

Estado, vialidad y turismo en Tucumán (1932-1943)



Carlos Martín Rodríguez Buscia

Centro de Investigación y Desarrollo del Turismo (CIDEtur), Escuela de Economía y Negocios (EEyN), Universidad Nacional de San Martín (UNSAM). Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Argentina.
Correo electrónico: crodriguez@unsam.edu.ar

Fecha de recepción: 5 de octubre de 2023.

Fecha de aceptación parcial: 2 de febrero de 2024.

Fecha de aceptación definitiva: 14 de marzo de 2024.

Resumen

El objetivo de este artículo consiste en analizar el papel de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) y la Dirección Provincial de Vialidad de Tucumán (DPVT) en la producción de espacios de turismo de dicha provincia durante los años 1932-1943. Se plantea que el accionar del Estado nacional argentino no fue omnímodo, por lo cual la DNV en tanto agencia experta dejó resquicios en la ejecución de carreteras con fines turísticos, abandonando o no ejecutando planificaciones y/o proyecciones programadas en Tucumán. Ante dicha ausencia, la DPVT tomaría el relevo mediante la erección de infraestructuras viales en los espacios considerados por la opinión pública y los actores estatales como turísticos por excelencia, a saber, las sierras de San Javier y especialmente los Valles Calchaquíes. Así, se propone no solo el examen de un espacio subnacional escasamente abordado sino que se indaga sobre la vialidad desde una escala de análisis poco considerada. Para llevar a cabo tal pesquisa se recuperaron memorias descriptivas de las reparticiones de la DNV y la DPVT y otros documentos oficiales tales como normativas y prensa escrita de rango nacional y provincial.

Palabras clave: Turismo, Estado, Tucumán, Vialidad.

State, roads and tourism in Tucumán (1932-1943)

Abstract¹

The purpose of this article is to analyze the role of the National Road Department (*Dirección Nacional de Vialidad*, DNV) and the Tucuman Provincial Road Department (*Dirección Provincial de Vialidad de Tucumán*, DPVT) in the development of provincial touristic areas between 1932 and 1943. It is proposed that the actions of the national State were not comprehensive; the DNV, as an expert agency, left gaps in the construction of roads meant for touristic purposes, either by abandoning or failing to carry out planned projects in Tucumán. Faced with this situation, the DPVT took over the construction of new road infrastructure in touristic areas, such as the San Javier mountains and especially the Calchaquí Valley. Thus, this article not only examines an underexplored subnational area, but also looks into road management from an analytical perspective that is rarely considered. To carry out this research, descriptive memos from the DNV, DPVT and other official documents, such as regulations and media reports at national and provincial level, were reviewed.

Keywords: Tourism, State, Tucumán, Road management.

1. Introducción

Con el triunfo de la automovilidad (Giucci, 2012) durante la primera mitad del siglo XX, se consideró que sin caminos no existía posibilidad para el desarrollo de la movilidad turística y el conocimiento de los diferentes atractivos de Argentina. Particularmente en el norte² del país, el automóvil fue concebido como el medio por antonomasia para practicar un turismo libre y sin ataduras. Efectivamente, la diferencia sustancial entre el turismo en ferrocarril y el realizado en vehículos automotores particulares fue que el primero establecía de antemano una serie de estaciones obligatorias y fijas que condicionaban la estadía, el desplazamiento y el acceso a un universo reducido y limitado de atractivos. En cambio, el automóvil fue presentado como la oportunidad del conocimiento libre por las diferentes posibilidades que ofrecían las vistas canónicas de los paisajes, la formación de circuitos turísticos, los hitos patrimoniales, patrióticos, naturales y tradicionales. La revista *Automovilismo*, órgano oficial del Automóvil Club Argentino (ACA), distinguió con claridad la

1 La revisión de este *abstract* estuvo a cargo del grupo de residentes del Traductorado en Inglés del I.E.S. en Lenguas Vivas "Juan Ramón Fernández".

2 Las referencias al "norte" o al "noroeste" argentino desde finales del siglo XIX aludían a un espacio geográfico poco preciso y en general abierto a las interpretaciones de los viajeros y cronistas. Podía incluir total o parcialmente alguna de las siguientes provincias: Jujuy, Salta, Tucumán, Santiago del Estero, Catamarca y La Rioja. Dos hitos contribuyeron a moldear sus contornos: los congresos de planificación regional de 1926 y 1946 y el enfoque regional impuesto por la geografía de corte humanista sobre la opinión pública y el sistema escolar desde los años cincuenta.

diferencia del turismo realizado en el norte del país, ya fuera que se realizara con ferrocarril o automóvil, y volcó su preferencia por este último.

La excursiones por ferrocarril (...) no son, precisamente, las más indicadas para hacer turismo propiamente dicho; son excursiones regimentadas y a horarios fijos, sin esa libertad de recorrer, estar o descansar cómodamente y que no permite al turista observar con detenimiento, y por ende, tener mejor impresión de todo aquello que está a su alrededor. El turismo en automóvil debe ser individual y en automóvil, ya que este sistema permite al viajero establecer por sí mismo los itinerarios a seguir (...) y disponiendo del tiempo que se le ocurra en esas visitas.³

Esta percepción hegemónica contribuyó a apuntalar y complementar la decisión política de la construcción de una red de carreteras nacionales cuya principal motivación fue de índole productiva y económica. De este modo, el problema vial se planteó como una “cuestión”⁴ o problema social de la agenda pública que debía ser abordada por el Estado. No debe olvidarse que la nueva estrategia proteccionista de las potencias ante la crisis mundial del treinta tuvo un duro impacto en la matriz productiva argentina, la cual se vio forzada a una reconversión, llevando al Estado a tener un rol clave sobre la economía y la sociedad. De este modo, la creación de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) en 1932 tuvo el objetivo de diseñar y erigir infraestructuras viales que contribuyeran a reducir los costos de fletes de la producción y movilizaran una gran cantidad de mano de obra para morigerar los efectos de la crisis. El resultado de ello a nivel provincial fue la creación de reparticiones expertas que se plegaron a dicha política por medio de un plan de carreteras que sería financiado por la ayuda federal y por recursos propios.

De esta manera, el objeto central de este artículo apunta a analizar el papel de las dependencias de vialidad nacional y subnacional en la producción de espacios turísticos de una provincia en particular, Tucumán entre los años 1932 y 1943. Planteado problemáticamente, interesa indagar si la Dirección Provincial de Vialidad de Tucumán (DPVT) se vinculó o articuló de alguna forma con la DNV. En caso de que esto haya sido así, ¿fue eficaz la complementación o coordinación? ¿Qué redes viales proyectaron? ¿Qué carreteras efectivamente construyeron? ¿Hacia qué sitios turísticos? ¿Qué dificultades técnicas tuvieron? ¿Cómo las resolvieron? ¿Tuvieron fondos necesarios para materializar sus obras?

La selección de esta jurisdicción implica recuperar un conjunto de premisas derivadas de la mirada del turismo nacional. Para las élites dirigentes tucumanas el turismo representaba la promesa del progreso y crecimiento económico en un contexto de escasa integración al modelo productivo nacional (Bravo, 2008). Por ende, al componente productivo como objeto central de la obra vial nacional se le sumaba la importancia estratégica del despegue turístico como anhelo de prosperidad material. Asimismo, junto con la concepción compartida de la idea

³ Turismo a las provincias del Norte (marzo de 1937), *Automovilismo*, N° 208.

⁴ Este término se emplea en el sentido propuesto por Oszlak y O’Donell; a saber, un tópico medular de un debate público que demanda posicionamientos de diferentes actores, entre ellos el Estado (2008: 564).

del turismo como “industria”, cobraba relevancia el interés nacional sobre la índole de atractivos potencialmente reforzadores de la argentinidad. Tucumán ocupaba un lugar destacado ya que allí se encontraba la Casa Histórica, construcción que tenía un profundo significado para el ser nacional puesto que allí se había declarado la independencia. Estos aspectos se nutrían del ambiente que impulsaba la patrimonialización oficial de principios de la década de 1940, ligada a una clara impronta nacionalista. Además, y, por otra parte, la prensa nacional, local y el flujo de postales de la época ayudaron a asociar al norte a determinadas imágenes y paisajes donde la montaña se convirtió en la más frecuentada (Silvestri, 1999). Según la opinión pública de la época, desandar los Valles Calchaquies tucumanos luego de remontar las duras cuestas se presentaba como una opción razonable para cualquier automovilista si se creaba para ello una red vial acorde. Así pues, la labor constructiva de carreteras en tanto política pública define la periodización de este trabajo, ya que la misma fue llevada a cabo sostenidamente por DNV durante los gobiernos conservadores (1932-1943) y específicamente por la Dirección Provincial de Vialidad de Tucumán durante las gobernaciones radicales (1935-1943).

Ahora bien, 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, 2019; Ballent, 2005), 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 la Provincia de Buenos Aires (Salomón, 2017; Fernández, 2016; Piglia, 2011), la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Gruschetsky, 2021a, 2021b, 2011) y Mendoza (Luis, 2021; Raffa y Luis, 2020). También se ha explorado el municipal (Salomón, 2020). Así pues, estas páginas comparten la preocupación junto con estos trabajos por rescatar la escala provincial. Esto es así porque se advierte que 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 tenían límites y diversos obstáculos. En efecto, tal como lo señalan los nuevos estudios sobre el Estado, no tenía un dominio absoluto sobre las distintas dimensiones en las cuales intervenía y mucho menos un dominio total sobre la realidad social. 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).

Así pues, la hipótesis que guía este trabajo es que ante los impedimentos o restricciones que tuvo la DNV⁵ para materializar redes viales dirigidas a los distintos espacios turísticos de Tucumán, se produciría un fenómeno de relevo o de complementariedad por parte de la (DPVT).⁶ En efecto, la DNV en su origen (1932) planteaba una política que priorizaba trazados viales que supusieran una reducción de los costes de comercialización y distribución de las mercancías y materias primas. Así, quedaba relegado en un segundo plano el cariz turístico de las carreteras.

Esto da cuenta no de un “Estado en singular”, sino de “Estados en plural” (Di Liscia y Soprano, 2017: 39). La importancia de recuperar las políticas viales de las agencias subnacionales especializadas se adapta mejor a lo específico de cada caso. Dicho de otra forma, detectar los rasgos peculiares del tándem vialidad-turismo en Tucumán no es sinónimo de identificar las distancias respecto de la norma metropolitana, sino identificar las múltiples maneras en que lo estatal se expresó en la geografía argentina (Bohoslavsky, 2016: 11). Asimismo, se comparte la exigencia de producir una historia nacional más compleja y “desporteñizada” en donde la reducción de la escala no signifique buscar el “reflejo pasivo” de un modelo arquetípico (Ortiz Bergia, 2014: 91). Esta aclaración cobra importancia en la medida que se analizarán las políticas viales con fines turísticos entre 1930 y 1943 de un espacio subnacional que fue trabajado muy escasamente por la historiografía. Un abordaje de estas características permite dilucidar el grado de intervención de la dependencia experta provincial en la definición de la red vial, auscultar sus alcances y límites e identificar los puntos de contactos con la obra de la DNV.

Para llevar a cabo la pesquisa se emplearon distintas fuentes documentales. Entre ellas prensa nacional y local y especialmente documentos de Estado, como memorias descriptivas de la DNV y de la DPVT, censos y anuarios estadísticos, diarios de sesiones parlamentarias provinciales, boletines oficiales nacionales y provinciales y prensa escrita de la época.

2. Turismo y vialidad en Tucumán (1935-1943)

En las primeras décadas del siglo XX las organizaciones más extendidas en el territorio provincial fueron las Comisiones de Higiene y Fomento (CHyF), creadas en 1908 por Ley Provincial (LP) N° 1008. Estas comisiones fueron una suerte de rudimentarios consejos semi-orgánicos que funcionaron en todos los pueblos que oscilaran entre los 500 y los 4000 habitantes. El carácter poco transparente

⁵ La voluntad explícita de realizar dichas carreteras asumía la característica de renunciamiento/abandono y/o dilación en el tiempo.

⁶ Es preciso aclarar que se excluye al nivel municipal debido a que la construcción de la mayoría de las carreteras de turismo escapaba ampliamente a sus capacidades. Situadas en contextos de montaña, su concreción implicaba la erogación de sumas de las arcas públicas, el reclutamiento de técnicos y el funcionamiento de agencias especializadas que pudieran llevar cabo y monitorear el estudio, la licitación, construcción y mantenimiento de los caminos.

de las designaciones de dichas comisiones favorecieron a las élites de la época que, sin formación técnica, ocuparon dichos cargos por ser “(...) los vecinos más honorables y progresistas de la localidad”.⁷ Entre las funciones que realizaron pueden mencionarse las de creación y sostenimiento de caminos, advirtiéndose problemas técnicos y de insolvencia fiscal⁸ para diseñar y promover un marco de interconexión vial mayor. La importancia de estas incipientes herramientas de Estado fue crucial en tanto el producto de la actividad agroindustrial azucarera transitó los caminos que unieron la campaña con los centros urbanos, es decir, las CHyF tuvieron la función clave de asegurar la interrelación material de la movilidad entre las plantaciones, los ingenios y las estaciones ferroviarias.⁹ Sin embargo, durante las primeras décadas del siglo XX diversos actores señalaron los graves problemas de la construcción y mantenimiento de carreteras. Especialmente en aquellas arterias atravesadas por “carros” tirados a sangre que transportaban toneladas de caña de azúcar, afectando con sus ruedas de hierro los precarios caminos. Esta temática resultó recurrente en la prensa que, imbuida en su campaña de desarrollo vial, conminó a abandonar el uso “antieconómico” de aquellos vehículos porque en “breve tiempo destruye el mejor camino”. Propuso para ello el establecimiento de “gravámenes prohibitivos”¹⁰ a los “carros” que pertenecieron a los poderosos industriales del azúcar y su reemplazo paulatino por el transporte automotor de “cuatro ruedas”.¹¹

No obstante la importancia de las funciones de las CHyF, existían serias limitaciones para que estas afrontasen los desafíos que suponía erigir carreteras en todos los puntos de la provincia. Efectivamente, se requerían tanto de habilidades complejas y técnicas para su estudio y ejecución, como de una mirada holística que superara el localismo y a la vez contara con ingentes recursos para materializar un plan ambicioso. Así lo expresaba la prensa durante el primer lustro de la década del veinte:

Las Comisiones de Higiene y Fomento hasta hoy no han tenido acción eficaz en lo que respecta a Vialidad (...) [se debe] crear una Oficina de Vialidad, compuesta por técnicos que corran con lo pertinente a caminos en una forma más organizada y más eficaz.¹²

De esta manera, el gobierno de José Sortheix (1928-1930) creó en 1930 el primer antecedente local de vialidad, la Junta General de Vialidad y Turismo (JGVt).

7 *Boletín Oficial de Tucumán [BOPT]*. (9 de enero de 1909), Tucumán, p. 523.

8 Las limitaciones de estas comisiones rurales intentaron ser morigeradas en vano en tanto fueron dotadas de prerrogativas de recaudación impositiva. Imponían tasas sobre el abasto, la extracción de arena y cascajo, alumbrado y recolección de basura, patentes sobre carruajes y vehículos, venta de sepulturas y derechos de oficina (*BOPT*. [9 de enero de 1909], p. 523).

9 La expansión de la red ferroviaria favoreció el crecimiento de la actividad azucarera en la provincia, tanto en la extensión del área cultivable como en su inserción en el mercado nacional (Ferrari, 2011). Por otro lado, debe tenerse en cuenta que a través de la Ley Mitre N° 5315 de 1907, el Estado nacional establecía que “las empresas ferroviarias debían contribuir con el 3% del producido líquido de sus líneas a la construcción y conservación de puentes y caminos, principalmente, aquellos que complementaban las vías férreas” (Gruschetsky, 2012: 194).

10 Nuestros caminos y sus vehículos. (10 de abril de 1935), *El Orden*, p. 4.

11 Política caminera. (25 de febrero de 1925), *El Orden*, p. 4.

12 El tren y los caminos. (20 de abril de 1922), *El Orden*, p. 5.

Esta oficina fue reemplazada en 1935 durante la gobernación de Miguel Campero (1935-1939) por la DPVT con el objeto de acogerse a los beneficios de la ley nacional de vialidad. Esto implicó más fondos¹³ para la obra caminera que se obtendrían del impuesto sobre el combustible que consumía el parque automotor en la provincia, el 1% el presupuesto provincial, el traspaso de un 15% de los fondos que recaudaban las CHyF¹⁴ y los ingresos provenientes de la ayuda federal.¹⁵ Otro elemento distintivo fue que la DPVT se nutrió de cuadros técnicos propios y del Departamento de Obras Públicas de la provincia; de hecho, su presidente, por LP N°1556, debía contar obligatoriamente con título nacional de ingeniero civil. Es decir, el funcionamiento de la dependencia pasó a estar en manos de hombres con conocimientos expertos,¹⁶ siguiendo los pasos de lo que ocurría a nivel nacional (Ballent, 2008).

A partir de esta legislación se identificaron todos los caminos públicos existentes y de común acuerdo con la DNV se determinaron cuáles serían nacionales y cuáles provinciales.¹⁷ Así pues, hacia 1936 la DNV asumió la responsabilidad sobre cinco carreteras “coordinadas estrechamente con la red nacional de caminos”. La ruta nacional (RN) 9, que uniría la Capital Federal con La Quiaca, atravesando Rosario-Córdoba-Santiago del Estero-San Miguel de Tucumán-Salta y San Salvador de Jujuy. Entendida como carretera panamericana, cumplía una función económica crucial para las distintas provincias de la región al mismo tiempo que constituía una vía que había permitido el peregrinaje patriótico a la cuna de la independencia desde las primeras décadas del siglo XX. Luego, dentro de un “menor plano de importancia nacional”,¹⁸ según palabras de la DNV, se encontraban el resto de las carreteras. Una de ellas, la RN38 era un eje clave para la producción, distribución y comercialización de los emporios azucareros del sur tucumano, especialmente en las localidades de Monteros, Concepción, Aguilares y Villa Alberdi donde “en su época más activa circulan 1000 vehículos diarios”.¹⁹ Asimismo, esta arteria conectaba a cuatro capitales provinciales: Córdoba, La Rioja, San Fernando del Valle de Catamarca y San Miguel de Tucumán. Así, la confluencia de la RN9 y la RN38 en la capital tucumana permitía trazar un eje vertical que la interrelacionaba con las principales zonas metropolitanas del país y al mismo tiempo apuntalaba su principal actividad económica, favoreciendo de ese modo a las élites locales. Las restantes carreteras tuvieron avatares diferentes. Una de ellas,

13 *BOPT* (16 de abril de 1935), pp. 9-11.

14 La DPVT supervisaba y controlaba la acción sobre los caminos vecinales efectuada por las CHyF a través de la superintendencia (*BOPT*, 23 de abril de 1935, p. 2).

15 La ayuda federal se obtenía mediante la creación de la delegación provincial y la elaboración de un plan carretero que se elevaba a consideración de la oficina nacional. El apremio de la sanción de la ley estaba guiada por la obtención de la ayuda de 1934 (El acogimiento de las provincias de Tucumán y San Juan a la Ley Nacional de Vialidad [diciembre de 1934], *Touring Club Argentino*, N° 307, p. 381).

16 El primer directorio en 1935 estuvo conformado en su totalidad por ingenieros: el presidente, Roberto Robles Mendilaharsu; vice-presidente, Mario Bron; vocales titulares, Manuel García Fernández, Enrique Brandenburg y vocales suplentes Carlos Alberto Paz y Domingo Maurín (Dirección Provincial de Vialidad [DPVT] (1935), *Memoria*, Tucumán: Violetto Ltda., p. 7).

17 Cfr. Art. 3° y 16° ley nacional N° 11.658 y *BOPT* (23 de abril de 1935), p. 7.

18 Ministerio de Obras Públicas (MOP) (1935), *Memoria. Dirección Nacional de Vialidad*. T. 1, Buenos Aires, p. 511.

19 MOP (1936: 187).

la RN65, fue construida para empalmar la RN38 con la RN64 (Santiago del Estero-Catamarca). Para ello se erigió un camino que alcanzaba los 1.900 m s. n. m. en localidad de La Banderita, uniendo Concepción (Tucumán) con Andalgalá (Catamarca) por la “Cuesta del Clavillo”. Esta variante intentaba constituirse en un atajo para los azucareros tucumanos, aunque las condiciones endebles del terreno y las dificultades del recorrido no lograron situarla como una opción factible para de la transitada RN38. Otra de las carreteras aludidas refería a la RN40 que conectaría Cafayate (Salta) con Santa María (Catamarca), atravesando la localidad de Colalao del Valle (Tucumán). Sin embargo, se trataba de una senda que no podía ser usufructuada desde Tucumán debido a su “aislamiento” ya que los cordones montañosos la separaban de los centros urbanos. Esta situación intentó ser resuelta con la planificación de la RN69, que uniría la RN38 con la RN40, pasando por las localidades de Tafí del Valle y Amaicha del Valle. Pensada como la ruta de turismo por excelencia de la provincia, su construcción fue reclamada de forma unánime por la opinión pública. Sin embargo, hacia 1936 la DNV abandonó los planes de construcción al considerarla una onerosa inversión para los reducidos fondos con los que contaba, anunciando vagamente una “ejecución de trabajos para más adelante”.²⁰ No obstante, la aparente dilación se transformó en efectivo abandono cuando desde 1937 y en los años venideros la RN69 estuvo ausente de cualquier planificación y estudio por parte de la DNV. Esto trajo aparejado algunas consecuencias, en primer lugar, la RN40 quedaba totalmente desconectada de la red vial de Tucumán, al igual que las localidades vallistas. Asimismo, continuaba siendo un problema que reclamaba un abordaje por parte de las agencias especializadas del Estado. De esta manera cobraba relevancia el rol de la DPVT. Ahora bien, la malla vial llevada a cabo por esta dependencia unificaba los poblados azucareros con las rutas nacionales y buscaba completar la circulación entre las localidades cercanas a la capital provincial. Fundamentalmente la obra de la DPVT asumió el papel de erigir vías de circulación en las montañas tucumanas. Sumado a ello, esta agencia diseñó un programa general de caminos dentro de los cuales incorporó, con especial énfasis, aquellos denominados de “turismo”. La planificación de estos se planteó sobre las zonas montañosas de la provincia que, por acuerdo generalizado, se suponían con un mayor potencial turístico. El diario *La Nación* destacó que con la creación de la DPVT se avanzó hacia la construcción de tres tipos de caminos: los agrícolas, los que conectarían con las vecinas provincias y, especialmente, los de turismo ya que “la conquista de las montañas atraería a una gran cantidad de visitantes”.²¹ Así pues, se consideró crucial y urgente construir infraestructuras viales que interrelacionaran dichas áreas de turismo con las principales carreteras de la provincia y el país. De esta manera, se enfocó la labor constructiva sobre dos ejes del espacio provincial. Por un lado, materialidades fijas de transporte automotor que permitieran el acceso a las serranías de San Javier ubicadas a unos 20 km al oeste de la ciudad de San Miguel de Tucumán. El circuito resultante de esta labor buscaría complementar la labor de la DNV ya que se conectaría con la RN9. Por otro lado, durante los primeros años de la década del cuarenta, la DPVT

20 MOP (1935: 515).

21 El fomento del turismo y la ley de vialidad (14 de mayo de 1935), *La Nación*, p. 7.

tomó relevo de su par nacional en el estudio y la ejecución del acceso vial a los Valles Calchaquíes tucumanos, región montañosa en gran medida aislada de los circuitos de movilidad. Asimismo, la construcción vial en ambos casos estuvo acompañada por procesos de planificación urbana cuyo objetivo fue la creación de estructuras de vacancia para propiciar prácticas de ocio.

2.1. Obra vial en las sierras de San Javier 1936-1943

El 7 de junio de 1935, el gobernador radical Campero, el presidente de vialidad Ing. Mendilharzu, ministros de su gabinete y una numerosa comitiva realizaron un viaje en automóvil desde el hotel Savoy en San Miguel de Tucumán hasta la localidad serrana de Raco para comprobar personalmente los terrenos donde se construiría el camino de turismo hacia San Javier. Fueron atendidos por el diputado Ramón Paz Posse en su casa de campo, quien prestó sus caballos para desandar el recorrido hasta las cascadas de los cerros. Allí muchos de los presentes reconocieron su admiración por las bellezas naturales y la sorpresa ocasionada por el lugar, pues la mayoría lo visitaba por primera vez. El mandatario y sus allegados acordaron que estaban ante la presencia de uno de los puntos obligados del turismo nacional²² y firmaron un petitorio donde se les solicitó la creación de una villa veraniega y la urgencia de la construcción de una carretera.

Las referencias discursivas y las sensaciones vertidas por los funcionarios públicos reprodujeron el acervo emotivo que viajeros y literatos expresaron en diferentes formatos desde finales del siglo XIX y principios del siglo XX cuando visitaron las sierras. La importancia atribuida a la factibilidad de la carretera permitió modificar el paradigma utópico de “conquistar la montaña”, y reforzó lo emblemático de los cerros para la cultura de los tucumanos y la identidad provinciana. Se trató de integrar los 1200 m s. n. m. a las nuevas reglas de la automovilidad y lo moderno. Las dificultosas travesías a caballo encabezadas por baqueanos se presentaron como leyendas que quedarían encerradas en el reducto de la memoria y la tradición. El nuevo paisaje reelaborado al calor de la técnica y la ingeniería de la DPVT alumbraría la naturaleza virgen bajo la mirada de los turistas que podrían disfrutar del confort de la futura villa proyectada por el gobierno provincial.

Los trabajos de esta carretera debían ajustarse a una topografía muy irregular que presentaba desniveles, quebradas abruptas y escarpadas, lo cual exigió diversos estudios técnicos de la DPVT, tales como un levantamiento del planialtimétrico y análisis geológicos sobre el terreno a cargo del Ing. Carlos Stubbe.²³ El primer tramo se derivó del examen efectuado en diciembre de 1936, prestando atención a la “pendiente de la ladera, la naturaleza de los terrenos y orientaciones que sirvieron de base para establecer un criterio técnico definitivo”.²⁴ Resultaba indispensable construir una materialidad fija de vialidad que tuviera facilidades en su conservación y evitara zonas inundables, considerando la ferocidad

22 Se realizó la gira a San Javier. (7 de junio de 1935), *El Orden*, p. 1.

23 DPVT (1936: 53).

24 DPVT (1936: 52).

de las lluvias, y que al mismo tiempo abaratara costos y simplificara el ascenso. Para responder a las inclemencias climáticas se previó el enripiado de toda la extensión de la carretera y el levantamiento de puentes, junto con un tratamiento bituminoso que morigerara el polvo. Todo ello contribuía a resguardar la seguridad del automovilista, especialmente mediante el ensanchamiento de las curvas, de modo tal que se pudieran disfrutar de las vistas de las yungas.

La carretera alcanzó una extensión de 12 km de ruta de montaña y su construcción fue planificada por tramos. El punto inicial fue la inauguración el 5 de octubre de 1937 (día del camino) de la Avenida Aconquija,²⁵ moderno bulevar urbano de doble calzada,²⁶ en el departamento Yerba Buena, preludio de las serranías del oeste. Las autoridades destacaron su triple carácter “comercial, residencial y de turismo” y principalmente exaltaron la labor estatal que buscaba que Tucumán se transformara en un hito turístico por medio de las obras viales.

De este modo, la carretera que unió la llanura con la cumbre de 1200 m s. n. m. en la sierra se ejecutó en dos tramos. El primero se inició el 1 de julio de 1937 y partió desde el punto terminal de la avenida Aconquija hasta la “Cantina del Parque”, conocida entre los tucumanos como “Primera Confeitería”, espacio recreativo edificado en el margen derecho del Km 14 de la ruta en 1938. En esta sección del camino abundaron las pendientes y estribaciones de la montaña, por lo cual la DPVT reafirmó su especial énfasis en evitar los efectos de las lluvias mediante la construcción de alcantarillado, cunetas y puentes de hormigón, como los dos establecidos sobre el río Muerto.²⁷ El segundo tramo comenzó a ser erigido el 27 de septiembre de 1937 y tuvo como punto inicial la “Cantina del Parque” y como punto final la laguna de Anta Muerta. Los desafíos naturales, entre ellos rocas duras y compactas, dislocamientos o conos de deyección profundos, obligaron a definir un trazado diferente al proyectado. Entre estas obras principales de modificación se construyó el emblemático “rulo”²⁸ de la ruta sobre una curva, lo que implicó que la misma se transformara, en ese segmento, en un puente abovedado.²⁹ Ambos tramos se construyeron simultáneamente y ocuparon a más de mil obreros, lo cual aceleró los plazos constructivos y permitió el relativo cumplimiento de los plazos de las licitaciones.³⁰ El costo total de la obra demandó la suma de \$1.100.000 m/n³¹ del fondo provincial de vialidad, costado por la emisión de títulos de deuda bajo la nominación “Bonos de Vialidad de la

25 Había comenzado a construirse el 28 de julio de 1936 (DPVT, 1937: 13).

26 Se reflejaba en esta medida cierto ordenamiento urbano. La calzada norte se destinó al tráfico lento y pesado, y la calzada sur hecha de macadam asfáltico para soportar tránsito ligero el cual se incrementó luego de su inauguración (DPVT, 1937: 76).

27 DPVT (1937: 82).

28 La solución técnica que se encontró para salvar la diferencia entre los dos tramos de ruta, “el de arriba y el de abajo” que habían quedado dislocados, pasó al imaginario popular con la denominación de “rulo”. (El rulo de San Javier demanda mejoras urgentes. [24 de enero de 2018], *La Gaceta*. <https://www.lagaceta.com.ar/nota/759106/actualidad/rulo-cerro-san-javier-demanda-mejoras-urgentes.html>).

29 DPVT (1938: 58-59).

30 El primer tramo de la obra quedó en manos de la empresa Barros y Sigal (DPVT, 1939: 131) y el segundo segmento cargo del contratista Francisco Pastrone (DPVT, 1939: 37).

31 DPVT (1939: 37).

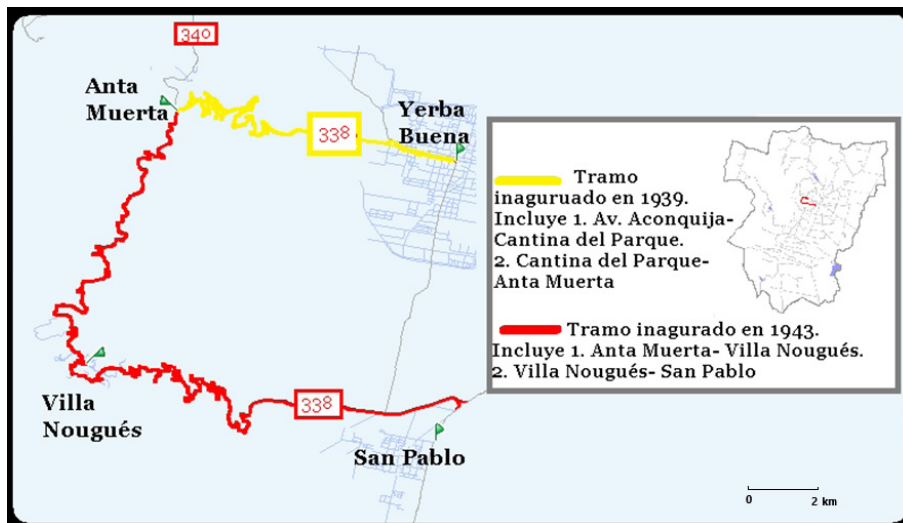
Provincia de Tucumán³². La finalización de los trabajos de la primera sección de la ruta se produjeron el 1 de mayo de 1938 y los de la segunda parte el 12 de octubre de 1939. No obstante lo inconcluso de algunas partes, la obra fue inaugurada el 14 de febrero de 1939,³³ cinco días antes de la culminación del mandato del gobernador Campero (véase imagen N°1).

El acto celebratorio fue llevado a cabo en la cumbre de San Javier por una abundante comitiva oficial. En el discurso del presidente de vialidad Ing. Roberto Robles Mendilaharsu, la carretera fue presentada como un triunfo magistral de la técnica y del esfuerzo humano sobre la naturaleza.

Su ejecución ha sido difícil por la magnitud de los trabajos, por la lucha recia con la roca a la que había que vencer a fuerza de barreta y dinamita, por la inaccesibilidad a algunos sitios que obligaba al acarreo de los materiales a lomo de mula (...).³⁴

La inauguración de la obra produjo un beneplácito generalizado en la opinión pública y la voluntad política de extender las vías de comunicación considerando especialmente los resultados alentadores sobre el turismo local.³⁵ De tal forma, el gobierno se propuso una serie de estudios sobre el terreno para prolongar la carretera sobre la sierra de modo tal que se conectase con otros puntos constituyéndose así nuevos circuitos.

Imagen N° 1. Mapa de la carretera de las sierras de San Javier



Fuente: Elaboración propia en base a <http://www.tucutur.com.ar/rutas/>

La gestión del gobernador radical concurrencista Miguel Critto (1939-1943) mantuvo y profundizó las acciones de vialidad sobre la sierra de San Javier. El tramo

32 Provincia de Tucumán. (6 de octubre de 1936), *Diario de Sesiones de la Honorable Cámara de Senadores*, Tucumán, p. 256.

33 La porción inaugurada corresponde a la actual RP N° 338.

34 DPVT (1939: 131).

35 Durante el año 1938 visitaron el primer tramo de la carretera más de dos mil personas (DPVT, 1939: 131).

que continuó al inaugurado fue el de Anta Muerta a la Puerta de San Javier,³⁶ y privilegió un trazado que siguió la línea de la cumbre a los efectos de permitir una mayor amplitud de las vistas naturales. El segmento posterior, desde ese último punto hasta La Sala³⁷ se apoyó en uno existente previamente, mejorándolo en las rampas y curvas. Este fragmento descendió a través de la cuesta de La Ovejería, “desde domina una hermosa vista del Valle de San Javier y del Siambón (...) que constituirá motivo de atracción para el turismo”.³⁸ Finalmente, la sección “La Sala-empalme con camino”³⁹ de Raco a Tapia”, se sostuvo también a partir de carretera previa, subsanando pendientes exageradas y partes que pudieran sufrir crecidas. La idea presente en estas extensiones buscó conectar todo el recorrido turístico con la RN9 en un punto distante a 25 km de San Miguel de Tucumán.⁴⁰ Toda esta gran porción de la carretera fue financiada por la LP N° 1762 que autorizó al PE a emitir títulos de deuda pública por \$10.400.000 m/n bajo la denominación de “Bonos de caminos e Irrigación de la provincia de Tucumán”.⁴¹ Los trabajos de las diferentes secciones finalizaron durante 1941, quedando habilitado para el tránsito permanente la totalidad del circuito turístico.⁴²

Otro de los esfuerzos de la DPVT sobre las sierras de San Javier fue conectar la proyectada villa homónima con la exclusiva Villa Nougés, anhelo que sería materializado con la ceremonia de inauguración de tal tramo el 18 de febrero de 1943 (véase imagen N°1). Se trató de una gran obra que demandó \$420.500 m/n y que consistió en un conjunto de acciones técnicas de desmonte, destronque, demoliciones, construcción de alcantarillado, muros de piedra, ejecución de enripiado, compactación, etc. La importancia de este trazado radicó en facilitar el acceso de la élite a sus residencias de veraneo y permitir el tránsito de los automovilistas facilitando el consumo de vistas panorámicas “llamadas a propender al turismo”.⁴³ Asimismo, se avanzó en el mejoramiento del camino “Villa Nougés-Ingenio San Pablo”, ubicado este último al sudoeste de la capital tucumana, logrando de ese modo la interconexión del circuito turístico. De esta manera, la labor de la DPVT asumía la responsabilidad de construir carreteras en las sierras adyacentes a San Miguel de Tucumán, permitiendo un doble tipo de recorrido turístico. Por un lado, posibilitar a los locales realizar excursiones frecuentes o construir segundas residencias, y por el otro interconectarse con la RN9, facilitando el acceso de excursionistas provenientes de las zonas metropolitanas del país. Así pues, se comprueba que la acción de la DPVT sobre las sierras de San Javier permitió el establecimiento de un circuito de movilidad que complementaba el desenvolvimiento de la DNV (véase imagen N° 2). Así pues la

36 Las obras iniciaron el 29 de abril de 1940 y tuvieron un costo de \$44.307 m/n (DPVT, 1940: 43).

37 Los trabajos comenzaron el 31 de julio de 1940 y su presupuesto fue de \$68.080 m/n (DPVT, 1940: 44).

38 DPVT (1940: 44). El tramo que iba desde Anta Muerta hasta el empalme Raco-Tapia corresponde a la actual RP N° 340.

39 Actualmente RP N° 341.

40 DPVT (1939: 20-21).

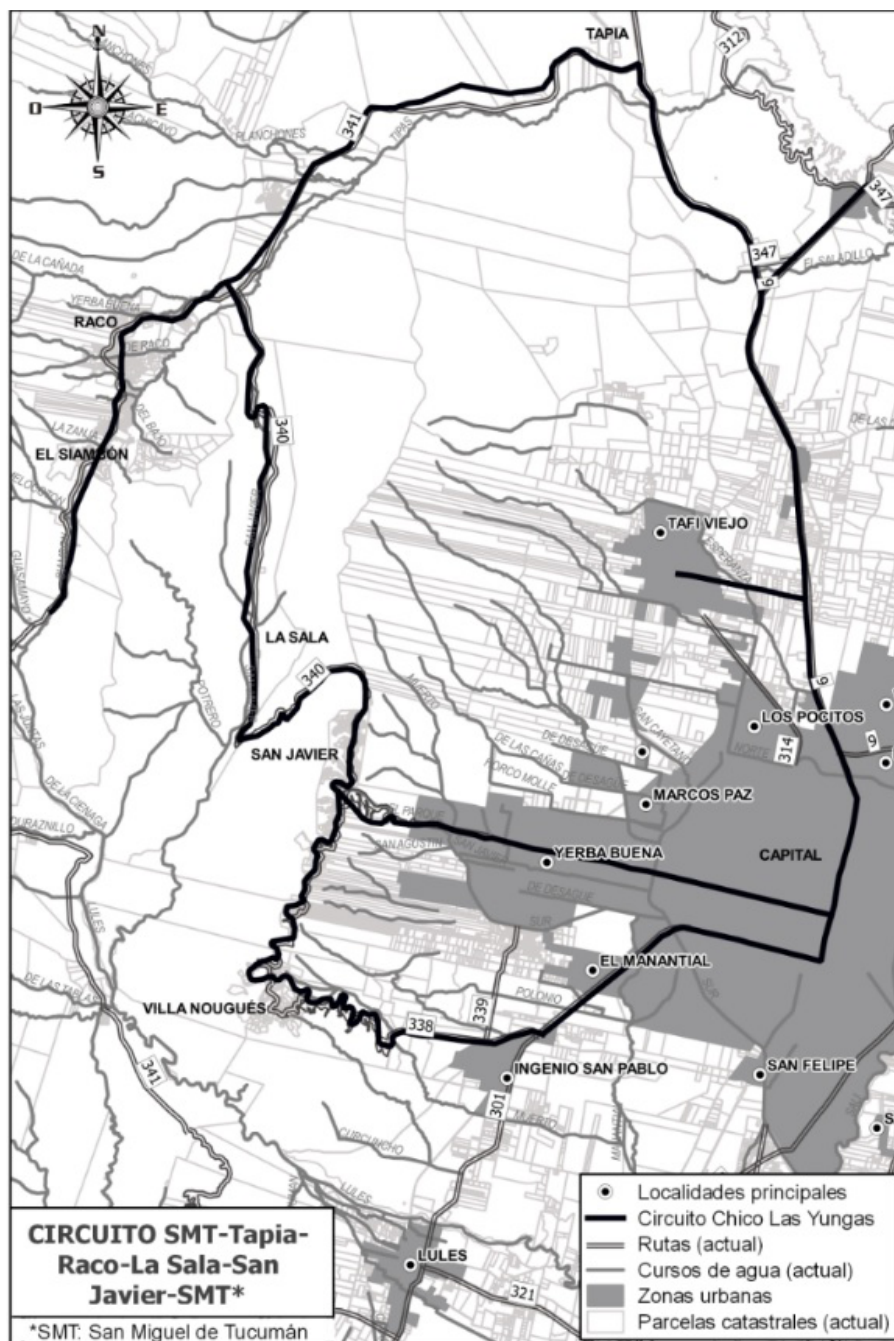
41 BOPT, 15 de junio de 1939.

42 DPVT (1941: 10).

43 DPVT (1941: 43).

red carretera con fines turísticos propiciada por la provincia se complementaba con el trazado nacional, demostrándose un tipo específico de integración en el desenvolvimiento de ambas agencias.

Imagen N° 2. Mapa Circuito actual "Las Yungas"



Fuente: Mapa elaborado por el Equipo SIG. Dirección de Tecnologías de la Información, Secretaría Gestión Pública y Planeamiento. Gobierno de Tucumán. Recuperado de <http://geosplan.tucuman.gov.ar/index.php/mapa/mapa-circuito-chico-las-yungas-tucuman/>

2.2. *Obra vial en la apertura de los Valles Calchaquíes tucumanos (1940-1943)*

Simultáneamente al avance en la construcción de la red vial en las sierras de San Javier, comenzó a estudiarse la factibilidad de establecer una malla similar que atravesara el macizo montañoso ubicado a lo largo del oeste de la provincia de Tucumán y se remontara hasta las poblaciones asentadas en los Valles Calchaquíes. Por diferentes razones, la obra adquiriría ribetes de epopeya. En primer lugar, porque el sistema orográfico del Aconquija implicó un obstáculo formidable al control total del territorio provincial ya que ocupa una cuarta parte del mismo. La escasa presencia gubernamental, las serias dificultades de acceso: “el aislamiento” frecuentemente mencionado en la prensa, la imposibilidad de integración productiva constituyeron problemas que se consideraron, desde el siglo XIX, materialmente imposibles de resolver. La idea del muro infranqueable que impregnó la sensibilidad cotidiana de generaciones de tucumanos convivió con otro sentimiento, el de la admiración. Es decir, la grandeza natural e imaginaria del impedimento alimentó el encanto colectivo y acumuló las reservas indispensables para acelerar un nuevo proceso de apropiación del territorio. Así, se vislumbraron diversas potencialidades en el espacio de la montaña a través de la instauración inédita de materialidades fijas viales que permitirían la movilidad de mercancías y personas y la fijación de estructuras de descanso y reposo que contribuirían a la reconversión turística.

Las fuentes permiten observar el desplazamiento de dos grupos. Por un lado, la masa de trabajadores golondrinas que “bajaban” de los valles para emplearse como mano de obra en los emporios azucareros en época de zafra, viejo resabio coactivo de la ley de conchabo de 1888 (Campi, 2000). Se trataba de un viaje que incluía generalmente a toda la familia e implicaba vastos preparativos, entre ellos llevar sus caballos, efectos personales, enseres y víveres para soportar no solo los duros días de camino por la montaña sino también la estadía invernal durante la época de la cosecha del azúcar (Steiman, 2013). También frecuentaban con asiduidad Tafí del Valle, por otro lado, aquellos miembros de la élite residente en Tucumán. Esta poderosa aristocracia⁴⁴ había adquirido y dividido el valle en siete grandes estancias luego de la expulsión de los jesuitas en el siglo XVIII. De hecho, el nivel adquisitivo de estos sectores explica la capacidad que tuvieron algunos de sus miembros para solventar otra de las modalidades de transporte asumidas durante la década del treinta, como el traslado en avión.⁴⁵

44 Las relaciones de vínculo matrimonial al interior de esos grupos dieron como resultado un conjunto reducido de apellidos que dominaron la escena política y económica de la provincia e influenciaron las escalas regional y nacional durante la última mitad del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX (Bravo y Campi, 2000; Bolsi, 2007, 2015). Los Frías Silva, los Chenaut, los Avellaneda, los Terán, los Zavaleta, los Padilla, los Estévez fueron las familias propietarias en Tafí del Valle (Noli, 2017) entre otras familias se constituyeron en una poderosa aristocracia que monopolizó no solo la actividad ganadera sino también la nascente actividad agroindustrial azucarera.

45 El primer aterrizaje exitoso en Tafí del Valle se produjo el 21 de julio de 1921 (El avión llegó antes que el auto a Tafí del Valle (2 de julio de 2016), *La Gaceta*. <https://www.lagaceta.com.ar/nota/688788/sociedad/avion-llego-antes-auto-tafi-valle.html>). Durante 1931 el aeroclub de Tucumán decidió ofrecer a demanda dos vuelos diarios, uno por la mañana y otro por la tarde.

El descanso en las montañas tenía una larga historia en las prácticas europeas que, por imitación, la élite local intentaba reproducir. De este modo, se popularizaron entre estos sectores las estadías de veraneo en las estancias, en tanto se consideraban como una instancia fundamental para recuperar energías físicas y espirituales. Sustentadas en los discursos médicos e higienistas aspiraban, además, a que el contacto con la naturaleza contribuyera a morigerar las enfermedades y el debilitamiento del cuerpo producto de las obligaciones del mundo moderno. El senador y médico Alberto León de Soldati (1860-1921) manifestaba que los hombres de los llanos debían ir a los valles y a las montañas para “serenar sus espíritus y recibir la sedante impresión de la vida serrana y sus salutíferas auras”.⁴⁶

Por otro lado, el desplazamiento de los grupos dominantes hacia los valles estaba motivado por la apropiación simbólica del espacio, operando sobre él una suerte de clausura social.⁴⁷ Por caso, las reuniones y fiestas realizadas en sus propiedades –publicadas usualmente por la prensa– formaban parte de un tipo específico de sociabilidad de élite que daba contornos precisos a las prácticas turísticas de la época. En suma, no existía un tejido infraestructural, ni políticas públicas, ni espacio cultural vacante que permitiera incorporar otros grupos sociales a estas prácticas de ocio. Así entendido, el turismo se transformaba en una práctica cultural que apuntalaba la desigualdad al afirmarse en la historicidad de las relaciones sociales (Reygadas, 2004).

Los primeros antecedentes de esfuerzos públicos por construir una carretera que conectara con los Valles Calchaquíes se retrotraen a la década de 1920. Durante 1923, el diputado nacional tucumano, miembro de la élite de la provincia, Miguel A. Aráoz junto a sus pares Abel Acosta, Emilio Catalán y A. Whalter, presentaron un proyecto de ley que autorizara al PEN a construir un camino entre Acheral (Tucumán) y Santa María de los Valles (Catamarca), pasando por Taff del Valle y Amaicha del Valle. La propuesta conllevaba la autorización de \$900.000 m/n para los estudios correspondientes⁴⁸ y los fondos debidos para su concreción. En la fundamentación, los legisladores nacionales exploraron algunos tópicos que serían empleados posteriormente para justificar la obra, pero evitando hacer alusiones a la potencialidad turística. Se trataba sobre todo de favorecer la producción, reducir los costos de fletes y beneficiar a la economía local de la zona triangular interprovincial vallista Cafayate (Salta)-Santa María (Catamarca)-Acheral (Tucumán). Bajo este aspecto, se intentaba acelerar la velocidad de la circulación del capital para contribuir al proceso de acumulación, al decir de Harvey (2007: 262). Sin embargo, la falta de tratamiento del proyecto supuso que este caducara. Posteriormente, en 1927, el diputado nacional José B. Antoni

46 (29 de enero de 1942), *El Orden*, p. 4.

47 Otro aspecto a tener en cuenta es de índole económico. Los miembros de la élite hacían tareas de supervisión sobre las actividades productivas realizadas en sus latifundios. Entre los productos destacados se encontraban los famosos quesos de las estancias (Quesos M–Estancia Las Carreras; Quesos Z–Estancia El Churqui). Las crónicas refieren que Sarmiento recibía quesos provenientes de los valles y la calidad del producto llevó a que formara parte del stand de la provincia en la Exposición Industrial del Centenario en 1910 (Arenas, 2017: 141).

48 Asumidos por el segundo jefe de la sección de Puentes y Caminos de la Nación, Ing. Amado N. Juárez.

presentó una proposición similar inspirada en su totalidad en la anterior iniciativa.⁴⁹ La potencial normativa, solicitaba una inversión mayor: \$2.000.000 m/n y destacaba la urgencia de la carretera para el desarrollo regional. Esta propuesta hizo eco en la prensa de la época que no dudó en convocar a los representantes parlamentarios a fin de que “se pongan todas sus influencias”⁵⁰ para que votaran los fondos que erigirían dicha infraestructura. Sin embargo, y a pesar de dichas preocupaciones, ambos proyectos resultaron infructuosos. Posteriormente, con la creación de la DNV en 1932 y el acogimiento de la provincia a la ley nacional de vialidad en 1934, la dependencia nacional previó la construcción de una carretera de San Miguel de Tucumán pasando por Acherál para llegar a Tafi del Valle y Amaicha del Valle. Dicho camino se denominaría RN69 y tendría como principal objetivo erigirse sobre el macizo del Aconquija. “Además de constituir una notable ruta de turismo, servirá para romper del aislamiento en que se encuentran algunas zonas y poblaciones que encierran grandes perspectivas”.⁵¹ No obstante, a pesar de estas proyecciones, la DNV decidió postergar la inversión ya que consideraba al “camino muy costoso y más bien de fomento”.⁵²

A pesar de la postergación, junto con el avance de la obra vial en el país, y singularmente en Tucumán desde mediados de la década de 1930, cobró cada vez más relevancia en la agenda pública provincial la necesidad de materializar esta conexión vial. Así pues, la DPVT asumió la responsabilidad de la construcción de la carretera a los Valles Calchaquíes que inicialmente se había adjudicado la DNV y lo hizo a través de la asignación de recursos propios. El Ing. Robles Mendilaharzu, director de la DPVT denunciaba el proceder de la agencia nacional:

Por vincular a tres provincias y por la magnitud de la empresa era la Nación la llamada a su ejecución, pero como a juicio de la DNV, por otras necesidades más imperiosas en la provincia, no fue posible asignar partida alguna al plan vigente (...) el gobernador encabezó su programa de “agua y caminos” con esta obra, la cual contó con la adhesión unánime (...).⁵³

Distintos elementos de esta obra fueron exaltados en las páginas periodísticas, entre ellos el factor económico. Se pronosticó que el viaje de dos o tres días se acortaría a unas pocas horas, permitiendo así a los “setenta mil residentes de los valles acceder a la civilización y al intercambio comercial”,⁵⁴ de modo tal que pudieran ofrecer sus productos locales y de granja, quesos, tejidos, mieles (o bien contrariamente a lo esperado, acusar recibo de la competencia de mercado que hasta ese momento había sido inexistente). Estas percepciones fueron complementadas por la visualidad panorámica de un recorrido que se pensaba como potencialmente turístico. *La Gaceta* comentó que la obra vial permitiría “(...)

49 Argentina. Congreso de la Nación. (21 de septiembre de 1927), *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, Vol. V, p. 188.

50 Camino de Acherál a Tafi del Valle y Amaicha. (5 de noviembre de 1927), *La Gaceta*, p. 4.

51 MOP (1935: 515).

52 MOP (1934: 881).

53 DPVT (1942: 90).

54 El camino de Acherál a los valles. (14 de enero de 1942), *El Orden*, p. 5.

contemplar las bellezas de la montaña tucumana y sobre todo (...) orientar una fuerte corriente de turismo”.⁵⁵ El director de vialidad provincial anunció que sería la vía turística “más bella, interesante y de positivos beneficios de la provincia”,⁵⁶ apreciación coincidente con la de gobernador Miguel Critto (1939-1943). En su mensaje de 1942 ante la asamblea legislativa, expresó que la terminación del “camino de turismo” completaría los circuitos ya comenzados y abriría nuevas rutas hacia zonas que hasta ese momento dejaban en completo aislamiento a sus cincuenta mil habitantes,⁵⁷ ocultando “el preciado tesoro de sus bellezas naturales no solo al turista sino los mismos tucumanos”.⁵⁸ Así, el juego de representaciones de lo inaccesible fue figurado negativamente en cuanto suponía el aislamiento, pero también fue concebido positivamente como la salvaguarda de lo prístino de la naturaleza y la cultura. En otro pasaje del mensaje, el mandatario trazó una imagen general del destino como “fértiles valles” y “remansos estancados en la serenidad” que sin dudas se convertirán en la zona “deleitosa de la provincia”.⁵⁹ La nueva carretera convocó la imagen de una nueva conquista, luego de la realizada por los españoles a través de “lanzas y arcabuces en sangrientos combates” en 1640; cobró importancia la efectuada por la repartición de vialidad de la provincia “por palas y aradores” durante 1942.

Por consiguiente, juzgando a la carretera como la más importante de la provincia, la DPVT consideraba clave definir un trazado factible. La construcción del camino se dividió en dos tramos: de “Acherai a Tafi del Valle” y de “Tafi del Valle a Amaicha del Valle”. El recorrido del segundo tramo encontró rápido consenso⁶⁰ en el directorio de la DPVT, ya que se trató de un camino que tenía ventajas técnicas y tuvo una clara impronta turística por contemplar las vistas panorámicas desde los 3000 m s. n. m. del Abra del Infiernillo y las montañas a los costados de la ruta.

La elección del segundo tramo, en cambio, no encontró unanimidad previa, lo que reflejó distintas consideraciones en la opinión pública respecto a la ubicación de la carretera. Este debate fue saldado con la intervención de la DPVT que, con el objeto de distinguir el camino más factible técnica y financieramente, decidió establecer tres comisiones de estudio durante 1939.⁶¹ El ingeniero responsable sería Richard Fontaine Maury (1882-1950), técnico clave en la construcción de materialidades de transporte de montaña en el norte del país.⁶²

55 Camino de Acherai a Tafi del Valle y Amaicha. (5 de noviembre de 1927), *La Gaceta*, p. 4.

56 Viaje del director de vialidad a los Valles Calchaquíes. (14 de marzo de 1942), *El Orden*, p. 4.

57 Nótese la diferencia del número de habitantes presentada por la prensa (70.000) y la formulada por el gobernador (50.000). Sin embargo, las cifras oficiales de 1944 reflejaron un número sensiblemente inferior ya que vivían en el departamento de Tafi del Valle 30.506 personas (Dirección de Estadística de la Provincia. Ministerio de Gobierno, Justicia e Instrucción Pública [1945]. *Boletín Estadístico Tucumán*, N°2, p. 12).

58 ¡A que altura de riqueza y civilización llegará Tucumán cuando su montaña se conquista por una red caminera! (8 de abril de 1942), *El Orden*, p. 3.

59 En torno del mensaje. (8 de abril de 1942), *El Orden*, p. 5.

60 Serpenteaba en la depresión generada por el cauce de los ríos entre los cerros El Negrito, la Sierra Macho Huañusca y la Cumbre de Tafi.

61 DPVT (1939: 22).

62 Maury se recibió de ingeniero civil en el Virginia Military Institute de Lexington, EE.UU. Trabajó en la

Las comisiones se encargaron de realizar estudios preliminares del trazado, elaborando la planimetría y la nivelación longitudinal y definiendo los costos aproximados de construcción, de conservación y explotación. Si bien las distintas opciones ofrecieron aspectos en común muy favorables (como por ejemplo vistas panorámicas fabulosas para los turistas), fue necesario distinguir sus particularidades y ventajas. Hasta el momento de la exploración existieron dos recorridos que se consideraban realizables. El primero fue formulado por la DNV⁶³ y contempló el inicio de la carretera en Acheral, la construcción a través de la sierra de La Ventanita y la culminación en Tafí del Valle. Este recorrido alcanzaba los 2.120 m s. n. m. en el Abra de la Cuesta, debiendo construirse 66 km con un costo estimado de \$381.120 m/n. La segunda opción se remontaría desde Monteros a lo largo de la Quebrada del Portugués, alcanzando una altura de 2200 m s. n. m. en el Abra del Rincón. Respecto a su extensión y costos ambas magnitudes fueron similares a la anterior alternativa, 67 km y \$377.520 m/n, respectivamente. Esta posibilidad fue una de las que mayor sustento tuvo en la opinión pública a lo largo del primer lustro de la década de 1930.⁶⁴ La última alternativa, a diferencia de las primeras, no fue considerada previamente por ningún actor. El Ing. Maury propuso un recorrido que partiera de Acheral y se remontara por la Quebrada del Río de los Sosa hasta la Angostura y desde allí hasta Tafí del Valle. Este trayecto representaba distintas mejoras con respecto a los dos primeros, entre ellas un costo menor (\$277.080 m/n) financiado con títulos de deuda provincial y con el gravamen sobre los combustibles de los automotores que emplearan la carretera. Este aspecto no era menor ya que las consideraciones de la comisión previeron un flujo inicial y creciente de 20 mil automóviles anuales, lo cual redundaría en la amortización acelerada de la inversión. Otra de las ventajas observadas fue que la opción del Ing. Maury pronosticaba la construcción de menos km a lo largo de un terreno menos hostil y que ofrecía una experiencia más confortable y factible para el transporte de carga, puesto que no se tenía que “bajar para subir”.⁶⁵ Además, este trazado resolvía en gran medida el uso de materiales para la ruta ya que se disponía naturalmente de agua, piedra y arena para la construcción (a diferencia del segmento planteado por la DNV). Por otra parte, satisfacía la demanda de la prensa, que consideraba que la carretera debía partir desde las afueras de Acheral y tomar un trayecto que evitara los peligros diversos de los cruces ferroviarios que alimentaban el ingenio Santa Lucía a fin de agilizar la movilidad.⁶⁶ Para cotejar las diferentes modalidades de trazado según cada uno de los estudios señalados véase la imagen N° 3.

construcción de túneles ferroviarios en Pensilvania y en mejoras de la red ferroviaria en Cuba. Llegó a Argentina en 1906, donde ocupó diversos cargos en las secciones técnicas (estudios, proyectos y construcciones) de Ferrocarriles del Estado, la DPVT y la comisión de estudios ferroviarios argentina-boliviana. Participó de la reconstrucción del tramo ferroviario Mendoza a Las Cuevas que había sido anegado luego de un alud en 1934, y principalmente destaca su rol de jefe a cargo de diversas infraestructuras emblemáticas. En efecto, además de su protagonismo en la carretera a los Valles Calchaquíes, previamente había diseñado el trazado del ramal C-14 que conectó Salta con Antofagasta. También intervino de la construcción del ferrocarril Yacuiba, Santa Cruz y Sucre en Bolivia.

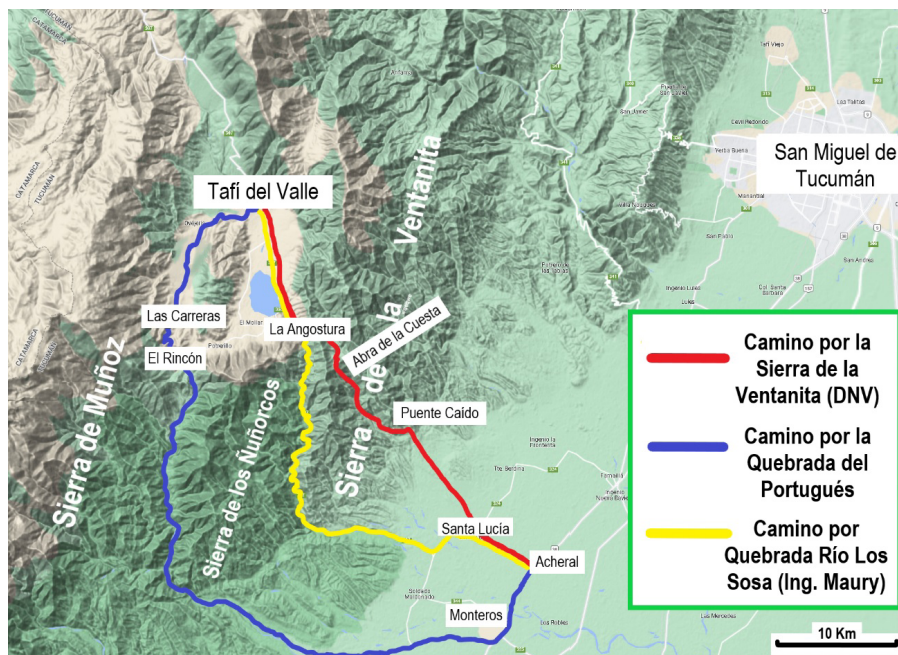
63 La DNV eliminó esta ruta de la red nacional el 6 de septiembre de 1939, tras lo cual asumió la responsabilidad de su construcción la DPVT (DPVT, 1942: 90).

64 Provincia de Tucumán. (7 de octubre de 1936), *Diario de Sesiones de la Honorable Cámara de Diputados*, Tucumán, p. 347.

65 DPVT (1940: 110).

66 “Representa ello para el tráfico en general de la región un grave contratiempo y un constante peligro,

Imagen N° 3. Mapa del tramo Acheral-Tafi del Valle. Caminos estudiados



Fuente: Elaboración propia en base a DPV, 1940 y google/maps.

De este modo, en mayo de 1940, el directorio de la DPVT resolvió aprobar el trazado presentado por el Ing. Maury estableciendo los seis tramos a construirse. 1. Acheral-Santa Lucía; 2. Santa Lucía-La Ramadita; 3. La Ramadita-La Quinta; 4. La Quinta-Duraznos Blancos; 5. Duraznos Blancos-Carapunco (pasando por Tafi del Valle); 6. Carapunco-Amaicha del Valle. En síntesis esta carretera, conocida actualmente como RP307, consistió en un eje transversal que a través de las montañas unió dos carreteras nacionales, la RN38 y la RN40 (véase imagen N° 4). Es decir, no solo daría acceso a los valles tucumanos, sino que ofrecería una nueva ruta que interconectaría Salta vía Cafayate y Alemania así como Catamarca y La Rioja vía Santa María y Belén.

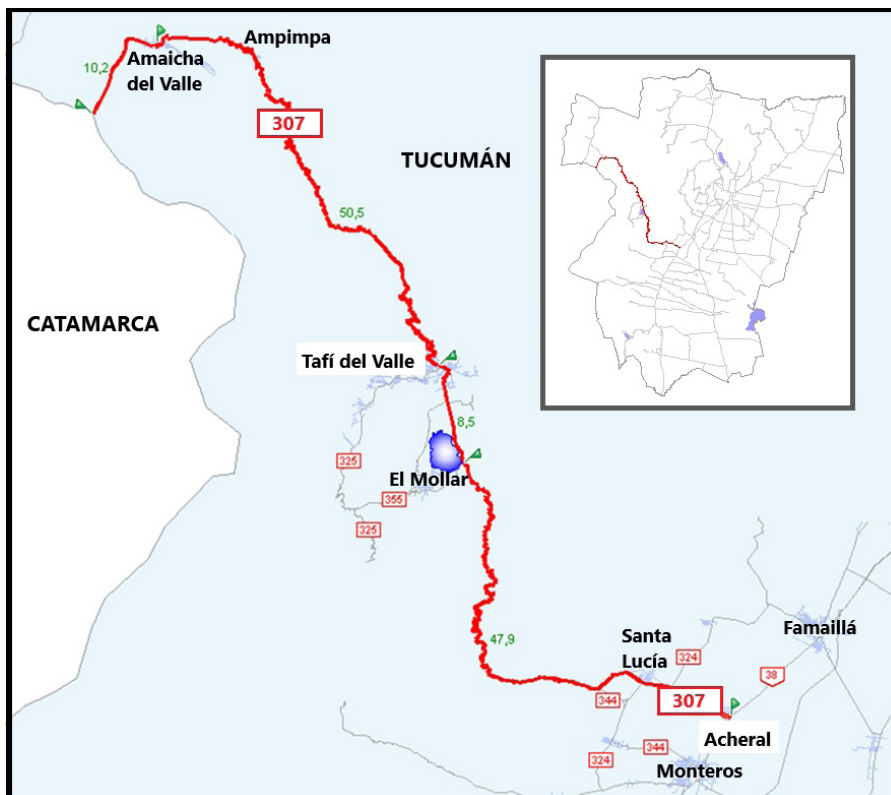
La travesía del camino elegido por la DPVT consideró una serie de elementos visuales naturales que podían convertirse en atractivos para la mirada del turista durante su experiencia de viaje. Las características visuales funcionaron como un elemento ordenador de la carretera a lo largo del recorrido Acheral-Amaicha del Valle. Desde el Km 20 al Km 46 el paisaje ofrecía vistas de la selva frondosa desde laderas abruptas. Luego, el cruce del Abra del Infiernillo (el punto más alto) brindaba panorámicas de las sierras de Mala-Mala y Muñoz. Por último, el descenso hacia Amaicha presentaba un vasto horizonte con rasgos de altiplano andino.

El trabajo sobre la montaña implicó tareas de limpieza, movimiento de tierra, explanación, enripiado, construcción de cuatro puentes, alcantarillado y

máxime que no existe personal ferroviario suficiente como para atender barreras y pasos a nivel" (Anhelo de los vecinos de villa Acheral. [20 de marzo de 1942], *El Orden*, p. 4).

levantamiento de defensas, muros de contención cuya función sería retener o morigerar derrumbes y aludes producidos por las lluvias permanentes características del clima de las yungas. El costo total de las obras de la carretera Acheral-Amaicha de 118 Km (véase imagen N° 4) alcanzó el monto de \$3.098.807 m/n. Los trabajos se iniciaron el 23 de octubre de 1940, finalizaron el 21 de noviembre de 1943 y fueron inaugurados en Amaicha del Valle el 17 de enero de 1943 por el gobernador Miguel Critto, quien en una acción simbólica rompió la cinta transversal inaugural con su automóvil.⁶⁷ El acto contó con la presencia del gobernador de Catamarca Ernesto Andrada (1942-1943) y con una nutrida comitiva oficial. El entusiasmo de los concurrentes dio cuenta del gran impacto que tuvo en la opinión pública la materialización de la tan anhelada carretera. Respecto a la caravana de autos que concurrieron al evento, la crónica periodística señaló: “se notó en el ánimo de todos los viajeros particular entusiasmo y una ansiedad visible de conocer la nueva ruta y captar la realidad magnífica de la montaña”.⁶⁸ En su discurso inaugural el director de la DPVT, Ing. Robles Mendilaharzu, sostuvo imágenes arquetípicas de la carretera, concebida como una promesa que comenzaba a encarnar bienestar, progreso material, intercambio cultural y el desarrollo turístico.

Imagen N° 4. Carretera de Acheral a Amaicha del Valle pasando por Tafí del Valle (RP307)



Fuente: <http://www.tucutur.com.ar/rutas/>

67 Inauguración del camino de Tafí a Amaicha: lúcidos actos fueron cumplidos hoy. (17 de enero de 1943), *El Orden*, p. 4.

68 Magníficamente se cumplió la primera jornada en la inauguración del camino a Amaicha por Tafí del Valle. (16 de enero de 1943), *El Orden*, p. 3.

Junto a ello, la finalización de los trabajos también fue celebrada por la prensa que la clasificó, en términos de trascendencia, como la obra “más notable y grande de todas las realizadas hasta la fecha en Tucumán”.⁶⁹ La importancia de las montañas en el imaginario de los tucumanos explicó la grandilocuencia de la reacción de la opinión pública ante la apertura de la obra vial. Así, la prensa amplificó las características sublimes de la carretera. Lo “magnífico” y “extraordinario” del camino implicó una exaltación de la “conquista de la montaña”, y dicha tarea voluntarista solo pudo ser interpretada a la luz de los saberes técnicos de los ingenieros.

El camino debió salvar obstáculos naturales muy difíciles, eludir abismos, orillar mesetas, vadear ríos caudalosos, tener en cuenta los desprendimientos de la montaña que constituyen el mayor peligro para los viajeros, sea de día o de noche. Todo fue obviado con inteligencia y técnica, con tesón y paciencia (...).⁷⁰

El enaltecimiento del factor experto no solo incluyó a los instrumentos materiales, sino también a las destrezas y los conocimientos. Entendidos como ideas que catalizaron la modernización del territorio, encontraron su asidero específico en personajes destacados que pudieran asirlas e implementarlas. Puntualmente, cobró relevancia la figura del “héroe” solo a partir del cual era posible realizar la “proeza”. En este caso, la personalidad destacada fue la del Ing. Richard Maury, quien recorrió en aeroplano el macizo y distinguió el trazado en el cual se emplazaría la carretera. Su experiencia y su “talla” aseguraron que se pudieran “vencer” toda clase de obstáculos para su definitiva concreción.

3. Algunas consideraciones finales

La obra vial con fines turísticos en Tucumán implicó una serie de legitimantes ideológicos y una determinada inspiración política y cultural. La provincia estaba gobernada por élites dirigentes que comulgaban con la premisa nacionalista de integración territorial e imaginaria del pueblo argentino. Las carreteras eran el vehículo indispensable para abaratar costos en la distribución y comercialización de los productos locales y una forma inmejorable para conectarse con los grandes centros metropolitanos del país. La red vial era concebida como el requisito material fundamental que aseguraría que Tucumán pudiera verse beneficiada por la actividad turística entendida como industria. Junto con ello, las infraestructuras viales permitirían la consolidación perenne de una nacionalidad que se asumía como fundante de la patria. La argamasa homogénea que simbólicamente externalizaban monumentos, paisajes, objetos, hitos y sitios diversos contribuía a reforzar la pertenencia a un mismo colectivo nacional. El turismo y la vialidad como tándem mutuamente reforzado fue impulsado por el gobierno nacional a través de la DNV y, también, por el gobierno local a través de la DPVT.

69 Conquista de la montaña. (19 de enero de 1943), *El Orden*, p. 4.

70 Conquista de la montaña. (19 de enero de 1943), *El Orden*, p. 4.

Las dinámicas de cada agencia nacional y provincial y las formas de interrelación al interior de la escala de análisis no tenían patrones universales y prefijados. Más bien se demostró a partir del caso provincial examinado que la intervención de las dependencias estatales de diversa jurisdicción implicaba modos de articulación. Los grados de interdependencia de los aparatos estatales implicaron coexistencia, reemplazo y complementación. La convergencia de fines resultaba una condición básica para la existencia de coordinación (Oszlak, 2004: 11). En ese sentido, ambas dependencias apuntaban a acelerar la velocidad del capital y a estructurar eficazmente los medios de producción para maximizar la rentabilidad en espacios escasamente incorporados al modo de producción capitalista. En tanto ese sistema es un modo específico de organización social de la producción, los aparatos estatales tuvieron un papel clave en garantizar los mecanismos de reproducción social, por lo cual sus estructuras institucionales se transformaron y desarrollaron en pos de dicho objetivo (Thwaites Rey, 2005: 28). Sobre este aspecto ambas reparticiones viales coincidían en fines y se complementaban funcionalmente. Sumado a ello, la DPTV no solo otorgó importancia al rol productivo de la carretera, sino que concedió gran relevancia a su aspecto turístico. Dicha agencia se hizo eco de esta “cuestión socialmente problematizada” (Oszlak y O’Donnel, 2008) y accionó políticas estatales específicas que difirieron de las llevadas a cabo por la DNV. En ese sentido, vialidad provincial construyó infraestructuras en las montañas tucumanas sustituyendo la ausencia voluntaria de su par nacional, cuyas prioridades no alcanzaron estos espacios. De este modo, el desenvolvimiento de las reparticiones públicas implicó un tipo de interdependencia basada en el reemplazo. La DPVT construyó carreteras en San Javier y en los Valles Calchaquíes, es decir, en espacios donde la DNV había renunciado a actuar.

Por otra parte, también se comprobó un efecto de complementación en el accionar público. Justamente, las carreteras provinciales se interconectaron con aquellas nacionales. Las rutas en las sierras de San Javier se constituyeron en un circuito luego de coincidir con la RN9, mientras que la ruta en los Valles Calchaquíes sirvió de nexo entre la RN38 y la RN40. Sobre este aspecto, los aparatos viales concatenaban funcionamientos complementarios, no planificados inicialmente. Así, las agencias se traducían en la ejecución de materialidades fijas de transporte cuyo trazado y efectivización dependía de niveles estatales divergentes.

Así pues, si bien es cierto que la DNV tuvo presencia en Tucumán como consecuencia práctica de la labor de sus seccionales y de los fondos de coparticipación federal que giraba, su peso concreto era relativo. Es decir, así como es preciso afirmar que Tucumán fue la provincia que mayores recursos de coparticipación obtuvo de todo el norte del país,⁷¹ es dable señalar que el destino de dichos fondos no fue empleado en la realización de las principales carreteras de turismo de la provincia. En efecto, la inversión en las sierras de San Javier y la carretera que unificó San Miguel de Tucumán con los Valles Calchaquíes fue sostenida

71 MOP (1943).

por las arcas provinciales. Es decir, las obras más onerosas y las de mayor dificultad técnica fueron abordadas por la DPVT. Justamente, los argumentos de la creación de la DNV planteaban que la función principal del organismo debía ser asegurar una red de caminos de bajo costo que uniese los centros productivos con las capitales de provincia y los puertos de todo el territorio. Esto explica, en términos políticos, el protagonismo que tuvo la DPVT para la realización de las infraestructuras turísticas en Tucumán. Otro aspecto que resalta la obra realizada por la dependencia provincia refiere al saber experto. La realización de caminos en las dos áreas analizadas de Tucumán da cuenta de la experticia técnica para afrontar las dificultades geográficas, cobrando a partir de ello gran relevancia la función del trazado y el tipo de camino que se realiza.

En suma, este artículo permitió explorar las vicisitudes de la apertura de la red vial a los principales sitios turísticos de Tucumán y lo hizo ponderando el rol de la dependencia de vialidad provincial. Así, se complejizaron las formas de articulación entre las dependencias nacional y subnacional y se comprobaron las limitaciones y alcances del Estado en una época donde estaba convocado, muchas veces forzosamente, a intervenir sobre la sociedad.

Bibliografía

- » 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. (Consultado en línea, <http://www.scielo.org.ar/pdf/bihaar/n27/n27a04.pdf>, 6/10/2023).
- » 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. (Consultado en línea, <https://www.scielo.br/j/hcsm/a/YMGWLWZtkSdWkkBmXgLCkdk/?format=pdf&lang=es>, 6/10/2023).
- » Bohoslavsky, E. L. (2016). ¿Hay una nueva historiografía del Estado argentino? En C. Raffa y F. Rodríguez Vázquez, *Profesionalizando un Estado Provincial. Mendoza, 1890-1955*. Mendoza: UNCu.
- » Bohoslavsky, E. y Orellana, M. (2010). *Construcción estatal, orden oligárquico y respuestas sociales: Argentina y Chile, 1840-1930*. Buenos Aires: Universidad Nacional General Sarmiento.
- » Bravo, M. C. (2008). *Campesinos, azúcar y política: cañeros, acción corporativa y vida política en Tucumán (1895-1930)*. Rosario: Prohistoria.
- » Brown, M. y Erie, S. (1984). Poder y administración: paradigmas alternativos para el análisis de la autonomía burocrática. En O. Oszlak (Comp.), *Teoría de la burocracia estatal: enfoques crítico* (pp. 162-196). Buenos Aires: Paidós.
- » Di Liscia, M. S. y Soprano, G. (2017). *Burocracias estatales. Problemas, enfoques y estudios de caso en la Argentina (entre fines del siglo XIX y XX)*. Rosario: Prohistoria Ediciones y UNLPAM.
- » Fernández, N. (2016). Políticas públicas, infraestructuras de comunicación e integración territorial en la provincia de Buenos Aires (1917-1943). Ponencia presentada en las *VI Jornada de Becarios y Tesistas*, Departamento de Ciencias Sociales, Universidad Nacional de Quilmes. (Consultado en línea, <http://sociales.unq.edu.ar/wp-content/uploads/byt2016/byt2016/ponencias/FERNANDEZ-NOELIA-BYT2016.pdf>, 6/10/2023)
- » Giucci, G. (2007). *La vida cultural del Automóvil. Rutas de la modernidad cinética*. Buenos Aires: Prometeo.
- » Gómez, T. y Tchordonkian, S. (2014). Redes viales y ferroviarias en las décadas del treinta y del cuarenta. Documento de Trabajo CESPA/FCE-UBA, 40. (Consultado en línea, 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, 6/10/2023).
- » 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). Buenos Aires: 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). Buenos Aires: 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/siuu.10031>
- » Harvey, D. (2007). *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Madrid: Akal.
- » 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>
- » Ortiz Bergia, M. J. (2014). Los usos de las escalas espaciales y las prácticas historiográficas en el interior de la Argentina: un ejercicio de aproximación a partir del estudio de las políticas sociales. *Historia da historiografía*, 7(14), 80-97. <https://doi.org/10.15848/hh.v0i14.659>
- » Ortiz Bergia, M. J. (2015). El Estado en el interior nacional. Aproximaciones historiográficas a un objeto en constante revisión. *Estudios sociales del Estado*, 1(1), 59-85. <https://doi.org/10.35305/ese.v1i1.24>
- » Ospital, M. S. (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. (Consultado en línea, <https://eial.tau.ac.il/index.php/eial/article/view/346/315>, 6/10/2023).
- » Oszlak, O. (2004). *La formación del estado argentino: orden, progreso y organización social*. Buenos Aires: Planeta.
- » Oszlak, O. (2006). Burocracia estatal: política y políticas públicas. *POSTData Revista de reflexión y análisis político*, (11), 11-56. (Consultado en línea <https://www.redalyc.org/pdf/522/52235599001.pdf>, 6/10/2023).
- » Oszlak, O. y O'Donnell, G. (2008). Estado y políticas estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación en Jefatura de Gabinete de Ministros. Proyecto de Modernización del Estado. *Lecturas sobre el Estado y las políticas públicas: retomando el debate de ayer para fortalecer el actual* (pp. 555-578). Buenos Aires.
- » 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. (Consultado en línea, <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/79>, 6/10/2023).
- » 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. Ferrari y N. Quiroga (Comps.), *Historias políticas de la provincia de Buenos Aires* (pp. 85-114). La Plata: Instituto Cultural de la Provincia.
- » Piglia, M. (2018). Turismo en automóvil en Argentina (1920-1950). *Tempo Social*, 30, 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*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- » 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. (Consultado en línea, https://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/15153/raffa-construirmendoza.pdf, 6/10/2023).
- » Reygadas, L. (2004). Las redes de la desigualdad: un enfoque multidimensional. *Política y cultura*, (22), 7-25. (Consultado en línea, <https://www.redalyc.org/pdf/267/26702202.pdf>, 6/10/2023).

- » 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 (Santiago)*, 7(19), 69-87. (Consultado en línea, <https://www.scielo.cl/pdf/rivar/v7n19/0719-4994-rivar-7-19-69.pdf>, 6/10/2023).
- » Scarzanella, E. (1998). El ocio peronista: vacaciones y turismo popular en Argentina (1943-1955). *Entrepasados. Revista de Historia*, 14, 65-84.
- » Silvestri, G. (1999). Postales argentinas. *La Argentina en el siglo XX*, 111-135.
- » Thwaites Rey, M. (2005). Estado, ¿Qué Estado? En M. Thwaites Rey y A. López (Eds.), *Entre tecnócratas globalizados y políticos clientelistas: derrotero del ajuste neoliberal en el Estado argentino*. Buenos Aires: Prometeo.