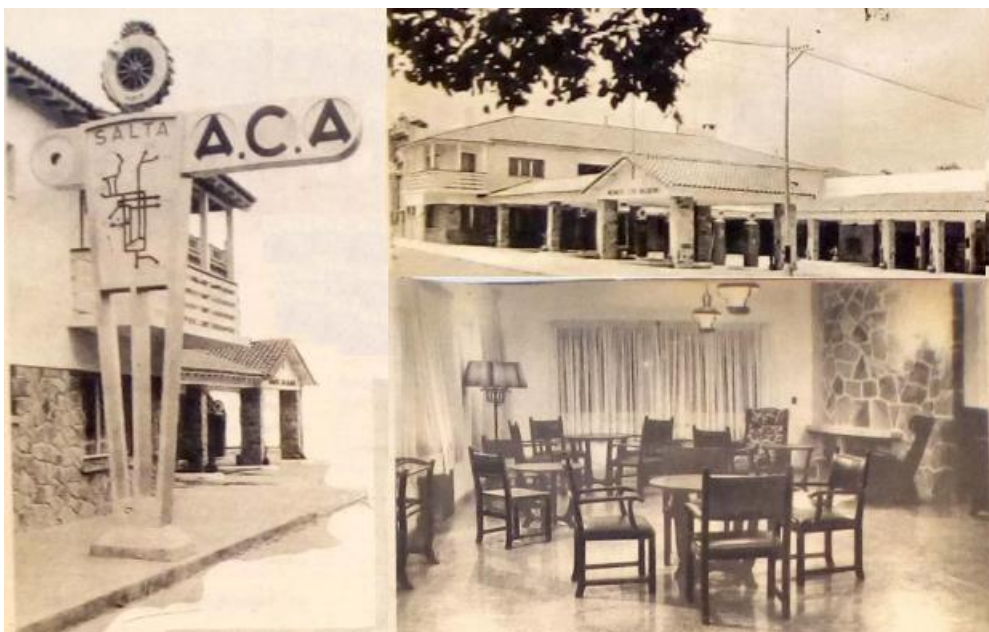
Imagen N.º 3. Estación de servicio ACA “Salta”. Visión externa y hall de entrada

la suprema corte de justicia, el presidente del senado, Puebla y de diputado, Solá y el comandante de la 5ta división Manuel Castrillón, el presidente de vialidad Julio Mera, de dirección de vialidad nacional, Ricardo Zaragaza, entre autoridades, también el delegado del ACA local, Carlos Revilla Cánepa, y los ingenieros Webner y Colussi, de la empresa constructora. Acto inaugural de la estación del servicio del A.C.A en Salta. *Automovilismo*, Buenos Aires, 11-1942.

¹⁹ Acto inaugural de la estación del servicio del A.C.A en Salta. *Automovilismo*, Buenos Aires, 11-1942.

²⁰ Acto inaugural de la estación del servicio del A.C.A en Salta. *Automovilismo*, Buenos Aires, 11-1942.

²¹ Visiones del camino Buenos Aires – La Paz – Lima. *Autovial*, Buenos Aires, 15-09-1940, p. 2.

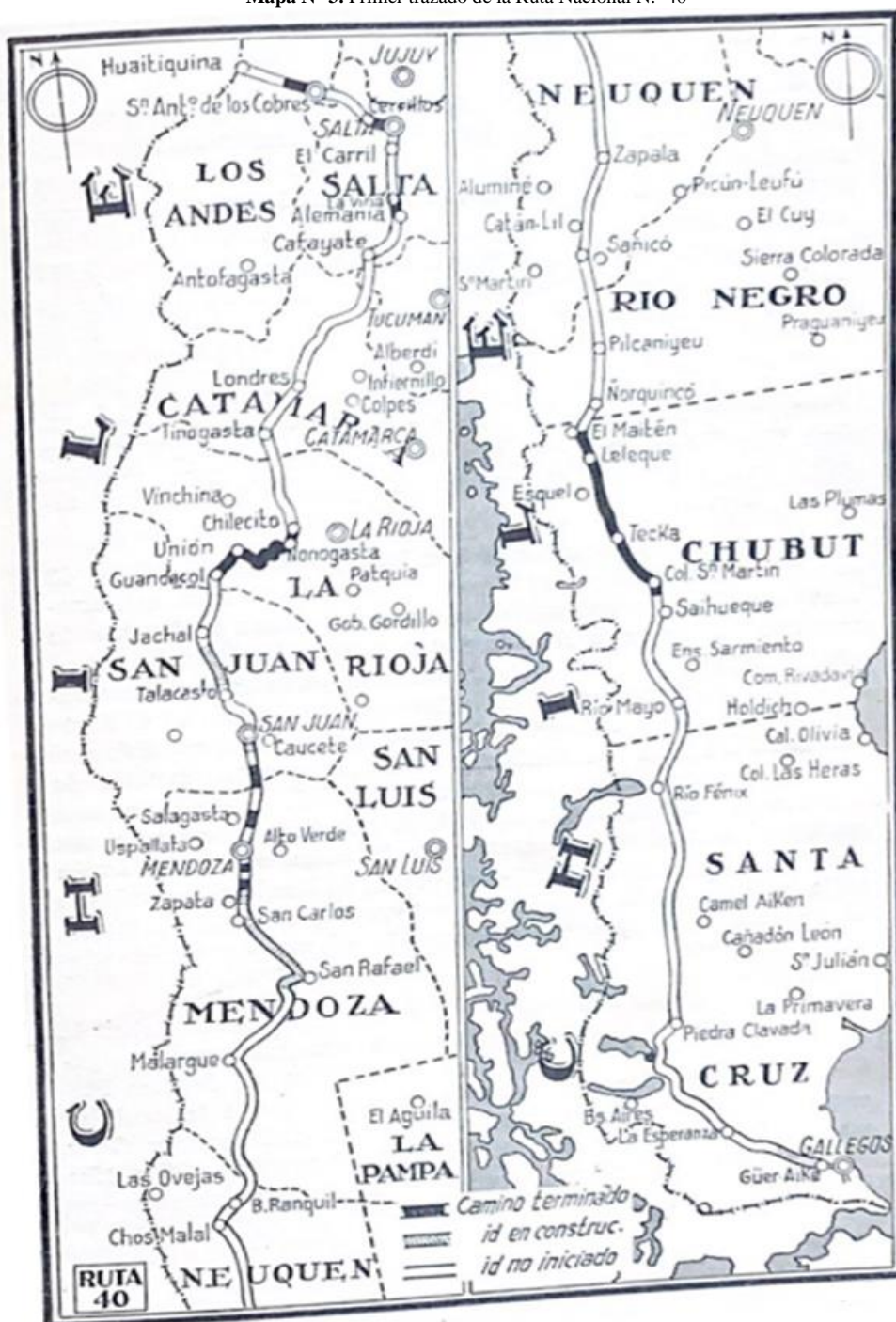


Fuente: Acto inaugural de la estación del servicio del A.C.A en Salta. *Automovilismo*, Buenos Aires, 11-1942.

La RN40 en Salta

Otra de las vías de comunicación era la RN40. Desde el extremo sur de la Patagonia recorría todo el país bordeando la zona precordillerana y atravesando once provincias. A diferencia de la RN9 que hacia 1943 estaba habilitada en toda su extensión, la RN40 tardaría varias décadas en materializarse y alumbrar su trazado final. Durante el periodo analizado los trabajos realizados por la DNV en función de la relación fondos disponibles- magnitud de la obra, apuntaban a resolver los problemas más urgentes (MOP, 1936, p. 192). Como consecuencia de ello, la transitabilidad sobre esta carretera debía ser más dificultosa. Por otra parte, con el objeto de asir la magnitud de su extensión, calculada en 4418 Km (MOP, 1938, p. 193), la DNV decidió dividir a la misma en dos secciones. La RN40 sur y la norte. El tramo que aquí interesa da cuenta de una vía que salía desde Mendoza y atravesaba 1856 km a través de las provincias de La Rioja, Catamarca, Tucumán, Salta y culminaba en el altiplano del territorio de Los Andes (posteriormente en la provincia de Jujuy). En efecto, el trazado de la RN40 tuvo dos esquemas. El primer recorrido viajando desde el sur provenía de Catamarca, pasaba por Cafayate y se desviaba por la Quebrada de las Conchas hacia la localidad de Alemania y se conectaba con el Valle de Lerma a través del poblado de El Carril. En la ciudad de Salta confluía con la RN9 y posteriormente se remontaba por la Quebrada del Toro, atravesaba el Abra de Muñano de una altura de casi 5000 m s. n. m. y llegaba a la capital de Los Andes, San Antonio de los Cobres. Finalmente, las proyecciones de la DNV hacían culminar la RN40 en localidad de Huaytiquina, límite con la localidad chilena (Véase Mapa N.º 3).

Mapa N° 3. Primer trazado de la Ruta Nacional N.º 40



Fuente: MOP, 1935, p. 605.

Este trazado fue modificado pocos años después debido a varias razones. En primer lugar, era necesario que existiera una carretera que fuera la columna vertebral de los Valles Calchaquíes en el sudoeste de Salta. Las localidades al norte de Cafayate quedaban inconexas lo cual tendía, según prensa de la época, a agravar las condiciones

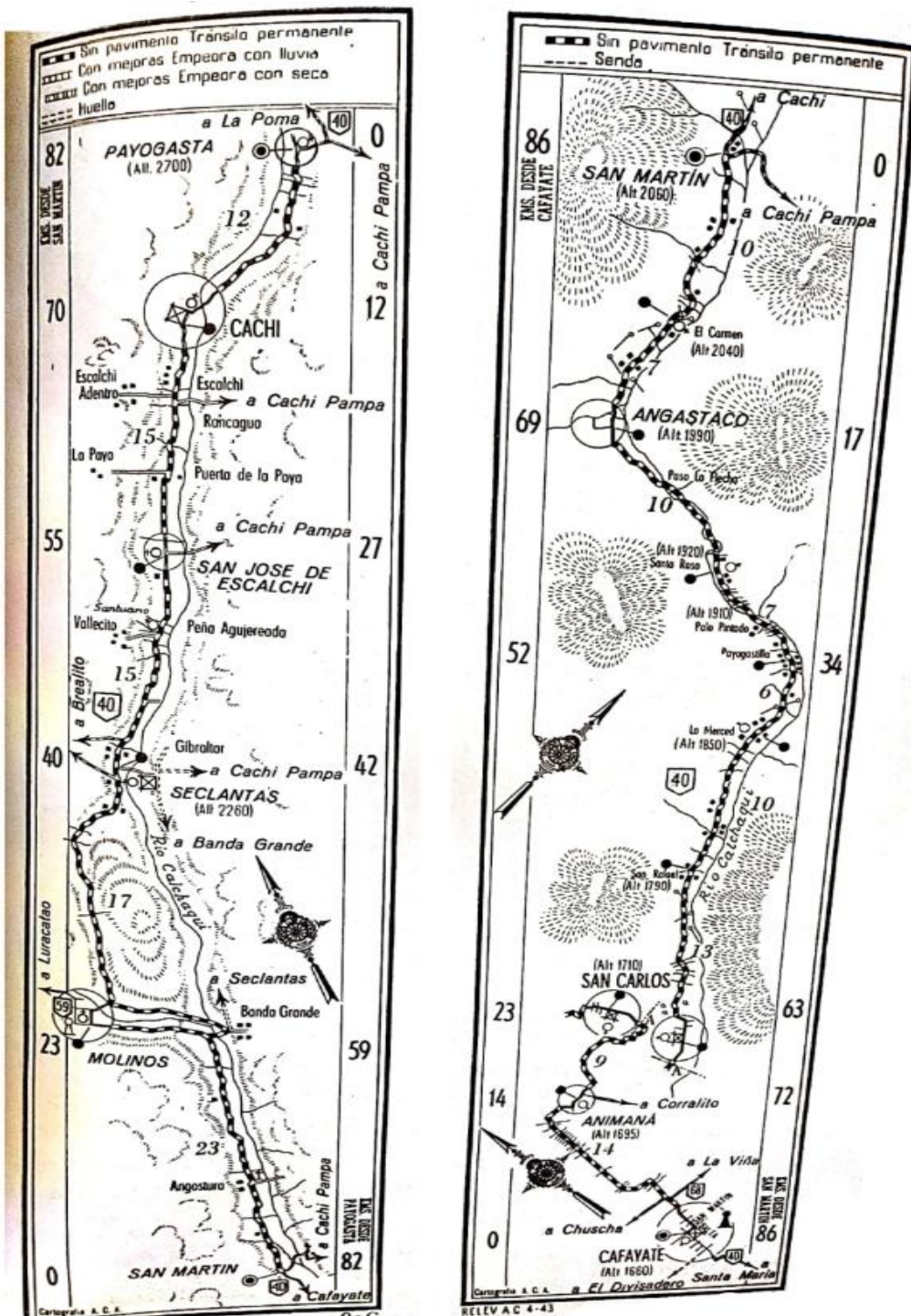
inherentemente dificultosas de circulación de mercancías y personas²². En segundo lugar, la DNV consideró importante constituir en el tramo más noroeste del país, una vía de comunicación precordillerana que atravesara el altiplano salteño y parte del jujeño. De este modo la RN40 comenzaba a asumir uno de los rasgos por la cual es actualmente reconocida en el imaginario popular, a saber, su verticalidad paralela a la cordillera de los Andes. Concretamente, la RN40 pasaba por Cafayate, unificando las distintas localidades calchaquíes y alcanzaba La Poma. Desde allí se internaba en el altiplano salteño, atravesaba San Antonio de los Cobres y empalmaba con la RN9 en la localidad jujeña de Tres Cruces (Véase Mapa N.º 4)²³. Cabe destacar que el tramo de la RN40 que atravesaba 180 km al interior de la zona sur y media de los Valles Calchaquíes salteños había sido construido por la DVS. Precisamente, la DNV recibía una ruta que estaba habilitada desde Cafayate y que conectaba ordenadamente de sur a norte las localidades de Animaná, San Carlos, Payogastilla, Angastaco, Molinos, Seclantás, Cachi y Payogasta. Por esta razón, el cambio en el trazado de la RN40 implicó una modificación de jurisdicción sobre una carretera existente. Dicho de otra forma, la habilitación de una infraestructura nacional sobre un espacio declarado abiertamente como “turístico” tenía un sustento a partir del accionar de la provincia.

En suma, de los 360 km de RN40 que recorrían Salta, la DVS había habilitado al tránsito la mitad de dicha extensión. Quedaba pendiente para la DNV la construcción del tramo faltante entre Payogasta y San Antonio de los Cobres, pasando por La Poma, segmento de aproximadamente 140 km y de mayores dificultades técnicas. Es decir, la dependencia nacional asumía la tarea de conectar el área calchaquí con la puna salteña. El proyecto preveía un diseño que transitaría la altura del altiplano y se remontaría al Abra del Acay, punto más alto de la RN40 en todo el país a casi 5000 m s. n. m. No obstante, este ambicioso plan debería esperar algunos años ya que la inauguración por dicho punto recién se produciría en 1960. En suma, la transferencia de la carretera provincial y su jerarquización en RN40 beneficiaba al gobierno salteño ya que permitía reorientar los recursos destinados a su conservación al mismo tiempo que recibía la promesa de la ampliación caminera hacia zonas de difícil acceso. Por su parte la DNV recibía una carretera relativamente nueva desde cuya base podía avanzar en la concreción futura del nuevo trazado.

Mapa N.º 4. Ruta Nacional N.º 40. Sección Valles Calchaquíes

²² El camino a la Poma se encuentra paralizado. *La Provincia*, Salta, 03-03-1937, p.4.

²³ En la actualidad la RN40 empalma con la RN9 en la localidad fronteriza de La Quiaca.



Fuente: ACA, 1944, s. p.

La habilitación durante el segundo lustro de la década del treinta de las diferentes vías de comunicación en los Valles Calchaquías salteños tenía una reconocida función

turística. La DVS señalaba que estas localidades estaban destinadas a ser la “California Argentina” debido a su “clima incomparable”, propio para recuperar las fuerzas físicas e intelectuales y con “paisajes panorámicos de la zona cordillerana, al pie de los nevados” (MOP, 1940, s. p).

Trazado del Eje Horizontal

Para la DNV, el eje en sentido este-oeste en la provincia de Salta se organizaba como consecuencia del asentamiento asimétrico de la población sobre el territorio y los obstáculos a la movilidad que se generaban con los accidentes del relieve provincial²⁴. Esa idea presente en los proyectos y estudios de la dependencia era sintetizada con claridad por la revista *Automovilismo*:

Las características topográficas de Salta en su región suroeste donde se encuentra la mayor parte de la población, y en donde es de mayor significancia su importancia económica, motiva a que la red troncal de caminos sea extensa pues debe enlazar los focos de población que están distantes entre sí por montañas²⁵.

La característica de esa configuración demográfica parece haber sido la concentración en determinadas áreas. Si se observan las tendencias publicadas en los censos de 1914 y 1947 solo en la capital provincial se establecía, respectivamente, un 23,6 y un 26,3 % de la población total. La cifra tiende a mostrar una mayor aglutinación si se toma el Valle de Lerma, región donde se instalaba en 1914 un 42,5 % y en 1947 un 46 % del total de habitantes de la provincia (Ministerio de Asuntos técnicos –en adelante MAT–, 1947, p. 308). De esta forma, cobraba relevancia una proyección vial que situara a la ciudad de Salta como centro desde el cual se pudiera acceder a todos los rincones de la provincia y especialmente a aquellos potencialmente turísticos. Asimismo, en la medida que en el Valle de Lerma se producía el grueso de la producción económica de la provincia (Rodríguez Faraldo, 2014), esta región presentaba una red ferroviaria y vial más desarrollada. Así pues, siguiendo los preceptos de Ley de vialidad N.º 11658 la DNV y la DVS se inclinaron por proyectar una malla de carreteras que propendiera hacia las zonas de mayor actividad económica e infraestructura de transportes. Así pues, dicho en términos inversos a los ya expresados, el interior de la provincia fue atraído hacia su capital política y principal centro económico. Esto se producía en el marco de la expansión de la red vial nacional cuyo trazado tendía a reflejar y coadyuvar a la concentración económica en las zonas metropolitanas del país.

No obstante, el turismo pensado como industria tendía a identificar a una materialidad fija vial como el mejor aliado para desarrollar aquellas zonas atrasadas. En Salta ese era el caso de las proyecciones viales en los Valles Calchaquíes. Se trataba de un área que atravesaba un progresivo proceso de despoblamiento²⁶ y cuyas actividades económicas de baja intensidad eran consideradas insuficientes para generar prosperidad colectiva (Gobierno de Salta, 1939). Por tales razones, el turismo se

²⁴ Se trata de una idea recurrente de la dependencia. MOP, 1934, 1935 y 1936.

²⁵ Acusa progreso la red caminera de Salta. *Automovilismo*, Buenos Aires, 10, 1935, s. p.

²⁶ Respecto de la población total de la provincial vivían en los valles calchaquíes un 15,6 % en 1914 y 8 % en 1947 (MAT, 1947, p. 308).

presentaba como la clave para producir desarrollo en un área endémicamente pobre. Tal idea era compartida por la DNV (MOP, 1936, p. 191), por la prensa y la élite dirigente local que veían a los valles como verdaderos “paisajes pintorescos” que hacían “palpitar el corazón” (*Diario de Sesiones Cámara de Diputados de Salta*, 23-07-1943, p. 130).

De este modo, se pensó en dos carreteras para facilitar el tránsito entre Salta capital y los Valles. Esto beneficiaría a los automovilistas del litoral que luego de recorrer la histórica ciudad podrían realizar un viaje a través de las distintas cuestras, montañas, visitando el conjunto de pueblos a lo largo de los valles. En ese sentido la construcción de carreteras en el eje este-oeste permitió que se formaran itinerarios posibles entre la zona calchaquí y el valle de Lerma²⁷.

Las rutas a los Valles Calchaquíes salteños

Con el cambio de jurisdicción de la RN40 y su corrimiento al oeste quedó vacante el número del tramo Cafayate – Salta pasando por Alemania y La Viña que tomó el nombre de RN68. Si bien la habilitación de este trayecto había sido una urgencia para la DNV ya que permitía la conectividad con la parte sur de los valles, quedaba pendiente una ruta que uniera a la ciudad de Salta con la zona centro-norte calchaquí. Las dependencias nacionales y provinciales asumieron el compromiso de construir sendas infraestructuras.

Así, la DNV dio luz verde a la instauración de la RN59 (véase Mapa N.º 5), considerada como un “magnífico camino de turismo” (MOP, 1935, p. 476). Conocida como el camino de “La Cuesta del Obispo” se trataba de una ruta que era reconocida como turística por aventureros excursionistas, incluso antes de la sanción de la ley de vialidad en 1932²⁸. Por entonces se señalaba que cualquier obra vial en ese camino supondría una magnífica creación de la ingeniería ya que en su punto más alto se alcanzaba los 3.348 m s. n. m. La admiración por el paisaje se acrecentaba con el recorrido por este camino ya que funcionaba como “balcón” de un amplio panorama de montañas en el que destacaban especialmente los nevados de Cachi de 6750 m s. n. m. En una primera proyección, este trazado buscaría conectar la localidad de El Carril en la zona del valle de Lerma con La Poma, en el extremo norte de los Valles Calchaquíes y posteriormente llegar a San Antonio de los Cobres. Sin embargo, se recortaron dichas pretensiones y la extensión de la RN59 culminaría su recorrido en

²⁷ Otra posibilidad consistía en realizar excursiones entre el Valle de Lerma y la puna salteña. Asociado al turismo de aventura ofrecía la posibilidad de recorrer el camino que alcanzaba el límite con Chile por el paso de Socompa. La RN51 se proyectaba a lo largo de 220 km de “huella transitable” desde el empalme con la RN40 en la localidad de Cauchari. Desde allí, por terrenos arenosos hasta el ascenso de la cuestra de Samenta hasta llegar a la frontera. La DNV había asignado \$500.000 m/n para trabajos de obras básicas y mejoramientos mínimos (MOP, 1936, p. 201). Si bien se trataba de un camino marginal y escasamente transitado algunas imágenes del mismo contribuían a dibujar un panorama sobre futuras experiencias de viaje. La DNV señalaba no solo las características desérticas y de relieve sino el impacto que generaba sobre los automovilistas en términos contemplativos. “Dentro de la monotonía, [el paisaje] presentaba un aspecto de impresionante grandeza por la magnitud de los salares y la visión de los picos nevados” (MOP, 1936, p. 201).

²⁸ Este fue el caso de Carlos Moret (h) quien recomendaba dos recorridos importantes en Salta, además del ya aludido destacaba el viaje por la Quebrada del Toro hacia San Antonio de los Cobres (Apuntes de un recorrido en automóvil por las provincias del norte (*Automovilismo*, Buenos Aires, 02-1929, p.18).

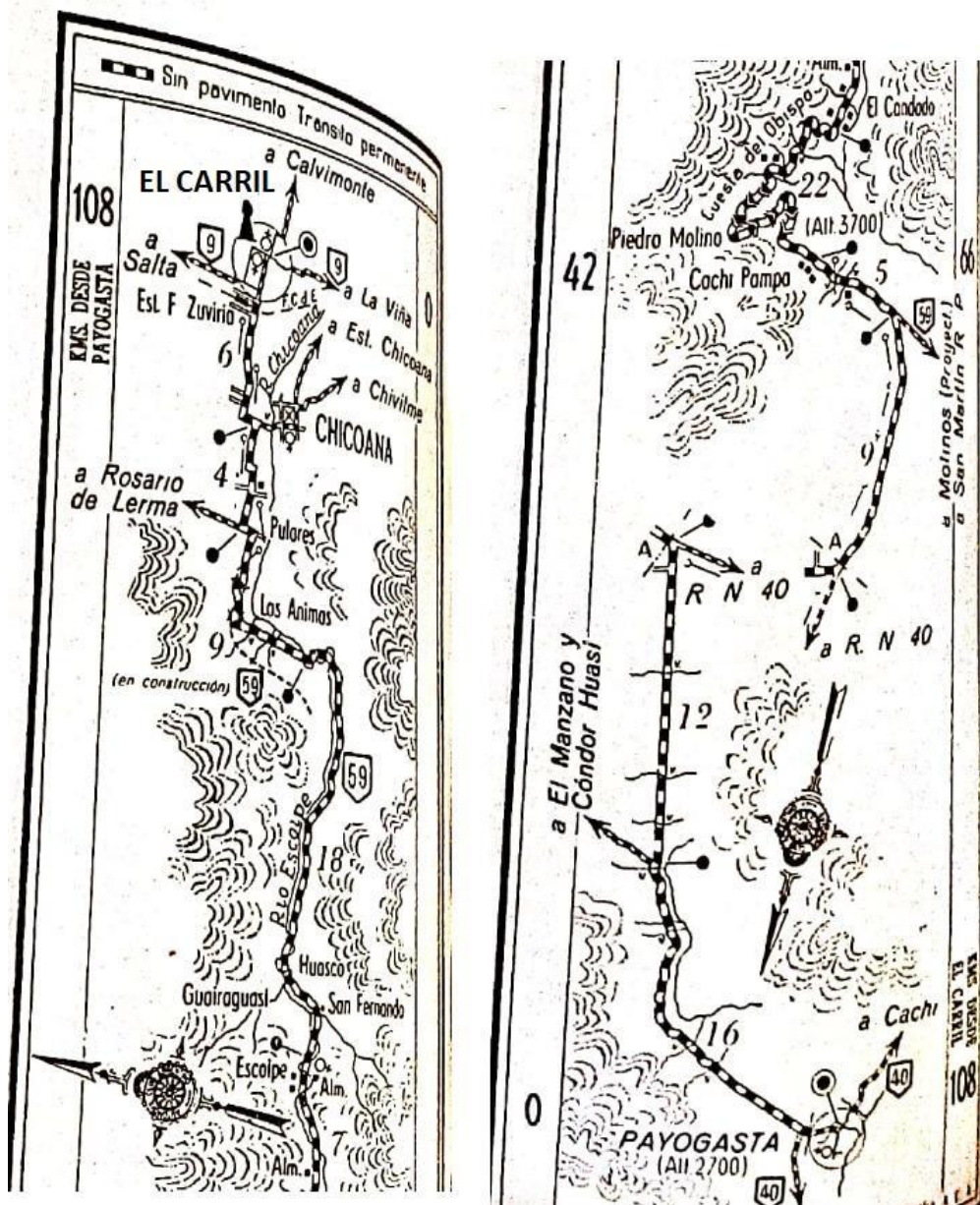
Payogasta, al norte de Cachi. Los primeros antecedentes de los trabajos sobre esta carretera datan de 1930 cuando la Dirección General de Puentes y Caminos de la Nación a través de la seccional de Salta inauguró el 17 de Agosto los primeros 17 km de camino con un costo de \$ 500.000 m/n²⁹. Las obras básicas efectuadas sirvieron de base para la ampliación de la carretera por parte de la DNV. El abordaje puntual de esta carretera implicaba definir estrategias para la construcción en montaña. Así, la flamante dependencia nacional refería a los derrumbes y deslizamientos generados por la erosión de los cerros como así también a las crecientes del río Escoipe, principal referencia hídrica de la quebrada homónima que antecede el “ascenso” de la cuesta. Estas complicaciones solían bloquear la ruta en lapsos prolongados durante las lluvias de verano (MOP, 1935, p. 476). Otros comentarios daban cuenta de la rudeza de las características del tipo de calzada precaria de “huella transitable” (MOP, 1936, p. 208). Así, la DNV mencionaba que el principal desafío consistía en equilibrar costos y transitabilidad. No obstante, a pesar de abaratar en materiales y ancho de calzada³⁰, las condiciones del terreno obligaban a la ejecución de numerosos muros de sostén y obras de arte.

El protagonismo nacional en la conexión de los Valles Calchaquíes con la ciudad de Salta fue secundado por la labor de la DVS. La agencia provincial llevó a cabo la apertura de una carretera desde Rosario de Lerma (1420 m s. n. m.) que pasaba por Corralito, atravesaba la Cuesta del Manzano (3400 m s. n. m.) y arribaba a Cachi. Es decir, se trataba de una ruta que desembocaba en el centro-norte calchaquí. Con una extensión de 106 kilómetros los trabajos fueron divididos en cuatro tramos. Las obras sobre los dos primeros fueron comenzadas en febrero de 1936 y terminaron en abril 1937 cuando se abrieron al tránsito. Esta primera parte consistente en desmonte y limpieza tuvo un costo de \$850.000 m/n que fue aportado por las arcas provinciales. Con el giro \$115.000 m/n de la ayuda federal en julio de 1938 se complementaron las mejoras de las obras realizadas hasta ese momento y se llamaron a licitación los tramos restantes. Así, el tercer segmento recibió en mayo de 1939 el aporte de \$228.469 m/n para la reconstrucción de la calzada y las obras de arte correspondientes. Hacia 1940 quedaba por construirse el último tramo de la ruta.

Mapa N.º 5. Ruta Nacional N.º 59

²⁹ Las secciones abiertas al tránsito fueron Rosario de la Frontera- Pulares y un segmento en la Cuesta del Obispo (Inauguración de 10 km del camino a los Valles Calchaquíes (*Riel y Fomento*, 09-1930, p.30).

³⁰ Definida en 6 metros de ancho y determinada por el grado de pendiente pronunciada de la Cuesta del Obispo (MOP, 1936).



Fuente: ACA, 1944, s. p.

Diferentes cuestiones rodean la materialidad de esta infraestructura particular. En primer lugar, resulta cabal interrogarse respecto a qué tipo de coordinación se anudaba entre las jurisdicciones nacional y provincial en la definición de los trazados de las rutas. En efecto, el camino a Cachi por el Manzano no se diferenciaba demasiado en la conectividad que ofrecía la paralela RN59. En todo caso, la ruta provincial estaba llamada a ser una opción en época de anegamiento estival de su par nacional, aunque por sus propias complicaciones (derrumbes principalmente) quedaba anulada esta posibilidad. En términos productivos ambas ofrecían la posibilidad de comercializar

las producciones locales a través de distancias similares y en clave turística los recorridos sinuosos por cualquiera de estas vías presentaban vistas panorámicas de alta montaña. Es decir, distintos aspectos permiten hablar más de solapamiento que de complementariedad. Si el director de vialidad, Justiniano Allende Posse, señalaba que el tipo de ruta dependía entre otros aspectos de la disponibilidad de recursos y el flujo de automovilistas (MOP, 1933), ¿cuál era la lógica de dos carreteras que actuaban en simultáneo sobre prácticamente el mismo terreno –de montaña y de escasa circulación– en un contexto de limitados fondos y donde estaba todo por hacer? Sin duda esta situación estuvo guiada por el optimismo de que más caminos supondrían mayor progreso. Sin embargo, el realismo de la conservación carretera obligaba a una permanente actuación en un marco caracterizado por el avance permanente de la montaña sobre las vías de comunicación. De esta manera, el solapamiento se convirtió en prescindencia. La DVS dejó de efectuar las tareas de mantenimiento que resultaban onerosas y complejas y la ruta provincial fue abandonada³¹. La consideración de este caso resulta paradigmática ya que la inversión sobre esta ruta representaba el 73 % del total de los fondos de coparticipación federal enviados a Salta entre 1932-1936 (MOP, 1940, s. p.). Así pues, quedaba en evidencia otra cara de la labor vial de las dependencias estatales a la usualmente presentada respecto a las amplias capacidades de la DNV (Ballent, 2008). En efecto, el impulso constructivo inicial de la DVS no pudo ser sostenido en su etapa posterior de conservación. Junto con ello, las sinergias señaladas entre los distintos niveles jurisdiccionales tuvieron, asimismo, situaciones de escasa coordinación.

Ahora bien, otro de los puntos de contacto favorables entre la DNV y la DVS se dio en el interior de los Valles Calchaquíes. Allí la oficina provincial se encargó de desarrollar una red mediante la cual buscó conectar los pequeños poblados y caseríos. Se trataba de diseñar y poner en marcha accesos transversales a la longitudinal RN40. Entre estos pueden mencionarse Cachi-Cachi Adentro que terminaba en la “amplitud del valle”, cubierto de sembradíos y alfalfa. También el de Puerta de La Paya a La Paya, que conducía a las ruinas diaguitas consideradas como “rastros arqueológicos” por el arqueólogo Juan B. Ambrossetti (1907). Otros caminos incluían Seclantás–Seclantás Adentro; El Carmen – El Pucará; San Carlos – San Lucas; Animaná – Las Conchas, entre otros. El significado económico de estas carreteras interiores se explicaba en la medida que se facilitaría el transporte de frutas y hortalizas frescas en camiones desde el lugar de producción a los mercados de consumo (MOP, 1940, s. p.). Asimismo, esta malla cooperó en definir sitios y lugares turísticos para potenciales recorridos. Se enlazaban vistas panorámicas, pequeñas aldehuelas, productos locales, contacto con la naturaleza, restos arquitectónicos, arqueológicos, patrimoniales, culturales, entre otros atractivos. Este conjunto se convertía en la argamasa en bruto a disposición de ser reelaborada por la sociedad civil y/o el Estado y ser consumida por los potenciales turistas.

Conclusiones

³¹ No se cuenta con información respecto a si la falta de conservación fue una decisión voluntaria del gobierno o una consecuencia *ipso facto* de los límites de la acción estatal provincial. Actualmente, el rastro de esta carretera apenas se adivina debajo del avance de la vegetación y los derrumbes suscitados en diferentes partes. Solo los lugareños saben de su existencia.

Hacia comienzos de la década de 1930 existía un consenso generalizado acerca de la importancia de la construcción de una red de carreteras en el país. Su objetivo principal consistía en abaratar los costos de comercialización de las mercancías y dinamizar la economía en tiempos de la gran depresión. Asimismo, se imponía un desafío mayor, el de alumbrar la argamasa material que unificara territorialmente la nación (Ballent y Gorelik, 2001). Además, la red vial se presentaba como la respuesta al triunfo de la cultura y valores del automóvil en un país como Argentina que se destacaba por tener uno de los parques automotores más cuantiosos del mundo (Piglia, 2018). Sumado a ello, el optimismo de la época planteaba que casi cualquier lugar podía convertirse en turístico si se le construía un acceso vial. En ese sentido, el tándem vialidad-turismo se presentaba como especialmente propicio para el desarrollo de zonas atrasadas del país, entre las que destacaba Salta. Este espacio contaba con un conjunto de atractivos e hitos históricos, patrimoniales, culturales, naturales, etc., que podrían ser consumidos por los turistas que desandarán sus caminos en automóvil. De modo tal que la red vial se transformó en un tema medular de la agenda de problemas públicos y fue abordado por las agencias expertas nacional y provincial.

Este trabajo exploró las relaciones entre la DNV y la DVS en la construcción de infraestructuras hacia espacios turísticos en Salta durante el periodo 1932-1943. La eficiencia en la construcción, habilitación y mantenimiento de estas carreteras dependió del tipo de articulación establecida entre ambas dependencias. De tal forma, se comprobó que el accionar del Estado nacional no fue omnímodo sobre el territorio salteño. En efecto, algunas infraestructuras de jurisdicción nacional serían construidas y aceleradas en su proceso de inauguración a través del accionar de vialidad provincial. Este fue el caso tanto de la RN9 y la RN40. En ambas, la DVS tuvo una participación directa en la construcción de amplios tramos. En el primer caso se trataba de una carretera que conectaba a Salta con el puerto y la insertaba en la lógica panamericanista. Además, facilitaba el peregrinaje patriótico de corte turístico que se celebraba especialmente durante la temporada alta de invierno. Durante la misma época también alimentaba el flujo de turistas que se alojaban en las instalaciones del gran hotel de Termas de Rosario de la Frontera, reconocido por los beneficios de sus aguas termales. Respecto a la RN40, apuntaba a conectar los distintos poblados a lo largo de los Valles Calchaquíes, zona caracterizada por las dificultades, pero concebida como de mayor potencial turístico. Precisamente, la DVS había realizado una carretera en la zona norte-centro de dichos valles que luego sería transferida completamente a la DNV a fin de que se habilitara un nuevo trazado precordillerano. Es decir que sobre los ejes “verticales” y “nacionales” se comprueba que el rol de la provincia fue mucho más activo y protagónico. La vinculación entre la DNV y la DVS fue de complementariedad e incluso relevo, lo cual favoreció la puesta en funcionamiento de las carreteras hacia zonas turísticas.

Respecto a un eje que espacialmente puede comprenderse como “horizontal”, los principales esfuerzos estuvieron volcados en conectar el valle de Lerma –y por ende la capital salteña– con los Valles Calchaquíes. Esto se produjo a través de la habilitación de tres obras públicas. En primer lugar, se conectaron el sur calchaquí a través de la RN68, cuyo recorrido correspondía al primer trazado de la RN40. Por su parte, el centro y norte calchaquí fue enlazado con dos carreteras, la RN59, a cargo de la DNV y otra ruta provincial, paralela a esta construida por la DVS. Sobre estos

espacios se observa un evidente solapamiento de las funciones realizadas entre ambas agencias. Precisamente, en el marco de la escasez de fondos para construir y conservar carreteras que conjuraran los enormes desafíos que presentaba la poco transitada geografía montañosa salteña, la DNV y la DVS alumbraron carreteras competitivas. El resultado fue el abandono por parte de vialidad provincial de la ruta en cuestión. La conclusión de este optimismo constructivo inicial fue puesto en tela de juicio por el realismo de los Valles Calchaquíes, área que si bien se presentaba como potencialmente turística no contaba con un flujo de visitantes –ni con el dinamismo productivo– que pudiera sostener y justificar infraestructuras de vialidad con finalidades superpuestas. Por último, se observa el interés de la DVS por conectar perpendicularmente las distintas localidades del interior de los Valles Calchaquíes. De esta manera se habilitaron a lo largo todo el valle pequeños recorridos transversales a partir de la circulación por la RN40, tramo que como ya se mencionó más arriba había sido construido por la DVS.

En ese sentido es dable remarcar el rol protagónico de la provincia en la constitución de carreteras que si bien tenían fines principalmente productivos también tenían una función eminentemente turística. La DVS apuntó al desarrollo de espacios turísticos tales como los Valles Calchaquíes. Dicho rol se estableció en torno a la capacidad de complementar y relevar las capacidades de la nación, aunque se trató de un proceso que no estuvo exento de dificultades, superposiciones y/o solapamientos. Así pues, la habilitación y materialización de circuitos, recorridos e itinerarios turísticos estuvo determinado por los grados de articulación eficaz entre las direcciones de vialidad nacional y provincial. No se cuenta con información que pueda suponer que dicha articulación, compleja y heterogénea hubiera respondido en parte a conflictos, contradicciones o disputas entre las reparticiones nacional y provincial a la hora de la planificación y ejecución de carreteras. Lo que sí queda claro es que el activismo consensuado de ambas dependencias consistió en mostrar ante la opinión pública un fuerte compromiso por dotar rápidamente de caminos al país y especialmente a Salta.

Las infraestructuras viales en los Valles Calchaquíes durante los años treinta y los primeros cuarenta confluirían con la proyección y construcción de establecimientos hoteleros a partir de la década de 1950, apuntado a la producción y despegue de espacios turísticos específicos. Dicho de otra forma, las materializaciones turísticas peronistas estarían intrínsecamente asociadas a la distribución de los poblados más representativos y desarrollados en cada área de los Valles Calchaquíes, atravesados por las redes viales alumbradas por las direcciones de vialidad nacional y provincial durante los años conservadores. Poder auscultar los procesos de expansión del turismo en Salta en un periodo posterior, indagando elementos de relación en clave de cambios y/o permanencias, resultan objetos de una futura agenda de investigación.

Referencias bibliográficas

Ambrosetti, J. (1907). Exploraciones arqueológicas de la ciudad prehistórica de La Paya. Valle Calchaquí, Salta. Biedma e hijo.

Automóvil Club Argentino (ACA). (1944). Guía de Viajes. Zona Noroeste.

Ballent, A. (2002). Estado e instituciones en la obra pública de los años treinta: la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) y el Automóvil Club Argentino (ACA), 1932-1943 [Ponencia]. IX Encuentro de

Cátedras de Ciencias Sociales y Humanísticas para las Ciencias Económicas. Mar del Plata. <https://nulan.mdp.edu.ar/id/eprint/2355/>

Ballent, A. (2005). Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, (27), 107-136. <http://www.scielo.org.ar/pdf/bihaar/n27/n27a04.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.scielo.br/j/hcsam/a/YMGWLWZtkSdWkkBmXgLcKdk/?format=pdf&lang=es>

Bohoslavsky, E. (2016). ¿Hay una nueva historiografía del Estado argentino? En C. Raffa y F. Rodríguez Vázquez (Eds.), *Profesionalizando un Estado Provincial. Mendoza, 1890- 1955* (pp. 7-18). Universidad Nacional de Cuyo.

Bohoslavsky, E. y Orellana, M. (2010). *Construcción estatal, orden oligárquico y respuestas sociales: Argentina y Chile, 1840-1930*. Universidad Nacional General Sarmiento.

Boletín Oficial de la República Argentina (BORA). (1932). Buenos Aires.

Di Liscia, M. y Soprano, G. (2017). *Burocracias estatales. Problemas, enfoques y estudios de caso en la Argentina (entre fines del siglo XIX y XX)*. Prohistoria Ediciones y UNLPAM.

Diario de Sesiones Cámara de Diputados de Salta. (1943). Buenos Aires.

Dirección de Vialidad de Salta. (1940). *Ilustración fotográfica y resumen gráfico de la obra vial realizada en el periodo 1936 1940*. Salta.

Fernández, N. (2016). Políticas públicas, infraestructuras de comunicación e integración territorial en la provincia de Buenos Aires (1917-1943) [Ponencia]. VI Jornadas de Becarios y Tesistas. Departamento de Ciencias Sociales, Universidad Nacional de Quilmes. <http://sociales.unq.edu.ar/wp-content/uploads/byt2016/byt2016/ponencias/FERNANDEZ-NOELIA-BYT2016.pdf>

Gobierno de Salta. (1 de mayo de 1939). Mensaje. Del Excmo. Señor Gobernador de la Provincia Don Luis Patrón Costas, a la Honorable Legislatura. Salta.

Gómez, T. y Tchordonkian, S. (2014). Redes viales y ferroviarias en las décadas del treinta y del cuarenta. Documento de Trabajo CESPA/FCE-UBA, N.º 40. https://www.economicas.uba.ar/wp-content/uploads/2015/11/Redes-viales-y-ferroviarias-en-las-d%C3%A9cadas-del-treinta-y-del-cuarenta.-Doc.-40-T_0.pdf

Gruschetsky, V. y Del Cueto, C. (Eds.). (2023). *Vialidad Nacional 90 años: conectando caminos*. Rincón de Milerg, Área cuatro.

Gruschetsky, V. (2012). Saberes sin fronteras. La vialidad norteamericana como modelo de la Dirección Nacional de Vialidad, 1920-1940. En M. Ben Plotkin y E. Zimmermann (Comps.), *Saberes de Estado* (pp. 185-211). Edhasa.

Gruschetsky, V. (2019). La Dirección Nacional de Vialidad, una repartición modelo del Estado Nacional. Técnica y política en la Ciudad de Buenos Aires en la década de 1930. En L. Menazzi, y G. Jajamovich (Comps.), *Saberes urbanos* (pp. 77-111). Teseopress.

Gruschetsky, V. (2021). Norte Norte-Sur, Este-Oeste. La conformación de la red de avenidas de la ciudad de Buenos Aires frente al avance de los automotores (1920-1940). *Estudios del hábitat*, 19(1), e096. <https://doi.org/10.24215/24226483e096>

Gruschetsky, V. y Pintus, A. G. (2021). “Turismo relámpago”: el proyecto de la avenida costanera y la construcción de la ribera norte de Buenos Aires (1910-1940). *Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*, (13). <https://doi.org/10.5821/siiu.10031>

Luis, N. (2021). La expansión del parque automotor y la red vial en Mendoza: El papel de la Dirección de Puentes y Caminos en la década del '20. *Res gesta*, 57, 136-160. <https://doi.org/10.46553/RGES.57.2021.p.136-160>

Ministerio de Asuntos técnicos (MAT). (1947). *Censo General de la Nación (CGN)*, (T. 1). Dirección Nacional del Servicio Estadístico.

- Ministerio de Obras Públicas (MOP). (1933). Memoria Dirección Nacional de Vialidad.
- Ministerio de Obras Públicas (MOP). (1934). Memoria Dirección Nacional de Vialidad. Buenos Aires.
- Ministerio de Obras Públicas (MOP). (1935). Memoria Dirección Nacional de Vialidad. Buenos Aires.
- Ministerio de Obras Públicas (MOP). (1936). Memoria Dirección Nacional de Vialidad. Buenos Aires.
- Ministerio de Obras Públicas (MOP). (1938). Memoria Dirección Nacional de Vialidad. Buenos Aires.
- Ministerio de Obras Públicas (MOP). (1940). Memoria Dirección Nacional de Vialidad. Buenos Aires.
- Ministerio de Obras Públicas (MOP). (1942). Memoria Dirección Nacional de Vialidad. Buenos Aires.
- Ospital, M. (2005). Turismo y territorio nacional en Argentina. Actores sociales y políticas públicas, 1920-1940. Estudios Interdisciplinarios de América Latina y el Caribe, 16(2), 63-84. <https://doi.org/10.61490/eial.v16i2.346>
- Oszlak, O. (2006). Burocracia estatal: política y políticas públicas. POSTData Revista de reflexión y análisis político, (11), 11-56. <https://www.redalyc.org/pdf/522/52235599001.pdf>
- Pastoriza, E. y Piglia, M. (2012). Dossier: El turismo como campo de reflexión (indagación) histórica: políticas públicas, prácticas y representaciones. Registros. Revista de Investigación Histórica, (9), 2-7. <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/79>
- Piglia, M. (2011). Gobierno provincial y clubes de automovilistas en torno a la elaboración y ejecución de la política vial en la provincia de Buenos Aires (1910- 1943). En M. Ferrar y N. Quiroga, N. (Comps.), Historias políticas de la provincia de Buenos Aires (pp. 85-114). Instituto Cultural de la Provincia.
- Piglia, M. (2018). Turismo en automóvil en Argentina (1920-1950). Tempo Social, 30(2), 87-111. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142085>
- Piglia, M. (2019). Autos, rutas y turismo: el Automóvil Club Argentino y el Estado. Siglo XXI Editores.
- Raffa, C. (2020). Construir Mendoza: obras y políticas públicas en el territorio: 1932-1943. Editorial IHA (Instituto de Historia del Arte). Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo. https://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/15153/raffa-construirmendoza.pdf
- Raffa, C. y Luis, N. (2020). Caminos para el turismo y la producción. La acción de la Dirección Provincial de Vialidad en Mendoza (1933-1943). Coordenadas. Revista de Historia Local y Regional, 7(2), 146-172. https://www.conicet.gov.ar/new_scp/detalle.php?keywords=&id=43294&articulos=yes&detalles=yes&art_id=10344140
- Rodríguez Buscia, C. (2022). Agencias estatales y políticas turísticas en Salta (1934-1943). Historia Regional, (48), 1-17. <https://historiaregional.org/ojs/index.php/historiaregional/article/view/676>
- Rodríguez Buscia, C. (2023). Rutas y turismo. El papel de la DNV en el noroeste argentino. En V. Gruschetsky y C. Del Cueto, Vialidad Nacional 90 años: conectando caminos (pp. 48-78). Rincón de Milberg, Área Cuatro.
- Rodríguez Faraldo, M. A. (2014). Desarrollo del Capitalismo en Salta. La conformación del Complejo Agroindustrial Tabacalero en el Valle de Lerma, provincia de Salta en la segunda mitad del siglo XX [Tesis de doctorado]. Centro de Estudios Avanzados, Facultad de Ciencias Agropecuarias, Universidad Nacional de Córdoba.
- Salomón, A. L. (2017). Un lazo ausente: política vial y condiciones de vida en ámbitos rurales de la provincia de Buenos Aires (Argentina, 1940-1950). Revista Brasileira de História & Ciências Sociais – RBHCS, 9(18), 16-35. <https://doi.org/10.14295/rbhcs.v9i18.445>
- Salomón, A. L. (2020). Caminos vecinales en el campo bonaerense: entre las restricciones estatales y las iniciativas locales (primera mitad del siglo XX). Rivar, 7(19), 69-87. <https://doi.org/10.35588/rivar.v7i19.4353>
- Scarzanella, E. (1998). El ocio peronista: vacaciones y turismo popular en Argentina (1943-1955). Entrepasados. Revista de Historia, (14), 65-84. <https://ahira.com.ar/ejemplares/entrepasados-no-14/>

