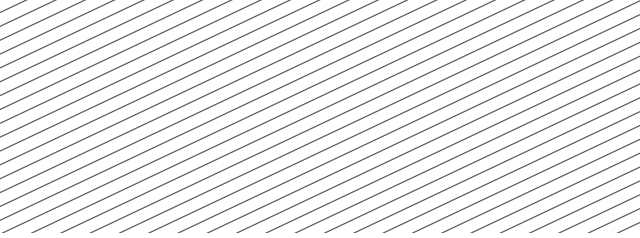




Vialidad Nacional
90 años
conectando caminos

1932
2022





Editores_

Contador Público, Federico Stiz - Gerente Ejecutivo - VN

Profesor Superior en Historia, Martín Zangirolami - Subgerente - VN

Equipo de investigación_

Valeria Gruschetsky

Doctora en Historia (UTDT), investigadora asistente del CONICET, docente de la UNSAM y la UBA.

Carla del Cueto

Doctora en Ciencias Sociales (UNGS-IDES), investigadora docente de la UNGS y docente de la UBA.

Investigadores invitados:

Melina Piglia

Doctora en Historia (UBA), investigadora independiente del CONICET y profesora de la UNMdP.

Martín Rodríguez Buscia

Magíster en Historia (UNMdP), becario doctoral CONICET.

Natalia Luis

Doctora en Historia (UNCu), becaria postdoctoral CONICET.

Equipo de trabajo_

Licenciada Ángeles Field

Licenciada María de la Paz Castiñeira

Licenciado Gonzalo Oderda

Licenciado Ezequiel Verdera

Belén Rodríguez Castro

Lautaro Ramírez

Equipo de trabajo_

Diseñadora Julieta Agüero

Licenciada Lara Marciano

Diseñadora Verónica Trindade

Dirección Nacional de Vialidad

Vialidad Nacional 90 años : conectando caminos / 1a ed. - Rincón de Milberg : Área Cuatro, 2023.

212 p. ; 21 x 30 cm.

ISBN 978-987-47286-1-6

1. Construcción Vial. I. Título.

CDD 388.10982

Gracias a la gerenta ejecutiva Ing. Emma Albrieu y al gerente ejecutivo Ing. Víctor Farre por haber brindado su tiempo al responder consultas e inquietudes. Gracias también a la Biblioteca de Vialidad por su apoyo técnico incondicional.

Este libro es el resultado del trabajo silencioso de un organismo entero. Nuestro agradecimiento a todos los equipos técnicos que proporcionaron información e intercambiaron experiencias y vivencias para su elaboración. No hubiera sido posible sin ellos. Que esta obra sea su homenaje.

Contacto: atencionalusuario@vialidad.gob.ar

índice

PRÓLOGOS _____	06
90 años construyendo un país federal Vialidad Nacional: motor de desarrollo y crecimiento para un país más justo, integrado y próspero	
INTRODUCCIÓN _____	08
PARTE 1 _____	14
ORIGENES DE LA VIALIDAD ARGENTINA Y EL NACIMIENTO DE UNA INSTITUCION FEDERAL (1930-1950)	
CAPÍTULO 1	
La vialidad como política de Estado _____	15
Estado y Vialidad _____	16
La vialidad en debate _____	23
La DNV: una repartición modelo del Estado nacional _____	32
<i>La lógica del directorio: una experiencia acotada, pero con impronta</i> _____	34
<i>La Administración General de Vialidad Nacional: los años peronistas</i> _____	37
<i>El Fondo Nacional de Vialidad y el círculo virtuoso de la DNV</i> _____	39
Viajes, congresos y espacios de formación: la construcción de una cultura vial. _____	43

CAPÍTULO 2

Rutas y turismo - El papel de la DNV en el noroeste argentino _____	48
¡Viajemos al norte! _____	49
El turismo hacia el norte en automóvil _____	51
La DNV y la obra vial en el noroeste argentino _____	55
Carreteras por todo el noroeste _____	60
<i>La ruta 9 en el norte</i> _____	65
<i>La ayuda federal</i> _____	67
<i>Instituciones y actores en el noroeste</i> _____	70

CAPÍTULO 3

Un país conectado.	
El papel de la DNV en la red vial de Cuyo _____	79
Transporte automotor, red vial y burocracia técnica _____	81
Dirección Nacional y dependencias provinciales _____	87
Principales obras en Cuyo _____	89
<i>Ruta 7 - Camino internacional a Chile</i> _____	89
<i>Avenidas de acceso a Mendoza y San Juan</i> _____	92
Obras viales, turismo y producción. El caso de Mendoza _____	95

PARTE 2 _____ 98
VIALIDAD Y SOCIEDAD (1930-1950)

CAPÍTULO 4

El gobierno de los caminos. La labor de
la DNV en el ordenamiento del tránsito _____ 99

Ordenar el tránsito: el papel de
Vialidad Nacional en la elaboración de leyes _____ 100

La seguridad en el tránsito _____ 106

Las campañas de prevención _____ 111

CAPÍTULO 5

Los caminos y el ocio: el turismo en automóvil _____ 120

Las estaciones de servicio. El Plan ACA-YPF _____ 124

Excursionismo y turismo de fin de semana _____ 128

Los viajes de larga distancia en automóvil _____ 134

Hoteles _____ 139

Los caminos y el vértigo de la velocidad:
las carreras en carretera _____ 141



PARTE 3 _____ 149
LA VIALIDAD CAMBIA DE RITMO: SOCIEDAD DE MASAS Y
MODERNIZACIÓN DEL ESTADO (1960-2020)

CAPÍTULO 6

Vialidad y sociedad de masas _____ 150

Caminos, autos y sociedad _____ 151

El parque automotor argentino:
el desarrollo de la industria nacional _____ 157

“Una nueva era para la vialidad argentina”.
Construir, mantener y reconstruir _____ 164

CAPÍTULO 7

Privatización, descentralización y un nuevo
protagonismo del Estado _____ 180

Un Estado que se achica, un Estado que crece. _____ 184

*Los años 90, una nueva lógica para la obra
pública: concesión y control* _____ 184

El Estado entra en acción nuevamente (2003-2020) _____ 196

Rutas argentinas _____ 200

REFLEXIONES FINALES _____ 208

BIBLIOGRAFÍA _____ 211

Capítulo 2

Rutas y turismo_

El papel de la DNV en el noroeste argentino

Los primeros años de la DNV están marcados por un viejo anhelo: acercar los confines más alejados de Argentina integrándolos en un territorio diverso. Una de aquellas regiones alejadas del centro económico y político de Argentina era el noroeste. Escasamente integrada al modelo productivo, operaban sobre ella distintas miradas que tendieron a ver en la acción vial la oportunidad histórica para el despegue de las provincias que la componían. El optimismo imperante en la época consideraba que la sola construcción de un camino permitía que un determinado lugar se convirtiera en turístico. Así, la malla vial en ciernes de ser erigida hacia 1932 era vista como el factor

clave para que grandes corrientes de turistas provenientes del litoral del país "invadieran" el norte argentino. Dicho de otra forma, la obra de la DNV y de las distintas dependencias provinciales que se crearon fue el requisito incondicional para asegurar que el turismo se convirtiera en el motor del crecimiento de la región. Ahora bien, antes de 1930 y la consolidación de los viajes de larga distancia en auto, ¿cómo se llegaba al norte y qué lugares se visitaban?



Portada Automovilismo, Abril de 1929.

¡Viajemos al norte!

Los enclaves turísticos del país, y particularmente del norte, nacieron de la mano del ferrocarril desde finales del siglo XIX. Esta afirmación puede comprobarse con una de las primeras crónicas aparecidas en el diario La Nación en los últimos meses de 1899 y los primeros de 1900 en torno al viaje por las flamantes líneas férreas del noroeste argentino. La excursión por las provincias de Catamarca, La Rioja, Tucumán, Salta y Jujuy fue realizada por el periodista y escritor Roberto Payró, quien describió qué lugares visitar e incluso dio pistas de cómo sentirse ante la naturaleza o los restos patrios de la independencia. En gran medida, sus líneas periodísticas ayudaron a asentar la idea de que todo aquello

que se considerara turístico (o en vías de serlo) dependía estrechamente de que existiera un medio de transporte relativamente confortable que permitiera acceder a él. Esta idea clave se evidenció de manera excluyente para el caso del tren, por lo menos, desde los últimos años del siglo XIX y durante las primeras décadas del siglo XX. Un folleto de la División de Turismo y Cartografía de Ferrocarriles del Estado de 1931 proponía como probable recorrido tramos que incluían Retiro - Tucumán - Termas de Rosario de la Frontera - Salta - Tastil - Salta - Jujuy - Tilcara - Perico - Ledesma - Tabacal - Yacuiba - Güemes - Tucumán - Retiro. Si observamos este itinerario puntual, podemos

señalar un eje vertebrador a lo largo de las capitales provinciales: San Miguel de Tucumán, Salta, San Salvador de Jujuy y dos puntos turísticos de descanso, uno incipiente (Tilcara, en la Quebrada de Humahuaca) y otro consagrado (Termas de Rosario de la Frontera). En ese sentido, el modo de viajar definía la visita a un conjunto de lugares y sitios que asumirían características especiales, históricas, patrimoniales, naturales, culturales, tradicionales. Sumado a ello, los recorridos en ferrocarril y las primeras vueltas o giras en caravanas automovilísticas durante los años treinta en el noroeste se asociaban al turismo patriótico.

Los gobiernos nacionalistas apuntaron a reforzar el ser nacional



**VISITE
el
NORTE**

**TUCUMAN
SANTIAGO
SALTA
JUJUY**

CLIMA SECO Y templado - BELLOS PAISAJES - COSTUMBRES
PINTORESCAS - NADA MEJOR PARA TURISMO DE INVIERNO

TERMAS ROSARIO DE LA FRONTERA
Durante el mes de Septiembre se expenden boletos combina-
dos con el Hotel Termas:
1.º CLASE CON CAMAS, IDA Y VUELTA, 6 DIAS
DE ESTADIA EN EL HOTEL, BAÑOS TERMALES, ETC.
desde RETIRO \$ 170 • desde ROSARIO \$ 146

REBAJAS EN TARIFAS PARA AUTOS DE TURISTAS
PARA MAYORES INFORMES, DIRIGIRSE AL
FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO
Un. Mi. 299, B. AIRES Jujuy 1316, ROSARIO
U. T. 31. 8675 - 8513 Teléfono 4910

Publicidad Visite el Norte. Automovilismo, Julio de 1936.

de cada ciudadano considerando que la argentinidad descansaba sobre los restos materiales. Así, el norte era testigo de un creciente flujo de visitantes que se preocupaban por revitalizar su deber cívico y su pertenencia a una comunidad imaginada a través de la visita de monumentos y lugares históricos.

Pensar al turismo como una actividad de unión nacional no excluía los beneficios económicos que las provincias pensaban obtener de un flujo creciente de personas. Las gestiones nacionales y provinciales desde las primeras décadas del siglo XX expresaron hasta el hartazgo la posibilidad de producir riqueza por medio del turismo. Se valieron para

ello de los ejemplos europeos en la medida en que se universalizaron las vacaciones pagas en el Viejo Continente y también de los casos nacionales más prósperos, como el marplatense o el cordobés. Los ejemplos de millones de europeos visitando la costa del Mediterráneo o los cientos de miles que se desplazaban a la Costa Atlántica a inicios de 1940 motivaban a que las provincias del norte vieran en el turismo una veta de prosperidad material en un contexto de dificultades estructurales.

De esta manera, la tendencia a situar a la región como una zona de turismo invernal se intensificó desde finales de la década del treinta en el marco del proceso de expansión de las carreteras y

la creación de nuevos circuitos de movilidad. Las suaves temperaturas junto con el clima seco sirvieron de anfitriones para la visita a una gran cantidad de lugares turísticos en diferentes puntos geográficos. Promocionados por las guías de viaje, la prensa nacional y las dependencias turísticas provinciales, se comenzó a considerar que la mejor forma de visitarlos era en automóvil.





El turismo hacia el norte en automóvil

La obra vial de la DNV aseguró que los viajes de larga distancia hacia el noroeste (y otras partes del país) fueran factibles. Antes de ello, las excursiones formaban parte de las habilidades de aventureros que solían publicar sus experiencias en tono de epopeya. Desde los años treinta, algunas asociaciones como el ACA propiciaron excursiones al norte auspiciando la organización y la diagramación del viaje que solían tener gran acogida y provocaban entusiasmo general (Automovilismo, julio de 1937, n.º 212). Otro fenómeno que favoreció el uso del automóvil fue la organización de grandes premios de carreteras, cuyos protagonistas y máquinas ocuparon importantes páginas en los periódicos locales

y nacionales. De esa forma, con fotos e ilustraciones se certificaba que la circulación interprovincial por el país –y especialmente por el noroeste– era completamente posible.

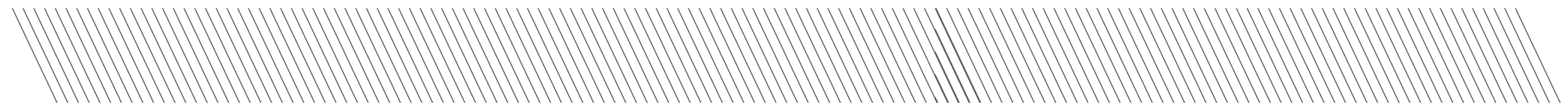
Estas preferencias por el uso del automóvil –entendido como transporte privado familiar– en vez del ferrocarril comenzaron a ser cada vez más resaltadas por los artículos periodísticos que propiciaron el turismo al norte desde finales de la década del treinta debido a las políticas que estaba llevando adelante la DNV. Viajar en auto, como señala Anahí Ballent, permitía crear un nuevo vínculo con las atracciones turísticas gracias a la libertad que facilitaba y al placer

que ocasionaba. Esta paulatina prevalencia cultural del automóvil llevó incluso a que la revista ferroviaria Riel y Fomento expresara opiniones abiertamente favorables a las ventajas del viaje turístico en automóvil por el noroeste argentino, aun en momentos previos a la construcción de la red vial nacional.

Los discursos más nítidos en pos de la difusión del automóvil en Argentina y la implementación de nuevos hábitos y consumos, políticas públicas viales y prácticas de ocio asociadas se expresaron en la revista Automovilismo, órgano oficial del ACA. Diferentes publicaciones expresaron frecuentemente la conveniencia del uso del automóvil en los viajes de

1. Turistas contemplando un ejemplar de cactus en Nonogasta, La Rioja. Riel y Fomento, Octubre de 1931.

2. Cuesta de Miranda, Catamarca. Riel y Fomento, Octubre de 1931.



turismo por el noroeste argentino, ya que daba gran libertad individual para moverse sin horario fijo y descansar cómodamente. Desde el automóvil, las percepciones sensoriales se modificaban y los relatos de viaje destacaban las diferencias de apropiación del paisaje en contraposición al viaje en tren: “[...] había pasado antes por aquellas regiones en ferrocarril, pero tenía una idea equivocada en cuanto al aspecto de esas provincias” (Automovilismo, noviembre de 1939, s/p).

Por otra parte, con la construcción de la red de carreteras se producía una situación en la cual el automóvil se relacionaba con el ferrocarril más en clave de rivalidad que de complemen-

tariedad. Por ejemplo, a pesar de que las compañías férreas se oponían, el trazado de algunas rutas nacionales marchó paralelo al tendido ferroviario. No obstante la importancia que aún tenían los FF. CC., la tensión parecía decantarse en favor del automóvil como signo de cambio de época. Algunos funcionarios nacionales expresaban abiertamente que hacer turismo en las provincias del norte era más factible en automóvil que en tren. El ministro de Obras Públicas Salvador Oría comentaba: “No descarto el FF. CC. [...], pero creo que en materia de turismo el automotor es preferible, porque le da al viajero una facilidad de desplazamiento que aumenta los atractivos y pone más a su alcance la belleza del



El turismo al norte del país.
Automovilismo, Mayo de 1941

paisaje" (Automovilismo, mayo de 1941, s/p). Esta última afirmación, realizada a principios del cuarenta, es decir, en momentos en que gran parte de la red vial nacional ya estaba construida –aunque se tratasen de caminos afirmados en gran parte de los casos–, coincidía plenamente con la línea propuesta por el presidente de la DNV, Justiniiano Allende Posse.

En una gira por el norte del país, a menos de un año de sancionada la Ley Nacional de Vialidad, advertía que la importancia de los caminos en la región era un requisito crucial para ubicarla como polo de atracción turístico nacional.

La DNV estaba llamada a satisfacer las expectativas depositadas en la construcción de

una vasta red vial que incluyera al noroeste del país: abaratamiento de los costos de fletes para la economía regional y nacional (conexión con Bolivia), crecimiento de la actividad turística, posibilidad de acceso a las distintas localidades, pueblos, ciudades o hitos de la región. Una tarea de esta magnitud implicaba para la DNV una infinidad de problemas y desafíos: ¿sobre qué trazado geográfico se asentarían las nuevas (y renovadas) carreteras en el noroeste argentino?; ¿qué rutas se construirían en primer lugar y cuáles después?; ¿de qué materiales serían construidas?; ¿serían suficientes los fondos para costear los distintos proyectos?; ¿la distribución de los recursos

se llevaría a cabo de manera igualitaria satisfaciendo a las distintas regiones del país? y ¿qué mecanismos de ordenamiento burocrático encauzaría el funcionamiento de la dependencia técnica? Sobre esta serie de preguntas y muchas otras, la labor de la DNV pensó la instauración de carreteras y puentes a lo largo y ancho del país, abordando específicamente las necesidades que los gobiernos provinciales y locales, los referentes regionales y los sectores más influyentes de la sociedad civil reclamaron, tal como se ha analizado en el Capítulo 1.

Mapa de las carreteras nacionales en 1933.
Memoria DNV, 1933.



Comienza la temporada de turismo al norte_

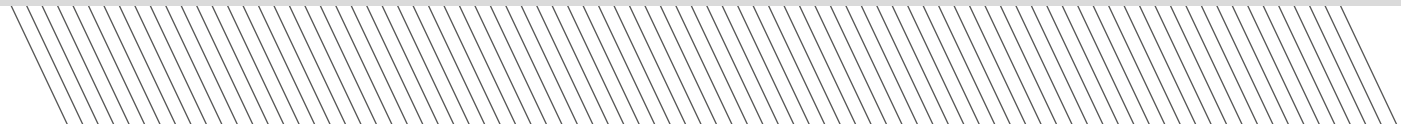
Nuevamente vuelve aproximarse la temporada propicia para las excursiones turísticas hacia el norte del país, pues, coincidiendo con el invierno en Capital Federal, esas provincias disfrutaban de una temperatura primaveral exenta de frío y lluvias y engalanada con días claros y de fuerte sol. Además, es la época de las grandes producciones agropecuarias locales, la zafra azucarera, las grandes cosechas de legumbres y frutas,

tabacos y alfalfa. Todo esto es dable observar en cualquiera de los recorridos que se realicen, aparte de las costumbres regionales, siempre ricas en tonalidades pintorescas. Con verdadera satisfacción, notamos que el turismo al norte va tomando un interesante incremento año tras año, y ya es corriente ver en las grandes ciudades, pueblos y caminos del norte automóviles con chapas de todo el país que, desde las lejanías,

acuden para contemplar la grandeza de su panorama. Caminos inmejorables desde el llano a la cumbre, a la que se llega insensiblemente sin peligro alguno, zigzagueos de curvas en caminos de montaña emocionantes que permiten en todos los virajes observar nuevos y magníficos panoramas, lugares criollos donde el provinciano vive su vida, sencilla y humilde. Debe hacerse turismo al norte del país; es fácil y cómodo.

Buenos caminos, hoteles de todas las categorías, talleres, garajes, nada falta para realizar cualquier clase de viaje. Ninguna molestia, nadie detiene al turista en el camino, por el contrario, gentilmente se le cede el paso, anticipándose al saludo cordial.

Automovilismo (abril, 1939), s/p.



La DNV y la obra vial en el noroeste argentino_

Del altiplano a las selvas... ¿en camino pavimentado?

La confección de carreteras, sus materiales y costos estaba determinada, según la DNV, por el flujo de automovilistas, los recursos disponibles y el tipo de relación humana asentada sobre la actividad económica. En ese sentido, resultaba un desafío poder resolver cómo y dónde se construirían los distintos caminos en una región como la del noroeste del país, que se caracterizaba por tener escaso tránsito y amplias áreas deshabitadas. Así, se ejecutaron trabajos indispensables de modo tal que con escasos fondos se pudiera alcanzar la mayor longitud posible. Se tenía en cuenta, asimismo, las características de los factores na-

turales con el objetivo de lograr la mayor perdurabilidad y facilitar la conservación. La principal función de estos sería facilitar el tránsito de cosechas y producciones, por lo cual urgía una solución veloz y eficiente. Estos problemas fundaron la elección técnica sugerida de las formas de las denominadas obras de arte –los anchos de los emparejamientos (6 m), terraplenes (6 m), desmontes (6 m) y calzadas (4 m)–. La ejecución de la obra vial bajo preceptos espartanos fue defendida por Justiniano Allende Posse:

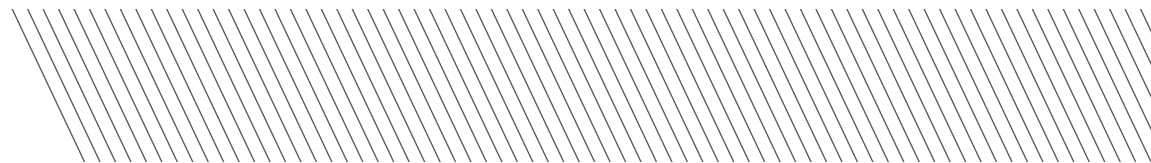
Monto reducido del presupuesto en el marco de las necesidades reales del país, todo influye para que la obra no tenga la espectacularidad que se esperaba. Quizá el aspecto fundamental de los trabajos deba

*apreciarse por la iniciación de los caminos de bajo costo. Considerando la calidad de las tierras locales, los productos asfálticos a emplearse y todo lo que fuese capaz de concurrir a la solución del problema de los caminos de precio reducido, los que suprimiendo el polvo y el barro serán transitables en todas las épocas del año y facilitarán la traslación y el transporte.*³

³Nuestra obra no es espectacular, pero sí eficiente", *Automovilismo*, sept/oct., 1933.

Postal de "El Clavillo" a 2500 mts. de altura, camino a Andalgalá. Castillo, R. 1938. Fototeca Biblioteca Nacional.





Las rutas así pensadas distaban de las representaciones presentadas en los diferentes medios de difusión y promoción del automóvil, donde con frecuencia las publicaciones ilustraban las carreteras pavimentadas en Estados Unidos. Esta realidad se alejaba de la situación del país –tal como se ha desarrollado en el Capítulo 1, cuando la DNV optó por construir un sistema de caminos de bajo costo privilegiando la integración territorial– y, especialmente, de la que se podía observar en el noroeste argentino. Allí, el grueso de los caminos construidos implicaba la maximización de los recursos escasos. Por lo tanto, el “lujoso” pavimento u hormigón era de esperarse que tuviera una escasa

incidencia en la extensión total del camino construido. Se reservaba este tipo de calzada solo para las capitales provinciales o las principales ciudades como un rasgo distintivo del avance del progreso y una forma de resaltar la labor de las direcciones de vialidad.

Si se observa hacia 1943 la composición del tipo de caminos en las provincias del noroeste, se advierte que estos correspondían en un 51 % a obras básicas y en un 48 % a calzadas intermedias o mejoradas. Solo un ínfimo porcentaje de menos de 1 % estaba destinado para trazas de hormigón o pavimento urbano. La diferencia resultaba sustancial respecto a Capital Federal y Provincia de Buenos Aires, donde ese porcen-



Postal del Puente carretero sobre el río Sali, ingreso a San Miguel de Tucumán. Castillo, R. 1938. Fototeca Biblioteca Nacional.

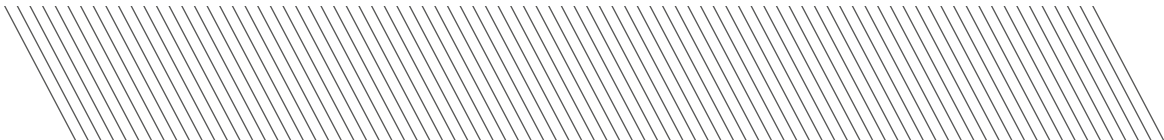
taje llegaba a un 38 % (Memoria DNV, 1943). Cabe atenuar esta afirmación para el caso tucumano, que expresaba mejores indicadores respecto a las características de las carreteras nacionales en su territorio.

Otro de los argumentos que se utilizaba para explicar los desafíos de la red de carreteras del noroeste refería al terreno montañoso, a la cuestión hídrica y a las condiciones del suelo. Desde luego, los retos de la naturaleza no eran exclusivos de esta región, pero sí adquirirían unidad problemática y tratamiento similar en tanto las tareas constructivas se tornaban más onerosas y requerían de gran ingenio técnico. Hacia 1935, la DNV puntualizaba algunos de estos aspectos. Por

Material de carreteras en el noroeste argentino por provincias

Provincia	Calzada inferior	Calzada intermedia	Calzada superior
Catamarca	54,5 %	45 %	0,5 %
Jujuy	76,6 %	23,4 %	0 %
La Rioja	53 %	46,6 %	0,4 %
Salta	74,3 %	25,5 %	0,2 %
Santiago del Estero	77 %	21,7 %	1,3 %
Tucumán	11 %	72,8 %	16,2 %

Fuente: Elaboración propia con datos de Memoria DNV, 1943



Jujuy, La Quiaca a 3440 m.s.n.m. . Kohlmann, F. 1930.
Fototeca Biblioteca Nacional



ejemplo, acerca de Catamarca se hablaba de lo abrupto de su terreno y la violencia de sus ríos; sobre Jujuy la descripción era parecida y se aludía a un territorio montañoso cruzado por ríos que, en épocas veraniegas, interrumpían el tránsito varios meses; respecto de Salta, se señalaba a las montañas como obstáculos a la movilidad. En efecto, los salteños habitaban, sobre todo, en el sudoeste de la provincia a lo largo de valles estrechos, separados por montañas que en la práctica eran "inaccesibles", lo que contribuía a que la red nacional tuviera una extensión considerable y reclamara fuertes inversiones para mejorarla. Santiago del Estero padecía otro problema

que se refería a la característica desfavorable del terreno, cuya composición acusaba elevadas proporciones de arcilla y arena, por lo cual el tránsito se hacía "difícil". Estas alusiones y otras contribuían a exaltar la obra civilizatoria de la DNV.

Por otro lado, la topografía aparentemente agresiva debía transformarse en un fin en sí mismo para el disfrute y la contemplación de los automovilistas. Para ello, la Dirección Técnica de la DNV concretó instrucciones específicas para que fueran respetados los pequeños accidentes naturales o todo detalle que contribuyera a 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 puede apreciarse cómo se concretaba este propósito de conservación del paisaje.

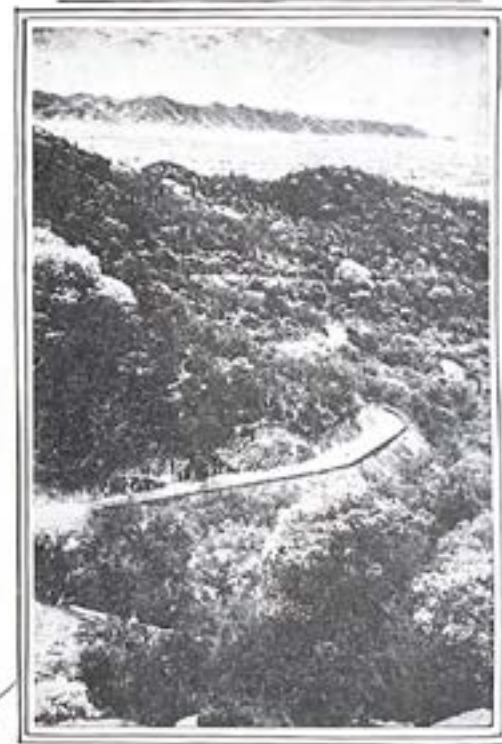
Ruta Nacional N°9 en Salta, tramo La Pedrera a la Quesera. Memoria DNV, 1935.

BELLEZA AGRESTE



25

Ruta N° 9. — Un aspecto del camino de Salta a Tucumán, por Rio Piedras. Tramo de La Pedrera a La Quesera.



El mismo tramo de La Pedrera a La Quesera, tomado con placa infrarroja

El paisaje ha conservado su agreste pero hermosa fisonomía.



Carreteras por todo el noroeste_

Si bien el trazado de las rutas se hallaba, en gran medida, determinado por las huellas existentes en el territorio que habían guiado la movilidad histórica, se consideró oportuno abrir a la consulta de las provincias por dónde debían pasar los distintos caminos. De esta manera, durante 1933 la DNV envió consultas a todos los gobiernos provinciales para pedirles que dibujaran en mapas vacíos los distintos proyectos imaginados. Entre ellos, las rutas existentes nacionales y provinciales y la posibilidad de reformularlas o construir algunas nuevas. Este proceso de consulta fue respondido por algunas provincias, aunque la DNV marcó las dificultades para encontrar ecos.

En un primerísimo momento de vida, el directorio de la DNV autorizó durante 1933 la rápida construcción de grandes rutas nacionales emplazadas casi íntegramente en la zona agrícola del país para darle acceso a los puertos principales. Se trataba de dar sustento a las urgencias productivas antes de comenzar a desandar los planes de corto y mediano plazo. En ese sentido, cabe destacar que el esquema de primera hora no contenía a provincia alguna del noroeste, sino que dejaba prevista la posibilidad de esta se enlazara con la ruta Buenos Aires-Rosario-Córdoba. Transcurrida esta etapa de "urgencia", era preciso sistematizar y dar claridad al sistema de trazado y numeración de las rutas. De

esta manera, se definieron dos jerarquías de carreteras: en primer lugar, las llamadas "troncales", principales y estructurales (como su nombre lo indica), se asentaron a lo largo de todo el territorio, acercando a distintas jurisdicciones y capitales provinciales. En segundo lugar, estaban aquellas que correspondieron a "itinerarios menores". De esta manera, se definió la numeración de las rutas nacionales y se estableció su trazado en el marco de regiones. Se tomó la Capital Federal como centro radial para asignar los primeros catorce números destinados a los caminos que empezaran en el monolito del kilómetro cero de la Plaza del Congreso. El noroeste del país recibió la designación de

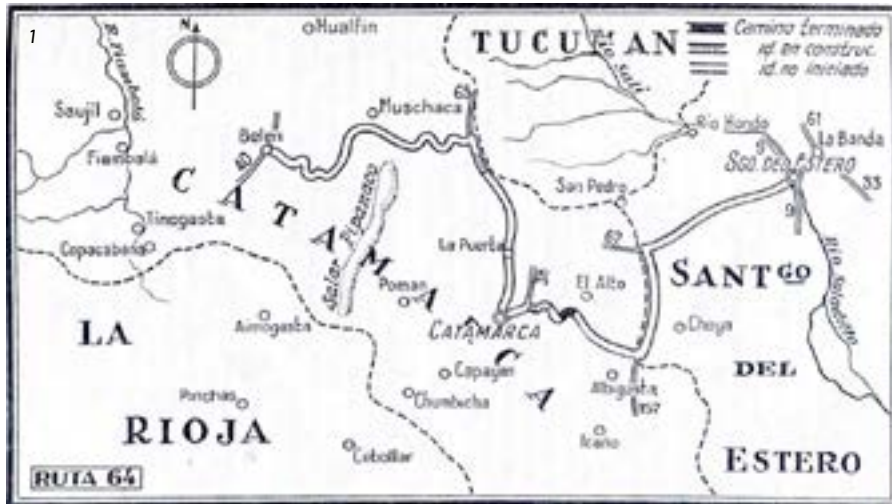
región "I" o "Zona Andina del Norte" e incluyó a las provincias de Jujuy, Salta, Los Andes, Catamarca, Tucumán y La Rioja². En este espacio, las carreteras adoptaron los números situados del 15 al 50. Se buscó que el número que designara a cada ruta sirviera de itinerario y coincidiera con el tráfico de la época (Memoria DNV, 1935, p. 4).

De esta manera, el noroeste del país estuvo jalonado vialmente por cuatro grandes itinerarios carreteros, de los cuales los dos primeros fueron pensados como columnas vertebrales del país. El primero de ellos fue la RN9, ruta panamericana cuyo trazado se asentó sobre el camino real y unió Buenos Aires-Rosario-Córdoba-Santiago del Estero-Tucumán-

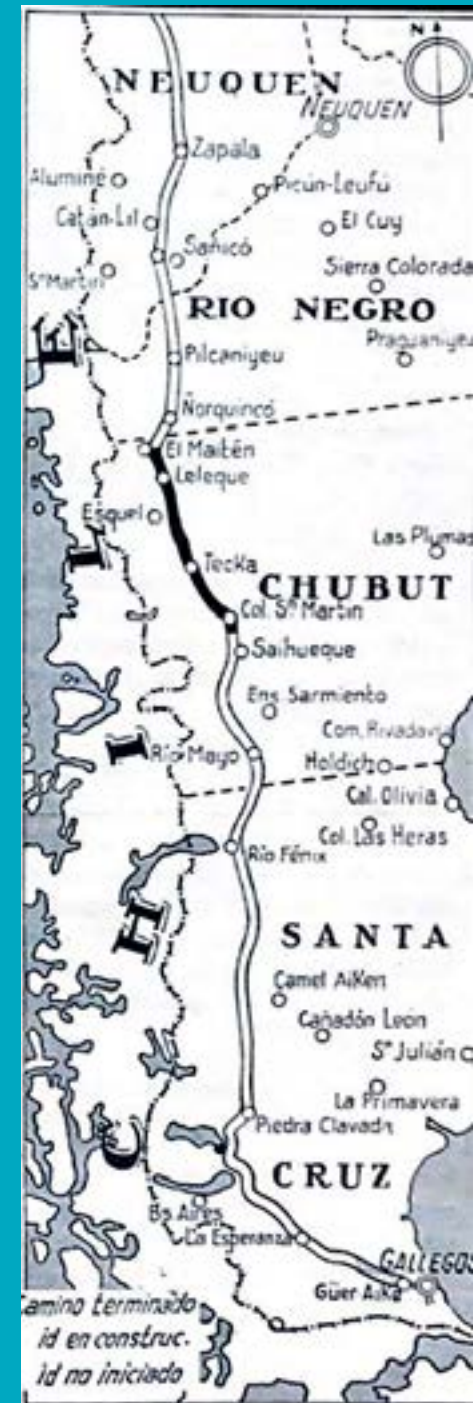
Salta-Jujuy y La Quiaca. El segundo fue la RN40, que se planificó desde Santa Cruz hasta el territorio de los Andes a través de los tramos Güer-Aike-Tecka-Zapala-San Rafael-Mendoza-San Juan-Villa Unión-Belén-Salta-San Antonio de los Cobres-Huaytiquina. En tercer lugar, la RN38 unificó el centro del país con el norte mediante los segmentos Córdoba-La Rioja-Catamarca-Tucumán. Por último, la RN33 conectó Bahía Blanca-Rosario-Santiago del Estero.

Otro aspecto para considerar de los "grandes recorridos" fue su conexión internacional. El plan nacional de cinco años apuntó a la construcción de carreteras destinadas a conectar la red nacional, en pleno

² Nótese que no se incluyó a la Provincia de Santiago del Estero, la cual fue incluida en la región n.º 2 denominada "chaqueña" junto a Formosa, Chaco y el norte de Santa Fe.



1. RN 64. Memoria DNV, 1935.
2. RN 40. Memoria DNV, 1935.

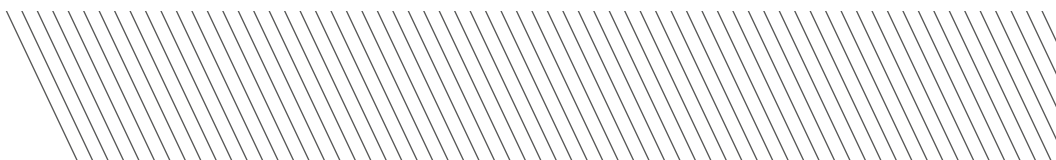


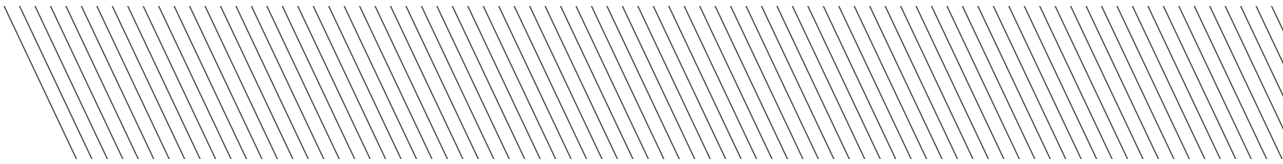
desenvolvimiento, con las rutas de países limítrofes, integrando una red de carreteras panamericanas. Específicamente, el noroeste argentino se enlazó con Chile y Bolivia a través de diferentes puntos. En el territorio de los Andes (posteriormente Salta), el “viejo recorrido” RN 40 permitió el viaje desde la capital salteña pasando por la Quebrada del Toro y la meseta de Atacama a unos 5.000 m. s. n. m. llegando a Haytiquina, límite con Chile. Otra opción fue transitar la RN 51 hacia el paso de Socompa desde la localidad Cauchari en el empalme de la RN 40, situada en la puna de Atacama. El acceso al país trasandino también se realizó

desde Catamarca por medio de la RN63 alcanzando el Paso de San Francisco (4.726 m. s. n. m.). Todas estas carreteras presentaron al viajero grandes extensiones desiertas, coincidiendo distintos relatos en la grandeza de la naturaleza, los picos nevados, los salares y el horizonte sobrecogedor de las montañas.

Otro aspecto para considerar de los “grandes recorridos” fue su conexión internacional. El plan nacional de cinco años apuntó a la construcción de carreteras destinadas a conectar la red nacional, en pleno desenvolvimiento, con las rutas de países limítrofes, integrando una

red de carreteras panamericanas. Específicamente, el noroeste argentino se enlazó con Chile y Bolivia a través de diferentes puntos. En el territorio de los Andes (posteriormente Salta), el “viejo recorrido” RN 40 permitió el viaje desde la capital salteña pasando por la Quebrada del Toro y la meseta de Atacama a unos 5000 m. s. n. m. llegando a Haytiquina, límite con Chile. Otra opción fue transitar la RN51 hacia el paso de Socompa desde la localidad Cauchari en el empalme de la RN40, situada en la puna de Atacama. El acceso al país trasandino también se realizó desde Catamarca por medio de la RN63 alcanzando el Paso de





Los Andes, Salares y Carreteras
a Chile. Memoria DNV, 1935.

San Francisco (4726 m. s. n. m.). Todas estas carreteras presentaron al viajero grandes extensiones desiertas, coincidiendo distintos relatos en la grandeza de la naturaleza, los picos nevados, los salares y el horizonte sobrecogedor de las montañas.

Junto con ello, también es preciso aludir a las carreteras que conectaron con Bolivia. Entre estas se encontraba la RN 55, que salía de San Salvador de Jujuy, pasaba hacia la provincia de Salta atravesando Tartagal y llegaba a Yacuiba. La segunda opción era la RN9, que culminaba en La Quiaca. Por su importancia para el noroeste, nos referiremos a esta carretera más abajo. La posibilidad de conectar con Bolivia a través de dos opciones

(RN9 y RN 55) era expresada favorablemente por el delegado de dicho país, Ing. Calderón Mendoza, en el Congreso de Vialidad de 1937:

Lo hecho hasta el presente en materia caminera [por la DNV] da la pauta de lo que se hará en el futuro, este país llegará con sus rutas hasta las fronteras, brindándonos a sus vecinos, la confraternidad real y efectiva que jamás habrán alcanzado las cancillerías, pese a sus bien intencionados esfuerzos³.

Por otro lado, también destacaron los "itinerarios menores". En la franja oeste-este sobresalió la RN64 que unió Catamarca con Santiago del Estero (Belén-Andalgalá-Singuil-Catamarca-Vilisman-Frías-Santiago). Otros ejemplos relevantes se asentaron sobre

las montañas. Por ejemplo, la turística RN59 de Salta que unificó El Carril con La Poma en la Puna, remontando la famosa "Cuesta del Obispo" (3.348 m. s. n. m.) o bien la RN65, que avanzó sobre el macizo del Aconquija en Tucumán a través de la Cuesta del Clavillo (1910 m. s. n. m.) conectando Concepción con Andalgalá (Catamarca). En la misma línea, puede situarse a la RN53 de Catamarca que conectó Antofagasta de la Sierra a 4.000 m. s. n. m. con Fiambalá (Memoria DNV, 1935, p. 5 y 6).

Si observamos los dos ejes, el de los "grandes itinerarios" y el de los "itinerarios menores", pueden marcarse dos aseveraciones. En primer lugar, si se exceptúa la longitud de las carreteras, la diferencia

³"La ruta n° 9", Caminos, 07/1937 pág. 191

LOS ANDES



Sal
de
Pocitos
Km. 115



Camino de Salta a Chile por la Quebrada del Toro-Curo-
la Matasoc. Kilómetro 113

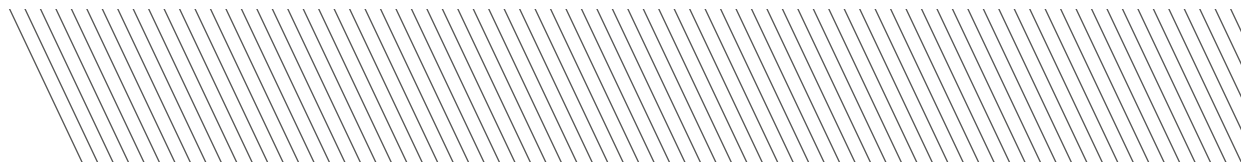


Camino de Salta a Chile por la Quebrada del Toro-Abra
de Matasoc



Camino de San Antonio de los Cabres a Chile,
por Socampa-Los Colorados





entre unos y otros se desdibujaba ya que la funcionalidad perseguida solía ser compartida. En todos los casos, se aspiraba a promover en un primer momento la producción local, facilitando su distribución y comercialización. Por ejemplo, la RN 9 fue un eje que apuntalaba económicamente el papel ferroviario ya que atravesaba todo el país hasta desembocar en el puerto. El mismo carácter era válido para la RN38, que se partía prácticamente desde la puerta de la mayoría de los ingenios azucareros del sur de Tucumán, o la RN55, que permitía el traslado de la producción del Ingenio Ledesma en Jujuy. Aun aquellas localidades ciertamente modestas en términos de producción de materias primas o bienes confiaban en formar parte

de circuitos turísticos que atrajeran automovilistas desde la otra punta del país y, de ese modo, ver revitalizadas sus economías.

Por otro lado, en cualquier caso, las rutas brindaban la posibilidad de conocer el país y reforzar el sentimiento patriótico que se experimentaba al revivir el pasado de la patria o contemplar la obra vial que "domesticaba" la "bravura" de la naturaleza y, puntualmente, de la montaña. Sobre este último aspecto, no solo se admiraba la obra humana, sino que también se destacaba a los paisajes consagrados en sí mismos como estandarte visual del noroeste. Así pues, las carreteras validaban tanto el sentimiento de argentinidad presente en la visita al salón de jura de la



*Nevados del Aconquija, Tucumán. Castillo, R. 1938.
Fototeca Biblioteca Nacional.*



Cuesta del Obispo, Salta. Feigelmüller, J. 1939. "Caminos y panoramas del Norte Argentino" en Automovilismo.



*Puente sobre Río Hondo, Santiago del Estero.
Memoria DNV, 1947.*

Independencia de la casa histórica, como aquellas sensaciones que brotaban desde el automóvil al contemplar las montañas en los Valles Calchaquíes de la Ruta Nacional 40, o al admirar el trazado vial zigzagueante de las distintas “cuestas” que ofrecía la región. En segundo lugar, a nivel vial se “pusieron en el mapa” lugares a los que no había accedido el ferrocarril. Así, se avanzó sobre diversos espacios naturales tales como los Valles Calchaquíes a lo largo de Salta, Tucumán y Catamarca; la precordillera del territorio de los Andes y de Catamarca; el cordón montañoso del Aconquija y la Puna salteña. También se habilitó la RN9 hacia las Termas de Río Hondo, que no contaba con una estación de ferrocarril propia. Junto con ello, se construyó el puente sobre el río Dulce, inaugurado en 1942, gran hito

para la población de las Provincias de Santiago y de Tucumán, superando así las dificultades que suponía el traslado en balsa. En la misma línea se situó San Fernando del Valle de Catamarca, que se vio beneficiada por la construcción de la RN38 por la “Cuesta del Totoral”, que facilitó la expedición de la masiva feligresía convocada a celebrar el milagro de la “Virgen del Valle”. Es decir, durante los años estudiados, la imagen recurrente fue que las infraestructuras viales avanzaron sobre los límites naturales que hasta ese momento habían sido infranqueables para el sistema de transporte ferroviario. Esto, a su vez, permitió la creación de una multiplicidad de circuitos y recorridos turísticos sugeridos a modo tentativo desde las páginas de la prensa y la propaganda oficial.

Mapa Ruta Nacional N°9.
Memoria DNV, 1935.



La ruta 9 en el norte

A fines de 1936, se inauguró la sección pavimentada Capital Federal-Rosario y, el 6 de junio de 1937, se habilitó el tramo que llegó hasta Córdoba, con la presencia del primer mandatario, Agustín P. Justo, y una nutrida comitiva municipal, provincial y nacional. Las proporciones del evento daban cuenta de la importancia de la obra caminera para la grandeza nacional y, puntualmente, de la RN9 en un esquema que preveía la próxima conexión con el noroeste argentino y el continente americano. La impronta panamericanista presente desde los años veinte en la opinión pública argentina acudió a acelerar los trabajos y a generar una gran expectativa respecto a los beneficios que traería aparejada su habilitación total. La presencia

estadounidense funcionaba de garante e impulsora pública de la iniciativa y, a la vez, contribuía a generar el consenso político necesario para establecer como prioritarias estas obras. Así, los estados provinciales y la prensa local del noroeste se apresuraron en apoyar la construcción de la RN9, considerándola como un elemento civilizador y de progreso material y espiritual para sus jurisdicciones. La importancia de esta carretera radicaba en que conectaba a la región con el centro político, económico y cultural del país.

Bajo esta lógica, la DNV apuntó a la construcción simultánea de diferentes carreteras que permitieran conectar el país con los distintos puntos limítrofes de los países vecinos, uno de esos puntos

fue La Quiaca, en Jujuy. Desde allí hasta la Capital Federal, la RN9 contaba con 1983 km de longitud, cuya extensión sería costeadá por más de 50 millones de pesos. Por supuesto, como muchas carreteras a lo largo del mundo, la RN9 no era la misma a lo largo de todo su amplio recorrido por diferentes motivos. Los materiales

y su estado no eran invariables, tampoco las experiencias de los automovilistas que las transitaban. Así, en términos técnicos, por lo menos desde Capital Federal hasta Córdoba, el estado de la ruta oscilaba entre un pavimento de hormigón armado o macadán y condiciones mejoradas, favoreciendo de este modo el tránsito

por las zonas más productivas que la carretera atravesaba. Lo llano del terreno, sin dudas, facilitó las obras y su pronta habilitación. La otra mitad de la RN9 presentaba condiciones diferentes. Desde Santiago del Estero, en el mejor de los casos, el mejor camino que podía encontrarse era el enripiado, cuando no alguno que estuviera en "condiciones



1. Ruta Nacional N°9 en Santiago del Estero.
Memoria DNV, 1935.

2. Construcción del puente sobre el río
Perico, Jujuy. Memoria DNV, 1933.



compatibles con la naturaleza del suelo y el clima” (DNV, 1936, p. 574).

A lo largo de la década del cuarenta, se optimizaron estas características: por ejemplo, en 1939, se avanzó con la calzada mejorada hasta Tucumán y se anunció que la carretera estaba “librada al tránsito” o “transitable sin dificultad”⁴. A pesar de ello, no pocas referencias de la prensa daban cuenta de inconvenientes en diferentes puntos de las provincias norteñas. Ese era el caso del histórico dirigente jujeño Benjamín Villafañe⁵, quien sindicaba hacia 1942 las dificultades viales existentes en el tramo de la RN9 en su provincia. Esto era así en la medida en que, durante la época de lluvias, las crecidas del río Grande en la Quebrada cortaba el paso hacia la Puna. El reclamo de

Villafañe aspiraba a ver resuelto el problema mediante una red de puentes. Tomando nota de ello, la DNV inició una profusa labor de construcción de puentes e inauguró varios sobre de la RN9 en Jujuy, entre ellos, sobre los ríos Yala y Lozano (permitían el paso de San Salvador a la Quebrada de Humahuaca) y Perico (habilitaba en 1936 el tránsito entre Salta y San Salvador). Empero el esfuerzo permanente de la DNV, los factores naturales seguían condicionando el estado de la ruta y la experiencia de viaje. En 1954, estos problemas persistían y eran descritos de la siguiente forma por una guía turística:

En verano, las fuertes lluvias originan una corriente de agua, lodo y piedras que avanza hasta volcarse en el río Grande, tapando las vías

*férreas y el camino sobre los que deposita a veces, uno o dos metros de los materiales citados que luego se endurecen y son difíciles de sacar, no siendo más conveniente tender nuevos rieles o desviar el camino*⁶.

No obstante, la RN9 se convirtió en una infraestructura crucial de la movilidad en el país y, especial-

4. Esta expresión era clásica de la línea editorial de la revista del ACA, que, pre-ocupada por fomentar la expansión de la movilidad vial, exaltaba las obras camineras aun cuando estas no permitían efectivamente una circulación adecuada o permanente

5. Benjamín Villafañe fue gobernador de la provincia de Jujuy (1924-1927), senador nacional (1932-1941) y en 1941 fue nombrado miembro de la junta directiva de YPF

6. ACA (1954), Guía de viaje de la Argentina. Zona Norte, p.102



mente, en el noroeste argentino. En términos turísticos, permitió unificar los distintos hitos de la región ya que atravesó las capitales provinciales, Santiago, Tucumán, Salta, Jujuy, muchas de las cuales resguardaban restos de la gesta patriótica e independentista. Además, permitió a los "porteños" y a los vecinos de la zona acceder a los centros termales de Río Hondo, Rosario de la Frontera y Reyes. La factibilidad de acceder a los distintos atractivos se reforzó como resultado de la asociación entre YPF y el ACA en 1936. Esta relación mutuamente beneficiosa para ambas instituciones avanzó sobre el objetivo de abastecer a todos los rincones del país y permitió viajes extensos, como

lo era el de la RN9. Precisamente, en torno a esta carretera se inauguraron las estaciones de servicio de San Miguel de Tucumán (septiembre, 1941), las de termas de Rosario de la Frontera y Humahuaca (enero, 1942), y las de Santiago del Estero, Salta Capital y San Salvador de Jujuy (noviembre, 1943).

La ayuda federal

Con la puesta en marcha del fondo de Vialidad (véase Capítulo 1), se establecieron tres criterios que guiaron la distribución de la coparticipación federal. Un tercio en proporción al presupuesto anual efectivo para la construcción de caminos de cada provincia, otro tercio en proporción a la población y un último tercio en



Estación de servicio ACA en Salta. Vistas exteriores e interiores. Automovilismo, Noviembre de 1942.

función del consumo de nafta. Estos recursos sirvieron para engrosar las arcas provinciales y fueron ejecutados por las autoridades de Vialidad local.

Respecto al primer aspecto, si se observa el censo de 1947, solamente la Capital Federal y la Provincia de Buenos Aires acumulaban un 45,64 % de la población total, mientras que el noroeste del país alcanzaba apenas a un 10,55 %. Así, el reparto de recursos siempre beneficiaría a los distritos más poblados. Por ejemplo, en 1936, Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba recibían un 75 % de la ayuda federal de acuerdo con su volumen demográfico.

Estos guarismos traducían un equivalente en cantidades de automóviles. Hacia 1933, la Capital Federal, Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe acumulaban el 82 % del

total de automóviles registrados en el país, mientras que la región de estudio solo alcanzaba la exigua cifra de 2,8 % (Memoria DNV, 1934). De hecho, si se compara esta cifra con la de otras regiones, resultaba similar a los números que presentaba la Patagonia, inferiores a los de Cuyo y el Litoral, superando solamente a los del noreste del país. Esa fotografía tendía a permanecer invariable durante el período en estudio e incluso era más desfavorable para la zona que abordamos (2,11 % con respecto al total en 1939 y 0,94 % en 1952). La incipiente importación de vehículos para uso particular y de reconversión de tracción a sangre en la campaña (para el transporte de cargas) se reflejaba en el uso de nafta. En efecto, la cantidad de automotores iba asociada

estrechamente al expendio de este combustible. Así, las estadísticas del período 1933-36 muestran que, si se toma el consumo promedio porcentual de las provincias del noroeste, fue de un 0,29 % respecto al mismo indicador de los distritos más grandes (Capital Federal, Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba). La diferencia resulta aún más abrumadora si se compara este aspecto solamente con la Capital Federal. La utilización promedio porcentual de naftas durante dichos años representaba 555 veces más que el producto total porcentual de lo que se consumía en el noroeste del país (Memoria DNV, 1937).

El último indicador que se consideraba para distribuir los recursos tenía en cuenta el presupuesto vial de cada provincia.

Puente sobre el río Mojotoro, Salta.
Memoria DNV, 1936.





Puente sobre el río Las Pavas, Salta.
Memoria DNV, 1936.

En ese sentido, la tendencia a la concentración se reforzaba ya que las provincias más ricas se vieron posibilitadas de financiar con mayores partidas a sus organismos de Vialidad. Por ejemplo, las jurisdicciones grandes recibieron en 1936 el 61 % de los recursos de la coparticipación y el noroeste, un 8,5 %.

Estos contrastes abrumadores hablan de circunstancias que estaban inscriptas en la situación estructural de escasa integración productiva de la región a la economía nacional y, por ende, de menor actividad y crecimiento. Precisamente, el mapa del censo industrial de 1935 demuestra la concentración productiva principalmente en Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba y algunos focos en Mendoza (vitivinicultura) y

Tucumán (industria azucarera). De este modo, resultaba esperable que aquellas áreas que contaban con mayor dinamismo agropecuario e industrial fueran las principales en la distribución de recursos viales, planificación y ejecución caminera. Por ende, 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 aparecieron 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 donde los resultados de la actividad económica superaban

con creces a los de otras regiones del país. En suma, la lógica de asignación de recursos fue el resultado de desequilibrios previos y, a la vez, un factor que coadyuvó a cristalizarlos.

No obstante las asimetrías en la distribución de la coparticipación federal, cabe destacar dos cuestiones. En primer lugar, si se toma el monto total de la ayuda federal entre el periodo 1933-1943, a saber \$230.000.000 m/n, se produjo una distancia entre la asignación de fondos y la efectiva ejecución y finalización de las obras. En efecto, de dicho monto solo se había invertido \$155.000.000 m/n, lo cual lleva a inferir que algunos distritos se habían retrasado en la concreción de las obras. En este punto, resulta llamativo que las diferencias

mostradas anteriormente se reducen de manera considerable. Por ejemplo, las obras finalizadas en el noroeste del país (\$18.000.000 m/n) duplicaron las realizadas en Santa Fe (\$9.000.000 m/n), se acercaron a las de Córdoba (\$23.000.000 m/n) y representaron casi 1/4 de las invertidas por Buenos Aires (\$65.000.000 m/n) (Memoria DNV, 1943). Desde luego, la inversión de estos fondos no implicaba necesariamente una mayor cantidad de kilómetros de ruta puesto que los costos variaban en función del tipo de obra realizada. En ese sentido, si buscamos cotejar el panorama en el noroeste, debemos matizar dicha relación. Por caso, Tucumán fue la provincia que mayores partidas recibió, pero la que construyó menor extensión de carreteras de

la región. En el extremo opuesto, Santiago del Estero fue quien menos fondos obtuvo, pero la que habilitó mayor cantidad de kilómetros del noroeste. Este caso resulta particularmente destacable ya que durante el periodo 1933-1940 fue la tercera provincia del país, después de Córdoba y Buenos Aires, en construir mayor cantidad de kilómetros con los fondos de la ayuda federal (Memoria DNV, 1940). Esta situación se entiende en la medida en que se comprueba que el tipo de camino elegido por Santiago fue, en casi todos los casos, el de "tierra". Lo barato de la inversión aspiraba a maximizar los esfuerzos de movilidad de sus asentamientos urbanos en relación conjurando las distancias de su dilatado territorio.

Estos matices o aclaraciones

son muy importantes ya que permiten comprender lo valioso de la ayuda federal vial que, si bien era a todas luces desigual en su composición, suponía un sostén cualitativo central para las provincias chicas y medianas con recursos escasos. En gran medida, las obras se concentraron en conectar pequeños poblados con los caminos troncales nacionales y los centros administrativos y políticos provinciales.

Instituciones y actores en el noroeste

Por último, resulta importante mencionar las formas institucionales que permitieron a la DNV ordenarse a fin de dar sustento a la vasta tarea de estudio, construcción y conservación de la red vial en el noroeste del país.



Distribución de las industrias en la república. Censo Industrial, 1935.



Construcción de calzada en la entrada de La Rioja. Memoria DNV, 1938.



El organigrama de la DNV establecía el funcionamiento de divisiones técnicas por zonas a lo largo y ancho de Argentina compuestas cada una de ellas por secciones provinciales. Así, la "división norte" categoría "B" contenía a las secciones "n.º 3" (Tucumán), "n.º 5" (Salta y los Andes), "n.º 6" (Jujuy) y "n.º 16" (Santiago del Estero). El panorama regional se completaba con la "división centro" de categoría "A", que abarcaba, además de Córdoba, a Catamarca y La Rioja. Cada una de estas secciones contaba con personal específico según la jerarquía. Por ejemplo, Tucumán, Santiago del Estero y Salta eran tercera categoría, por lo cual contaban con la misma dotación técnica: un jefe, un ingeniero, un técnico, dos operadores técnicos,

dos dibujantes, un contador, un auxiliar, ocho ayudantes y un chauffeurs. Por el contrario, Jujuy, Catamarca y La Rioja eran de una categoría inferior, por lo cual tenían a disposición una plantilla más reducida (Memoria DNV, 1933). Las funciones de estas secciones eran dirigir los trabajos sobre las carreteras de jurisdicción nacional en las distintas provincias de la región. No obstante, esta tarea no fue fácil ya que un problema 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. Una de las formas elegidas para subsanar este tema consistió en asignar funciones de responsabilidad crecientes 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 predominaban en gran parte del territorio del noroeste, se procedió a crear un plantel de ingenieros especializados, en su mayoría jóvenes. En pos de apuntalar esta iniciativa, se pensó, asimismo, en favorecer la práctica y el perfeccionamiento de conocimientos técnicos mediante viajes de observación y estudio.

Otro de los ejes de funcionamiento institucional apuntó a favorecer los vínculos entre las secciones y las autoridades provinciales y nacionales.

Ing. Santos A. Nucifora. Jefe de la Sección Catamarca_

“En la especialización indispensable que necesita para la ejecución de obras de vialidad, la que se refiere a los caminos de montaña es la que cuenta con menor número de ingenieros inclinados a esa clase de estudios. Ocurre así porque es mayor el número de obras en llanura y también porque a veces se requiere una inclinación personal acentuada o porque no siempre, en los pasos iniciales, se tuvo oportunidad de acentuar en caminos de montaña. Con el ingeniero Nucifora ocurrió lo contrario. Para su espíritu la labor caminera en las zonas de montaña es un placer y, como desde los comienzos tuvo oportunidad de actuar en ellas, la inclinación se acentuó dedicando sus mejores horas al estudio de los problemas que tienen relación con esa clase de obras. Lo mismo puede decirse en lo que se refiere a los caminos de zonas áridas. Inició su actuación en la Administración General de Vialidad Nacional en marzo de 1934

cuando aún era estudiante, con el cargo de dibujante en comisiones de caminos habiendo efectuado varias campañas en La Rioja y Catamarca. Egresó con el título de ingeniero civil de la Universidad Nacional de Buenos Aires, en julio de 1936, iniciando su actuación profesional como operador técnico para la realización de estudios de caminos y puentes en las provincias de Salta y Catamarca. Desde 1938 hasta 1940 desempeñó funciones de inspector de obras adscripto a la seccional Catamarca, dirigiendo obras aún en Tucumán. En 1940 fue ascendido a jefe de estudios con jurisdicción en Mendoza, San Juan y San Luis, cargo que desempeñó hasta 1942, cuando fue trasladado nuevamente a Catamarca con las funciones de 2.º jefe de sección, que desempeñó hasta finales de 1944, en que fue designado jefe de sección.”

Caminos. Revista Técnica (ene./feb., 1946), p. 16

La DNV determinó pautas de comportamiento para sus jefes designados en las distintas jurisdicciones a fin de favorecer sinergias y cordialidad. Así, sugería que las comisiones de estudio concurrieran a las oficinas de las direcciones provinciales de Vialidad para expresarles el motivo de su presencia y que los ingenieros que iniciaran obras se presentaran a las autoridades municipales (DNV, 1939). La búsqueda por establecer lazos con las distintas provincias del noroeste argentino se evidencia en el nombramiento de personalidades destacadas como parte del plantel de autoridades de la DNV. Una de las primeras medidas apuntó en 1935 a situar a Teodoro Sánchez de Bustamante como ingeniero en jefe de la dependencia. Se trataba de un destacado actor de la vida política

y cultural jujeña quien, desde las primeras décadas del siglo, había reclamado infraestructuras para su provincia. Su paso fugaz por la DNV quedó retratado por el cariz de sus publicaciones, las cuales sugerían recorridos e itinerarios a partir de la concreción de la red vial en Jujuy.

Un peso mayor tuvo la figura del ingeniero salteño Abel F. Cornejo, miembro de una familia aristocrática que había detentado poder económico y político desde la segunda mitad del siglo XIX en la provincia. Su trayectoria en la DNV demuestra su paulatino ascenso desde 1935 hasta 1943. En un primer momento, fue el jefe del Departamento de Ayuda Federal, lo cual lo situó en un lugar ideal para actuar como agente de negociación de los fondos de distribución a las provincias. Posteriormente, en

Jefes seccionales del Noroeste Argentino.
Revista Caminos N°64 Enero - Febrero, 1946.



Salta. Ing. Mario
San Miguel



Catamarca. Ing. Santos
A. Nuclifora



Santiago del Estero.
Ing. Noe Quiroga



Jujuy. Ing. Secundino
Giardino

1939, ocupó el puesto de subjefe de ingenieros y, dos años más tarde, se convirtió en la primera autoridad de ingenieros de Vialidad Nacional. Esta situación de notable visibilidad en las primeras líneas de la burocracia permitía trazar puentes especialmente con las provincias del norte y con la gobernación de su provincia natal, de la cual también fue representante en el Congreso Nacional de Turismo de 1941. Así pues, su presencia entre las máximas autoridades de la DNV se legitimaba no solo a partir de su expertise técnica, sino también en la medida en que ayudaba a robustecer el carácter federal de la institución. Por otro lado, la manera más inmediata de incorporación de las provincias a la epopeya vial estuvo inscripta en la Ley de Vialidad n.º 11.658 de 1932. Para acogerse a los beneficios de la ayuda federal,

debían crear una dependencia de Vialidad provincial. Salta creó su Dirección de Vialidad en 1932 (Ley Provincial n.º 1.346), Jujuy le dio autonomía a Vialidad de su provincia en 1933 (Ley Provincial n.º 1.176), Catamarca lo hizo el mismo año (Ley Provincial N.º 1.058), al igual que Santiago del Estero (Ley Provincial n.º 1.205). Tucumán fue la última provincia en acogerse a los beneficios de la Ley de Vialidad cuando en 1935 convirtió su Junta de Vialidad y Turismo en Dirección de Vialidad Provincial (Ley Provincial n.º 1.556).

Junto con ello, otro requisito para acceder a los fondos era proponer a la DNV un plan de obras de corto y largo plazo. El primero debía permitir la construcción de rutas urgentes en el período 1932-1934, mientras que un segundo período tenía que contemplar

aquellas que se realizarían en una etapa de 15 años. Esta primera distinción entregaba a la DNV la responsabilidad de erigir aquellas de jurisdicción nacional ⁷ y entregaba en manos de las provincias la red local complementaria (a cubrirse con fondos de la ayuda federal y presupuesto provincial) que se suponía debía tener una longitud cinco veces más amplia que la nacional. Es decir, se apuntó a la construcción de una "red capilar" que diera satisfacción inmediata al transporte de materias primas, bienes y servicios que con el correr de los lustros se convertiría en una sólida y abigarrada red.

Asimismo, las carreteras complementarias provinciales a cargo de estas direcciones fueron planificadas y ejecutadas por nóminas

⁷ Aquellas que estaban contempladas en el presupuesto de la Ley Nacional n.º 11.658 y la Ley n.º 5.315 de 1907 que aseguraba la construcción de carreteras que conduzcan a las estaciones y en proporción de la extensión de vías de cada provincia. Formosa, Chaco y el norte de Santa Fe.



de ingenieros y técnicos locales.

Así, distintas figuras cobraron relevancia específica. Un caso particular fue el del ingeniero tucumano Roberto Robles Mendilaharsu, quien ocupó la presidencia de Vialidad de su provincia desde 1935 hasta los años peronistas. De modo tal que fue un protagonista central de diferentes hitos constructivos de la vialidad de Tucumán entre los que se destacaron el camino a los Valles Calchaquíes tucumanos y, en general, la evolución de toda la red vial.

Por último, la labor institucional de las secciones de Vialidad en el norte apuntó, durante los años peronistas, a una mayor unidad a la hora de coordinar respuestas técnicas, legales, administrativas, económicas y de construcción vial ante desafíos comunes. Para ello,

uno de los hitos fundamentales fue la convocatoria de un Congreso Vial Regional del Norte Argentino llevado a cabo a instancias de la Universidad Nacional de Tucumán en octubre de 1946. El evento contó con la presencia del Administrador General de Vialidad, coronel (r.) Oscar Cazalás, y con el activo protagonismo del personal de Vialidad Nacional, ya que, por lo menos, la mitad de más de un centenar de trabajos fueron de su autoría. Esto demuestra no solo cierto compromiso profesional, sino también la necesidad de generar instancias de consenso y legitimación para maniobrar ante los desafíos que presentaba la praxis cotidiana en las oficinas públicas.

Hacia comienzos de la década de 1930, la labor de la DNV puso sobre escena la posibilidad de construir

una malla de carreteras que diera satisfacción a las demandas agropecuarias de reducir los costos de distribución de la producción. Esa función puramente económica alimentó los anhelos de movilidad turística en automóvil a lo largo y ancho del país en una época donde se estaba expandiendo la cultura del automóvil y los valores de libertad asociados a su uso. Viajar en automóvil al norte del país, aprovechando la factibilidad de los flamantes caminos, se convertía no solo en una posibilidad real, sino en una práctica esperable y recomendable antes que el viaje en tren. ¿Por qué? Porque el norte del país era amplio y contaba con una multiplicidad de atractivos, hitos y sitios turísticos desperdigados en muchas provincias y localidades. No existía un destino, sino itinerarios posibles



1. Nuevo edificio del 3° Distrito, Tucumán. Memoria DNV, 1952.
2. Nueva sede del 11° Distrito, Catamarca. Memoria DNV, 1952.

en función de la factibilidad de las carreteras. El turismo a la región se convirtió en una tarea patriótica de reforzamiento de la nacionalidad para cada visitante que recorriera, por ejemplo, los salones de la Casa Histórica, cuna de la Independencia, o rastrear el pasado colonial presente en la arquitectura del Cabildo de Salta o en las solitarias capillas a lo largo de la Quebrada de Humahuaca. Desde el automóvil se podía abarcar más, pero también mejor. Así, fueron usuales las fotos a la vera de la ruta con amplios paisajes panorámicos de fondo. Los visitantes buscaban consumir esos horizontes interminables de montañas y valles que las postales y las fotografías de diarios y revistas habían convertido en tradicionales de la zona. El viaje en auto se convertía, entonces, en un alimento para el espíritu

que podía complementarse con el cuidado corporal a través del clima seco serrano y especialmente por medio de los baños termales que se ofrecían en Rosario de la Frontera, Río Hondo o Reyes.

Hacer factible estos recorridos para los sectores medios durante los años treinta y cuarenta y para una porción de las capas populares durante los años peronistas implicaba dar sustento a una amplia red vial. Era preciso, entonces, gestionar adecuadamente los niveles de intervención estatal. La Ley de Vialidad n.º 11.658 y la creación de su agencia técnica, la DNV, tuvieron un papel de primer orden en las faenas de estudio, proyección, ejecución, construcción y conservación de esa malla vial.

Dicho de otra forma, su organización institucional interna, su plan de obras, las sinergias con



Turistas posando con su automóvil en el Hotel de Termas de Rosario de la Frontera. Bejarano, E. 1950. Biblioteca Municipal de Rosario de la Frontera.

las provincias y los recursos del fondo de Vialidad fueron elementos fundamentales para alumbrar en el país (y específicamente en el noroeste del país) la red de carreteras nacional. Así, durante 1944, la longitud de caminos nacionales existentes en las provincias de Catamarca, Jujuy, La Rioja, Santiago del Estero, Salta y Tucumán alcanzaba casi los 11 mil km (Memoria DNV, 1944), cifra que superaba con creces los 5500 km que se proyectaban como red caminera total para la región durante 1933 (Memoria DNV, 1934, p. 53).

La estructuración de este conjunto de infraestructuras viales fue pensada y ejecutada en dos ejes imaginarios. Uno en sentido norte-sur que contempló el trazado de la RN9 (Capital Federal-La Quiaca); la RN40 (de

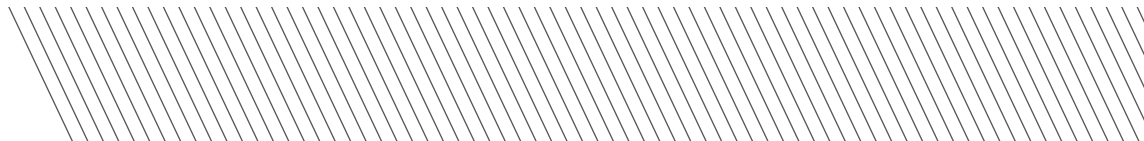
la Patagonia a la Puna), la RN33 (Bahía Blanca-Rosario-Santiago del Estero) y la RN38 (Córdoba-La Rioja-Catamarca-Tucumán). Este segmento estaba jalonado en gran medida por el objetivo de conectar la región con el puerto y el dinamismo de las zonas más ricas del país. El otro eje tenía otro sentido espacial, predominando la dirección este-oeste. Abarcaba carreteras de extensiones más cortas y unía tanto ciudades de distintas provincias como poblados al interior de cada una de ellas. Un ejemplo de esto lo constituían las RN64 (Catamarca-Santiago del Estero), RN65 (Catamarca-Tucumán), RN59 (Cuesta del Obispo en Salta), RN51 (Salta-Chile), entre otras.

Las proyecciones de estos trazados eran decididas por la DNV luego de consultas con las

provincias y se llevaban a cabo por sus divisiones "norte" y "centro". Concretamente, el trabajo era ejecutado por las secciones provinciales de la DNV, que contaba con elencos de personal calificado. Entre ellos se destacaban fundamentalmente los ingenieros especializados en trabajos de montaña, característica topográfica común a gran parte de las provincias del noroeste. Simultáneamente, se producía la convivencia entre estos técnicos y aquellos que formaban parte de las dependencias de Vialidad provincial. Estos organismos eran creados como requisito indispensable para que las provincias pudieran acogerse a los beneficios de la ayuda federal. De este modo, la confluencia de sinergias dio como resultado una red vial nacional complementada



1. RN 51 en el acceso a San Antonio de los Cobres. Feigelmüller, J. "Caminos y Panoramas del Norte Argentino" en *Automovilismo*, 1939.
 2. Turistas posando en la señal del ACA emplazada en el límite argentino-boliviano. Feigelmüller, J. "Caminos y Panoramas del Norte Argentino" en *Automovilismo*, 1939.



Vista del valle de Mojotoro, Salta, camino de La Calderilla a Campo Santo. Memoria DNV, 1933.



por un abigarrado conjunto de rutas provinciales costeadas con la ayuda federal y los presupuestos locales. En ese sentido, si bien la coparticipación fue distribuida de manera desigual en las distintas regiones del país, permitió a las provincias del noroeste responder a las necesidades camineras mediante la ejecución acelerada de los recursos destinados.

Por último, la obra vial de la DNV fue caracterizada como una verdadera epopeya fundamentalmente en territorios desérticos, montañosos y selváticos como los del noroeste del país. La lucha contra la naturaleza fue presentada como un triunfo de la técnica y del ingenio sobre todo si se tiene en cuenta la finitud de los recursos con los que se contaba. La resolución de gran parte de estos problemas

se definió con la construcción de caminos de tierra o de “bajo costo” que, si bien no coincidían con la imagen romántica de carreteras pavimentadas, permitía el tránsito (casi) permanente en el país. El peligro permanente de la naturaleza y la endeblez de la obra humana resultó en un atractivo en sí mismo y, al mismo tiempo, exaltó la labor de la DNV.